

INFORME DE GESTIÓN

2020





Informe de Gestión Ejercicio 2020 de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif.

Incluye la información no financiera.



/ MENSAJE PRESIDENTA

El ejercicio 2020 ha estado marcado por la **situación pandémica** vivida a consecuencia de la COVID-19, hecho de relevancia global de tal magnitud que, en línea con el compromiso de Adif con la transparencia, hace necesaria una reflexión y análisis sobre sus efectos en la actividad de la Entidad.

No obstante, los resultados avalan que la Entidad ha sabido hacer frente a las adversidades impuestas, sin perder en ningún momento el objetivo principal, proporcionar una red ferroviaria segura, fiable y eficiente, generando valor añadido a través de la colaboración con otras entidades, instituciones y empresas y teniendo a la sostenibilidad como uno de los pilares fundamentales de la Compañía.

A pesar de la incertidumbre actual y de la dificultad de prever su evolución, con este Informe la Compañía trata de mostrar cómo crea valor a corto, medio y largo plazo. Para presentar esa información de manera veraz, relevante y precisa, de acuerdo con las prácticas de reporte más reconocidas (**Estándares GRI del Global Reporting Initiative**) se complementa la información económica y financiera de la Entidad recogida en las cuentas anuales con el Estado de la Información No Financiera relacionándola con los aspectos ambientales, sociales y de gobierno corporativo (conocidos como aspectos ASG, o ESG, por sus siglas en inglés), lo que facilita su comprensión y, al mismo tiempo, mejora y amplía el nivel de divulgación y transparencia.

El **análisis de materialidad 2020**, supone una actualización de los asuntos identificados en el ejercicio anterior, entendiendo que, debido a las especiales circunstancias ocurridas durante el año, resultaba necesario adaptarlo al contexto 2020 y proceder a su reformulación, entendiendo aquellos cambios a incluir en el listado de asuntos clave, así como en su propia valoración tanto externa como interna, poniendo especial foco en los posibles efectos en el sector público y sector servicios.

Un hecho destacable durante 2020 ha sido la labor de actualización del **Plan Estratégico 2030** que permitirá dar una respuesta sólida y eficaz a los retos y desafíos globales a los que la Entidad se va a enfrentar en la próxima década, que además impulsará la contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Dicho Plan, está enfocado a promover la movilidad de las personas, a mejorar las redes existentes, a construir infraestructuras más resilientes, inclusivas y sostenibles, que contribuyan a mitigar los efectos del cambio climático, fomentando la innovación sostenible y la incorporación de nuevas tecnologías, así como el intraemprendimiento.

La formulación de una nueva estrategia supone la necesidad de realineamiento de objetivos, indicadores, metas e iniciativas del nuevo plan con las metas y ODS materiales, cuestión que se pretende abordar durante el ejercicio 2021, de acuerdo con el **firme compromiso de la Entidad con el desarrollo sostenible** y ante el llamamiento de Naciones Unidas, dado que si no se acelera y se incrementa la contribución de todos los actores el riesgo de no cumplir los ODS en 2030 es elevado, más aún tras el retroceso producido en muchos ámbitos debido al impacto de la pandemia iniciada en 2020.

Con este hecho, se reafirma la importancia de la contribución a los ODS, suponiendo una oportunidad para que Adif pueda mejorar los resultados y los impactos en la sociedad, lo cual tendrá necesariamente un impacto positivo en su legitimidad social y reputación.

De igual forma, permite **mejorar la gestión interna** de los procesos y representa **nuevas oportunidades de negocio**.

Es por ello, la Entidad como firmante del **Pacto Mundial de Naciones Unidas** renueva su apoyo y compromiso actual de la organización con la iniciativa y sus principios, 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, siendo el objetivo último la generación de valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.

Cabe resaltar, la importante **contribución de Adif al desarrollo socioeconómico del país**, ya que debido a la actividad realizada por la Entidad en las comunidades donde desarrolla sus operaciones, se producen impactos cualitativos y cuantitativos con repercusiones en diferentes ámbitos.

Entre los impactos más importantes de Adif, destaca su contribución al desarrollo del transporte ferroviario -factor estratégico en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial-, y con ello al desarrollo local, tanto a nivel económico como social.

El ferrocarril “es un sector estratégico en Europa y también para España” por su “efecto positivo sobre la descarbonización de la economía, sobre la eficiencia, la competitividad de nuestra economía, sobre la seguridad en el transporte y la movilidad, sobre la cohesión personal y territorial, y la resiliencia, entendiéndola como la precondition para que haya movilidad, PIB y economía”; es el medio más respetuoso con el medio ambiente, por lo que está llamado a ser el eje vertebrador sobre el que giren las políticas de movilidad sostenible.

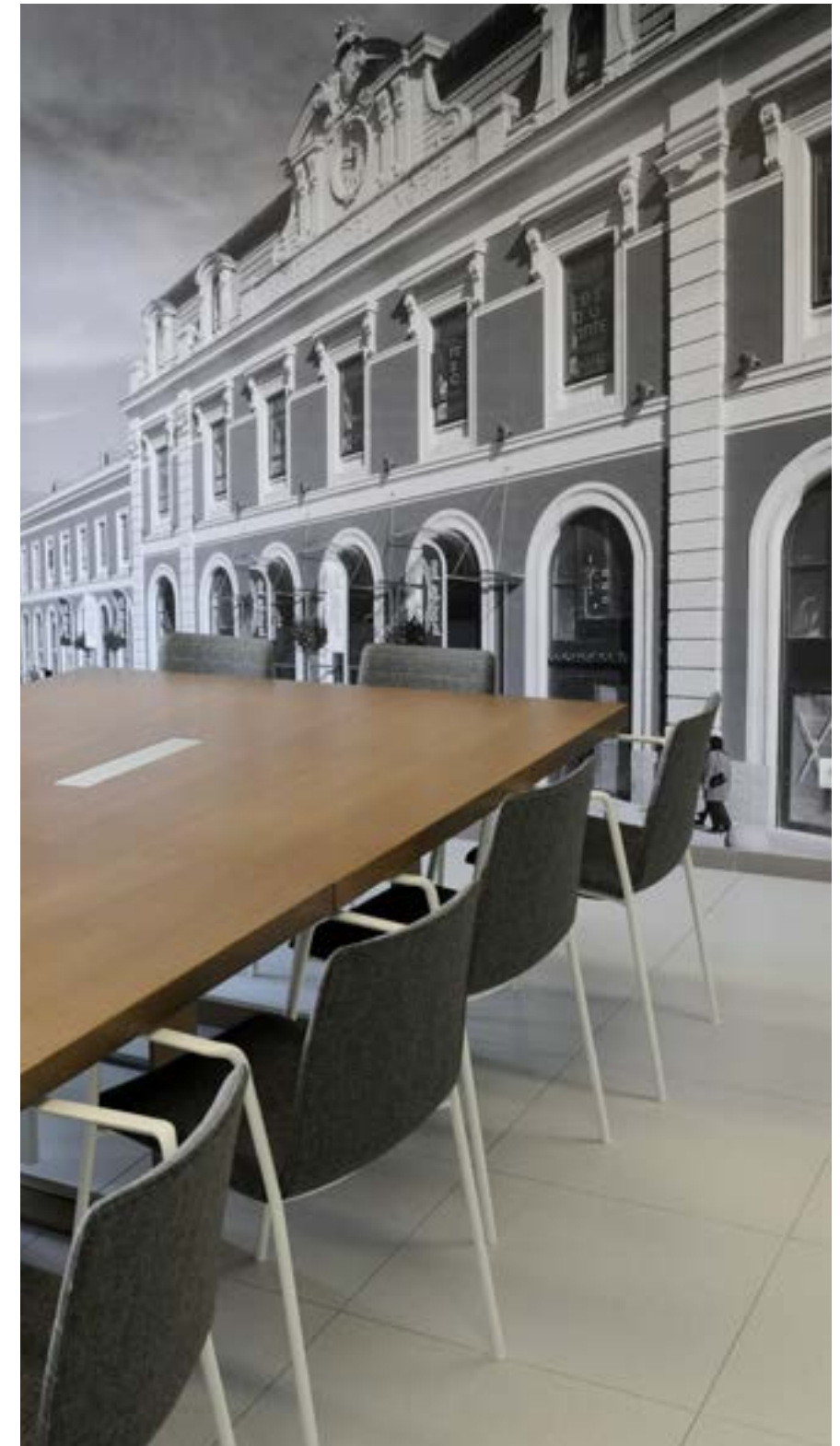
El transporte ferroviario tiene ante sí un futuro prometedor, teniendo una previsión de crecimiento continuo al ritmo del 1% anual a través de inversiones tanto en infraestructuras, señalización y control como en material rodante y servicios.

Adif es consciente de la preocupación y urgencia existentes a nivel mundial por frenar y solucionar uno de los principales problemas ambientales, como lo es el cambio climático. Sus efectos adversos cada vez son más evidentes, siendo patente un crecimiento de su frecuencia y gravedad en los últimos años.

Con el fin de aumentar su contribución a resolver esta problemática ambiental, Adif (junto con Adif AV) ha elaborado y puesto en marcha un **Plan de Lucha contra el Cambio Climático** para el periodo 2018-2030 con actuaciones tanto en el ámbito de la mitigación como de la adaptación.

Esta iniciativa estratégica está alineada con los principales compromisos internacionales existentes en el ámbito de lucha contra el cambio climático, como el ODS 13 “Acción por el Clima” de la Agenda 2030 o el pacto alcanzado por los países firmantes con el Acuerdo de París.

Así mismo, la Entidad se encuentra en consonancia con las políticas europeas y nacionales existentes en la actualidad encaminadas a conseguir la neutralidad climática para el año 2050, tal y como se ha plasmado en el “Green Deal” de la Comisión Europea.



Además, durante 2020 Adif ha colaborado en la elaboración de la **Estrategia Española de Economía Circular 2030** elaborada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, aprobada en el Consejo de Ministros, y ha participado en la definición del **I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023** que se enmarca en dicha Estrategia.

2020 también ha sido el año en el que se han realizado todos los esfuerzos posibles para culminar la entrada en vigor de la **liberalización del transporte de viajeros** en base al Cuarto Paquete Ferroviario.

La liberalización del transporte de viajeros podría incrementar el tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General en los próximos años, con un **crecimiento estimado entre el 30 y el 50%**, lo que implicará un mejor aprovechamiento de la capacidad instalada y un incremento de ingresos por cánones para la Entidad.

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

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

En materia de seguridad en infraestructuras e instalaciones, en 2020 se firmó la nueva **Directriz de seguridad** que se emitió con el fin de afrontar las obligaciones legales del marco normativo nacional y europeo en Seguridad de la Información, y los preceptos de la normativa propia de ciberseguridad fundamentada en la legislación para toda la Entidad, cuyo objeto es fortalecer y ampliar las bases para la gestión de la seguridad de la Información.

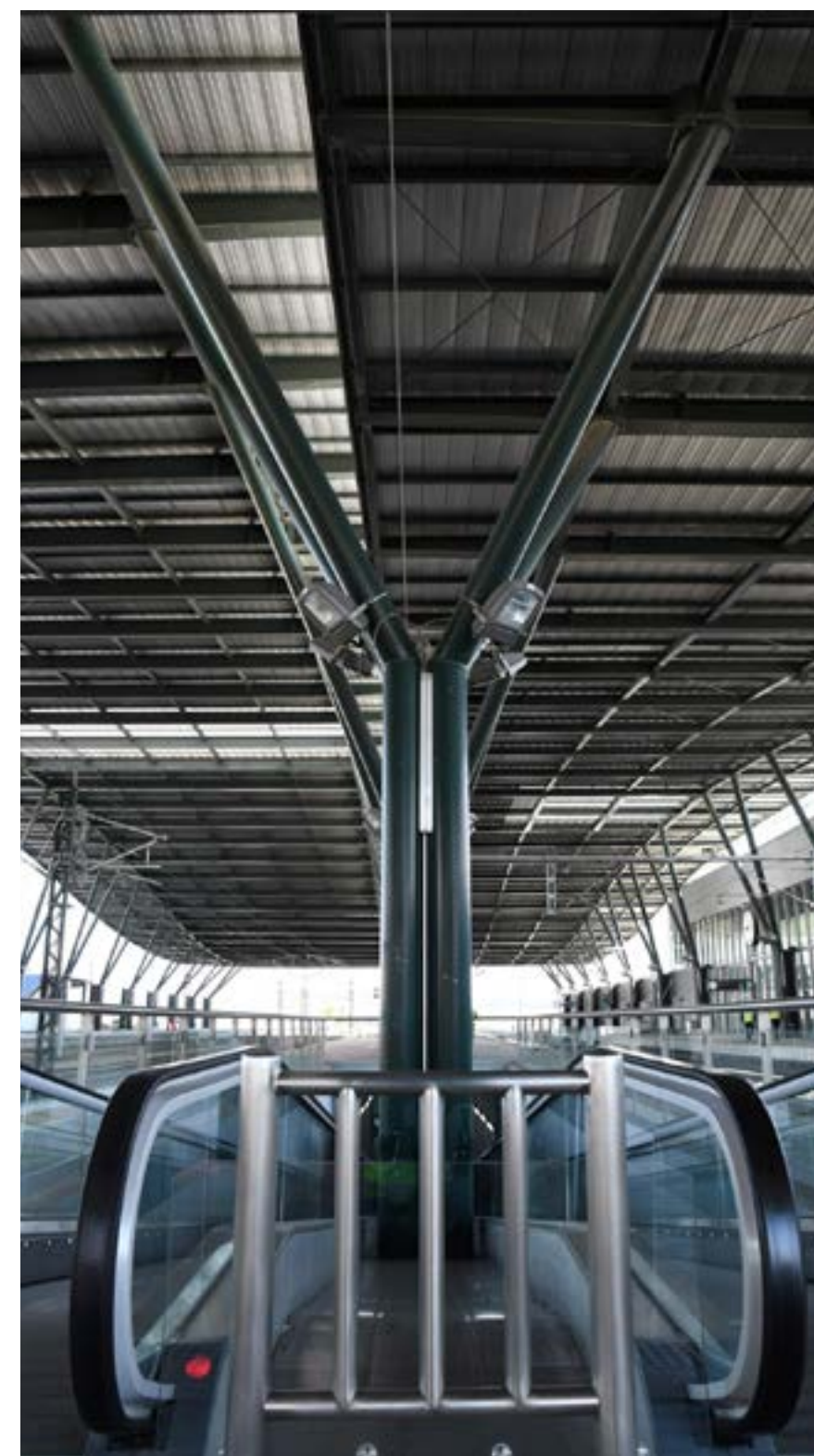
El notable aumento de ciberataques que se están produciendo en el último año en el sector público, así como el elevado grado de sofisticación tecnológica que aplican, suponen una amenaza cada vez mayor para las compañías.

En nuestro compromiso con la fiabilidad de la información reportada, el contenido del estado de la información no financiera del Informe de Gestión ha sido sometido, tal y como exige la legislación vigente, a revisión por parte de verificador externo independiente, con su correspondiente grado de aseguramiento.

European Quality Assurance Spain, S.L, ha emitido un informe de verificación con un ámbito de revisión limitado sobre los contenidos en materia de información no financiera y diversidad requeridos por la Ley 11/2018 e incluidos en este informe de gestión consolidado.

Los trabajos se han realizado conforme a las mejores prácticas recogidas en la Norma Internacional de Encargos de Encargos de Aseguramiento 3000 (NIEA 3000 Revisada), Encargos de aseguramiento distintos de la Auditoría y de la Revisión de la Información Financiera Histórica, y la Norma Internacional UNE-EN ISO/IEC. Dicho Informe se incluye como **'Informe de verificación independiente dentro del Estado de la información no financiera'**.

Isabel Pardo de Vera



ÍNDICE

1

INFORMACIÓN NO FINANCIERA SEGUN LA LEY 11/2018

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA SEGÚN LA LEY 11/2018

Este ejercicio se corresponde al segundo año de vigencia de la Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 29 de diciembre de 2018.

Aunque Adif ya contaba con un histórico importante en materia de reporte en el ámbito de la sostenibilidad, lo cierto es que la entrada de la Ley ha contribuido por un lado, a incrementar los estándares cualitativos y cuantitativos de la información reportada en materia de sostenibilidad en sentido amplio (aquella que se refiere a la forma en que la Entidad gestiona las cuestiones ambientales, las cuestiones sociales y relativas al personal, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno) y, por otro lado, en aumentar los instrumentos a través de los cuales el Consejo de Administración controla y supervisa su responsabilidad indelegable en materia de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad, según las buenas prácticas empresariales y las recomendaciones de organismos reguladores como la CNMV, que recomiendan 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* no financiero, elaborado a través de más de 70 indicadores, tiene por finalidad informar e involucrar a los principales grupos de interés sobre la gestión, resultados e impactos de la Compañía a través del análisis de materialidad, tomando en consideración los ámbitos más relevantes de la actividad empresarial englobados bajo 4 dimensiones (económica, gobierno corporativo, social y medioambiental). En el mismo, también se reflejan los principales hitos de la gestión realizada en cada ejercicio, destacando las líneas más relevantes de la actividad dentro de la estrategia empresarial en el marco del Plan Estratégico 2030, PE 2030, cuya publicación es anual.

Desde 2017, Adif, por razones de transparencia empresarial y coherencia estratégica, ha optado por la presentación del Informe de Gestión Integrado, incluyendo en el mismo el estado de la información no financiera (INF), sometándose a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el Informe de Gestión y Memoria Económica dentro del proceso de cierre de las Cuentas Anuales (venimiento anual 30 de marzo).



La finalidad de esta integración es implantar las tendencias más avanzadas en materia de *reporting* y transparencia, dando mayor relevancia a la información sobre resultados e impactos en la sociedad y el medio ambiente, complementando de manera más equilibrada la información financiera que se continúa reflejando en el Informe de Gestión.

Con la Ley 11/2018, se elevan los niveles de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad de datos en el *reporting* de la INF a modo de “buena práctica”, reportando conforme a las directrices de la Guía del *Global Reporting Initiative*, GRI, en sus respectivas versiones anuales actualizadas (G4GRI). Complementariamente, se establece una correlación de los estándares G4GRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, sobre los que impacta la actividad de la Entidad, proporcionando con ello un marco global para que las organizaciones y grupos de interés evalúen su impacto local, regional y global. Para ello, en primer lugar, se han priorizado esos objetivos según el sector y tipo de negocio de la Entidad para así, poder identificar los ámbitos más relevantes en los que la organización puede contribuir e integrar estos objetivos a la estrategia corporativa.

Desde el punto de vista legislativo, la Compañía se encuentra a resultas de la consulta pública efectuada por la Comisión Europea sobre la Nueva Directiva de Información no Financiera, NFRD, finalizada en junio de 2020, la cual recoge las opiniones de los interesados sobre posibles revisiones de las disposiciones de la Directiva 2014/95/UE en cuanto a la presentación de la INF y estableciendo obligaciones de *reporting* de la INF. La Comisión Europea se plantea con esta nueva Directiva, la creación de un estándar europeo homogéneo y el

alcance del *reporting* sobre las grandes empresas no cotizadas o filiales de empresas sujetas.

Todo ello, va a conllevar la publicación de una nueva Directiva de INF que al igual que su predecesora, conllevará a su trasposición en las jurisdicciones de cada Estado Miembro en un corto plazo, suponiendo un nuevo reto para las empresas.

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. Con el modelo de *reporting* implantado por el que ha apostado Adif, la Compañía pretende convertirse en referente de las empresas públicas a nivel nacional en materia de divulgación de información no financiera y diversidad, elevando los niveles de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad en el *reporting* de la INF, introduciendo para ello mejoras en cada ejercicio.

En aras de dar cumplimiento a la fiabilidad de la información no financiera recogida en el Informe de Gestión, ésta ha sido verificada externamente por tercero independiente conforme al estándar ISAE300.

En definitiva y a modo de conclusión, este ejercicio 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.

Comunicar con rigor y transparencia estos datos, además, favorece, sin lugar a duda, la credibilidad, confianza y aprecio que generamos en los grupos de interés, siendo especialmente relevante para el caso de Adif el efecto positivo para convertirse en referencia como emisor socialmente responsable en los mercados financieros.





2

¿QUIÉNES SOMOS?

2. QUIÉNES SOMOS

2.0. INTRODUCCIÓN: OBJETIVOS, FUNCIONES, HITOS Y REGULACIÓN

2.1. PRINCIPALES MAGNITUDES: ADIF DE UN VISTAZO

2.2. MISIÓN, VISIÓN Y VALORES

2.3. MODELO DE NEGOCIO


2.3.1. PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR ADIF

2.3.2. OTRAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

2.3.3. ACTIVIDAD INTERNACIONAL DE ADIF EN EL MUNDO

2.4. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE ADIF

2.5. ANÁLISIS DE MATERIALIDAD 2020



Adif sabe el importante papel que tiene como **administrador y dinamizador del sector ferroviario del país**. Por ello, parte de la responsabilidad se basa en la búsqueda de fórmulas eficaces para garantizar que el sector sea **uno de los principales motores socioeconómicos del país**, trabajando día a día para ofrecer un servicio ferroviario seguro, fiable y eficiente, adaptándose continuamente a los nuevos retos del entorno.

OBJETIVOS

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

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

VENTAJAS

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

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

HITOS

Desde la creación de Adif en 2005 como Entidad pública encargada de la prestación del servicio de transporte ferroviario, se han producido diferentes **hitos claves** en el avance de Adif hacia la Entidad en la que se ha convertido actualmente. Uno de los hitos de mayor relevancia es el debido a la entrada en vigor del Real Decreto Ley 15/2013, por el que Adif experimenta la escisión en Adif y Adif AV.



La función principal de Adif es proporcionar una **red ferroviaria segura, fiable y eficiente**, generando valor añadido y con la sostenibilidad como uno de los pilares fundamentales de la Compañía.



2005

2012

2013

2014

2015

2019

CREACIÓN DE
ADIF Y RENFE

Con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, RENFE toma la denominación de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias e intrgr a GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias). Se reconoce así sus funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias y de construcción.

En 2005 se crea RENFE - Operadora como una nueva entidad pública encargada de la prestación del servicio de transporte ferroviario.

INTEGRACIÓN
DE FEVE

Se integran en Adif parte de los activos y pasivos, así como el personal de la Entidad pública empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Esto se debe a la aplicación del Real Decreto Ley 22/2012 de adopción de medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario.

CAMBIO DE
TITULARIDAD
DE LA RED

Con la entrada en vigor del Real Decreto Ley 4/2013, las infraestructuras que constituían la Red de titularidad del Estado y cuya administración tenía encomendada Adif, pasaron a ser de su titularidad.

ESCISIÓN DE
ADIF Y ADIF AV

Debido a la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 15/2013, Adif experimenta la escisión en Adif y Adif Alta Velocidad. Con ello, Adif se convierte en la entidad responsable de la construcción, mantenimiento y explotación de la red convencional (incluyendo la gestión de sus estaciones y las actividades relacionadas con patrimonio y urbanismo y servicios logísticos). Adif AV se encarga de la construcción, mantenimiento y explotación de la red de alta velocidad, así como las actividades relacionadas con telecomunicaciones, energía y medioambiente. Se produce la firma de los Convenios de Encomienda de Gestión entre Adif y Adif AV mediante los que ambas entidades se encomiendan mutuamente la realización de determinadas actividades técnicas y materiales.

NUEVA LEY
DEL SECTOR
FERROVIARIO

Tras la Ley 28/2015 del Sector Ferroviario, la administración de las infraestructuras ferroviarias, así como la construcción, corresponde a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento. Adif AV asume las funciones asignadas en relación con aquellas infraestructuras cuya titularidad le haya sido atribuida.

NUEVOS
CONVENIOS

Nuevos convenios de encomienda de gestión entre Adif y Adif AV que sustituyen a los suscritos en 2014.



Regulación

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

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

2.1. Principales magnitudes: Adif de un vistazo

 NEGOCIO	 BUEN GOBIERNO	 EMPLEADOS	 ECONÓMICOS
448,13*	12	11.443	295,60 M€
Millones de viajeros / año (tránsito en estaciones con itinerarios accesibles).	Miembros del Consejo.	Empleados.	Importe de la deuda a valor nominal.
380,81 Millones de viajeros en estaciones Adif accesibles.	11	98,47%	1.520 M€
	Reuniones del Consejo.	Contrato indefinido.	Ingresos de explotación.
4.466	25%	+20	-193,4 M€
Media de trenes circulando por día.	Mujeres en el Consejo.	Medidas de conciliación.	Resultado del ejercicio.
11.897 Km	439*	92,80%	-155,3 M€
Red ferroviaria gestionada.	Formaciones en materia ética.	Cubierto por convenio colectivo.	EBITDA.
11			
Asesoramiento en proyectos internacionales			

* Integrado Adif y Adif AV.

2.2. Misión, Visión y Valores

Adif es consciente de la necesidad de integrar la economía circular, la cohesión social, la emergencia climática, la igualdad y la diversidad en la gestión de las infraestructuras ferroviarias, equiparando cada una de estas dimensiones en rango de importancia. Es por ello por lo que en el punto de partida para su estrategia empresarial está la necesidad de contribuir al desarrollo socioeconómico aportando acciones que mitiguen los efectos del cambio climático. Con este planteamiento y con un propósito corporativo definido, Adif en su Plan Estratégico 2030, PE 2030, mantiene la Visión, Misión y Valores de la Entidad, donde la Visión refleja la aspiración de futuro, la Misión, por su parte, aborda las acciones que Adif debe llevar a cabo para cumplir su responsabilidad y, por último, los Valores se erigen como los pilares sobre los que se debe orientar la actuación de los diferentes profesionales de la Entidad para lograr con éxito la misión definida.



Propósito corporativo de Adif

Contribuir a **"mejorar la vida de la gente"** mediante una gestión empresarial basada en el buen gobierno, la transparencia, la igualdad y orientado hacia el bienestar de las personas.

VISIÓN

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

MISIÓN

Diseñar, construir y gestionar infraestructuras ferroviarias para contribuir al bienestar de las personas, generando valor para los grupos de interés a través de todas las áreas de actividad de la Compañía.

VALORES

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

- Compromiso
- Servicio
- Integridad
- Profesionalidad

2.3. Modelo de negocio

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

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

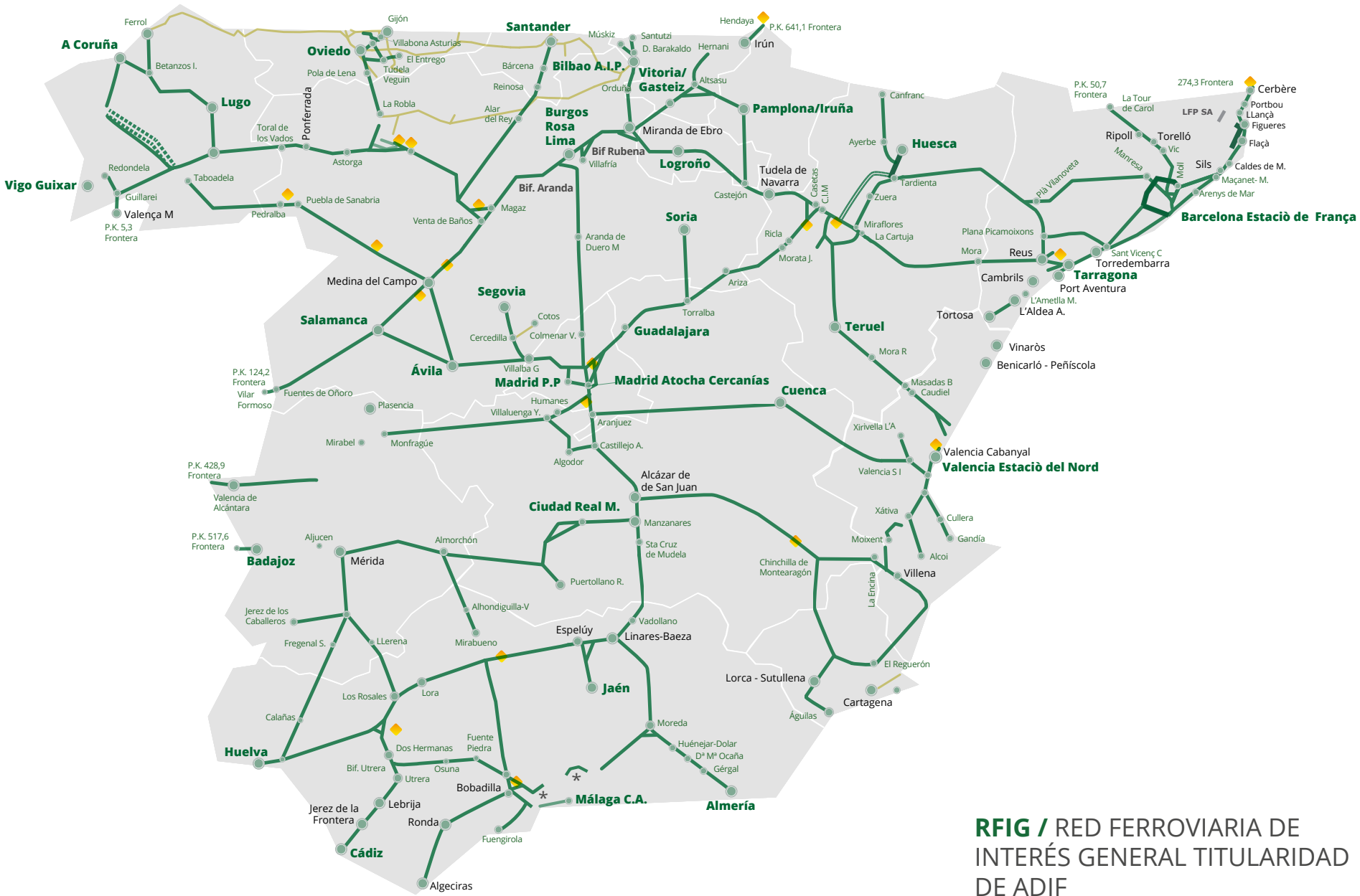


RED TOTAL GESTIONADA
TITULARIDAD ADIF

11.897 km

ALTA VELOCIDAD
DE ANCHO ESTÁNDAR (UIC)

57,2 km



2.3.1. PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR ADIF



CONSTRUCCIÓN

Adif lleva a cabo tanto la construcción de nuevas infraestructuras como la modernización y renovación de los activos ya existentes de la red ferroviaria.

Estas actividades de construcción son encomendadas directamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o derivadas de propuestas del propio Adif o terceros interesados.



MANTENIMIENTO

Con el fin de asegurar el correcto funcionamiento de la red ferroviaria, Adif lleva a cabo operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de la misma.

Se distinguen tres tipos de procesos de mantenimiento:

- **Mantenimiento preventivo.**
- **Mantenimiento correctivo.**
- **Actuaciones de mejora.**



EXPLOTACIÓN

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

La **infraestructura como instrumento de servicio**, sitúa a la sociedad en el foco de la actividad de Adif, tanto como usuaria actual como potencial de las infraestructuras y servicios, siendo el objetivo la conectividad, movilidad y el bienestar social. Es por ello, que se compromete con un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como con el bienestar social, apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.

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



SEGURIDAD INTEGRAL DEL SISTEMA FERROVIARIO

La seguridad es entendida como elemento transversal que afecta a todos los aspectos de la actividad de las infraestructuras ferroviarias y que viene marcada por el desarrollo de las nuevas Directivas de seguridad e interoperabilidad de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA).

Está presente la seguridad integral, **siendo conscientes de que alcanza** a todas y cada una de las actividades de la compañía 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 del sistema** ferroviario.



SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

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.

SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN

Mejora en la protección de instalaciones ayudados por el empleo de nuevas tecnologías. Se apuesta por la seguridad en infraestructuras e instalaciones de la compañía mediante la implementación de los sistemas y protocolos oportunos en casos de incidentes o emergencias, en colaboración con las entidades públicas competentes.

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Política de seguridad máxima para las personas con políticas de prevención, incluyendo tanto a usuarios como a empleados. Existe un compromiso con la seguridad y salud de los trabajadores propios, colaborando con otras empresas para conocer y controlar los riesgos derivados de la interacción con contratistas y proveedores, así como de todo aquel que desempeñe un trabajo puntual o de larga duración para Adif.

CIBERSEGURIDAD

Aumento de las medidas de **protección y seguridad de los sistemas con nuevos mecanismos** propios de la ciberseguridad. Se busca la Protección de los sistemas de información de gestión u operacionales de Adif, frente a intrusiones, agresiones, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización.

SEGURIDAD AMBIENTAL

Profundización en la **protección ambiental** aumentando y mejorando **medidas preventivas**.



La actividad de Adif se desarrolla a nivel nacional, actuando como Administrador de la Red Ferroviaria Convencional distribuida a lo largo del territorio.

2.3.2. OTRAS ÁREAS DE ACTIVIDAD



/ SERVICIOS LOGÍSTICOS

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

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

Además, en 2020 Adif ha proseguido los trabajos con el fin de implantar una Red de Terminales interoperables y conectadas, situadas en los Corredores Prioritarios de Mercancías de la Red Transeuropea de Transporte, y que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte de las empresas del sector logístico y, en consecuencia, con óptimas dotaciones en equipamientos para ofrecer servicios intermodales y logísticos de primer orden.



/ ASISTENCIAS TÉCNICAS Y COLABORACIONES INTERNACIONALES

En el ámbito internacional, Adif trabaja en base a la defensa de sus intereses y para conseguir la rentabilización de su conocimiento y experiencia, mediante la consecución de asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores.

En este sentido, la Entidad participa en diferentes proyectos internacionales y en el desarrollo de regulación europea en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras.



/ PATRIMONIO Y URBANISMO

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



/ OPERACIONES DE INTEGRACIÓN Y ENTIDADES DEL GRUPO SOCIETARIO

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.

2.3.3. ACTIVIDAD INTERNACIONAL

ADIF EN EL MUNDO

La crisis de la COVID-19 ha afectado especialmente a la actividad internacional, por las limitaciones a la movilidad y a los viajes internacionales que ha impuesto. La mayoría de las reuniones previstas con instituciones y organismos multilaterales, que habitualmente se celebraban de forma presencial en el extranjero, se han podido celebrar de forma telemática, pero se ha visto más afectada la actividad comercial que desarrolla Adif, que normalmente recibe al año decenas de delegaciones de países y empresas internacionales que vienen a conocer su experiencia en el desarrollo de redes ferroviarias.

A pesar de todo, se han encontrado soluciones para paliar las difíciles circunstancias de este 2020, mediante la celebración de los citados encuentros telemáticos e incluso la organización de la feria Rail Live de forma virtual. Este evento, uno de los mayores del sector, reúne cada año a las principales empresas de la industria ferroviaria, así como a ingenierías y tecnólogos, en lo que constituye un importante escaparate para las Compañías de Adif en busca de negocio. Su celebración, en la que Adif y Adif AV han estado intensamente implicadas, estaba prevista para el mes de marzo en Madrid, pero tuvo que ser pospuesta y posteriormente trasladada al formato virtual, dada la imposibilidad para viajar. El resultado ha sido altamente positivo, ya que asistieron más de 4.200 personas al evento, de las cuales más de 2.300 asistieron a las ponencias de Adif y Adif AV y más de 1.000 escucharon la entrevista inicial de la presidenta. Se produjo una participación activa y eficaz dentro de muchas direcciones de la empresa, siendo una de las entidades con más presencia, con 6 ponentes, 2 paneles y una entrevista.

En 2020, Adif ha continuado con sus asistencias técnicas y operativas a otros gestores de infraestructuras, asesorando en el desarrollo de sus proyectos, organizando planes de formación y planes de capacitación técnica a expertos de otros países, y participando de los acuerdos interministeriales del MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) con otros países en el ámbito de las infraestructuras y los transportes. Fruto de esta participación y dentro del Proyecto de Hermanamiento (*Twinning Project*) España/ Marruecos "Gestión del transporte de mercancías Peligrosas", financiado por la Unión Europea, se ha recibido a una delegación de Marruecos para tratar temas de gestión de emergencias y terminales logísticas.

Se ha continuado también con el desarrollo de tareas de asistencia técnica para el proyecto de Alta Velocidad Texas en materias de protección civil y seguridad, circulación y proyectos de arquitectura de estaciones, llegando a recibir en febrero a una delegación de directivos de *Texas Central Railroad*.



Asimismo, se continuó trabajando en identificar nuevas oportunidades de negocio en países como Corea, Israel, Polonia, Chequia, Bulgaria, India, Arabia Saudí o Afganistán. Además, Adif ha incrementado su participación en seminarios y foros internacionales en los que ha podido exponer su experiencia y buenos resultados.

En cuanto a la participación de Adif en organismos internacionales y entidades supranacionales, la Compañía tiene representación en los principales organismos internacionales: EIM, UIC (en las que mantiene expertos destacados), AEIEs, RailNetEurope (RNE), y la Plataforma PRIME de gestores de infraestructura ferroviaria impulsada por la Comisión Europea. También colabora y sigue las iniciativas en materia de interoperabilidad de la ERA, el ERTMS Users Group y la iniciativa conjunta de investigación europea Shift2Rail, S2R.

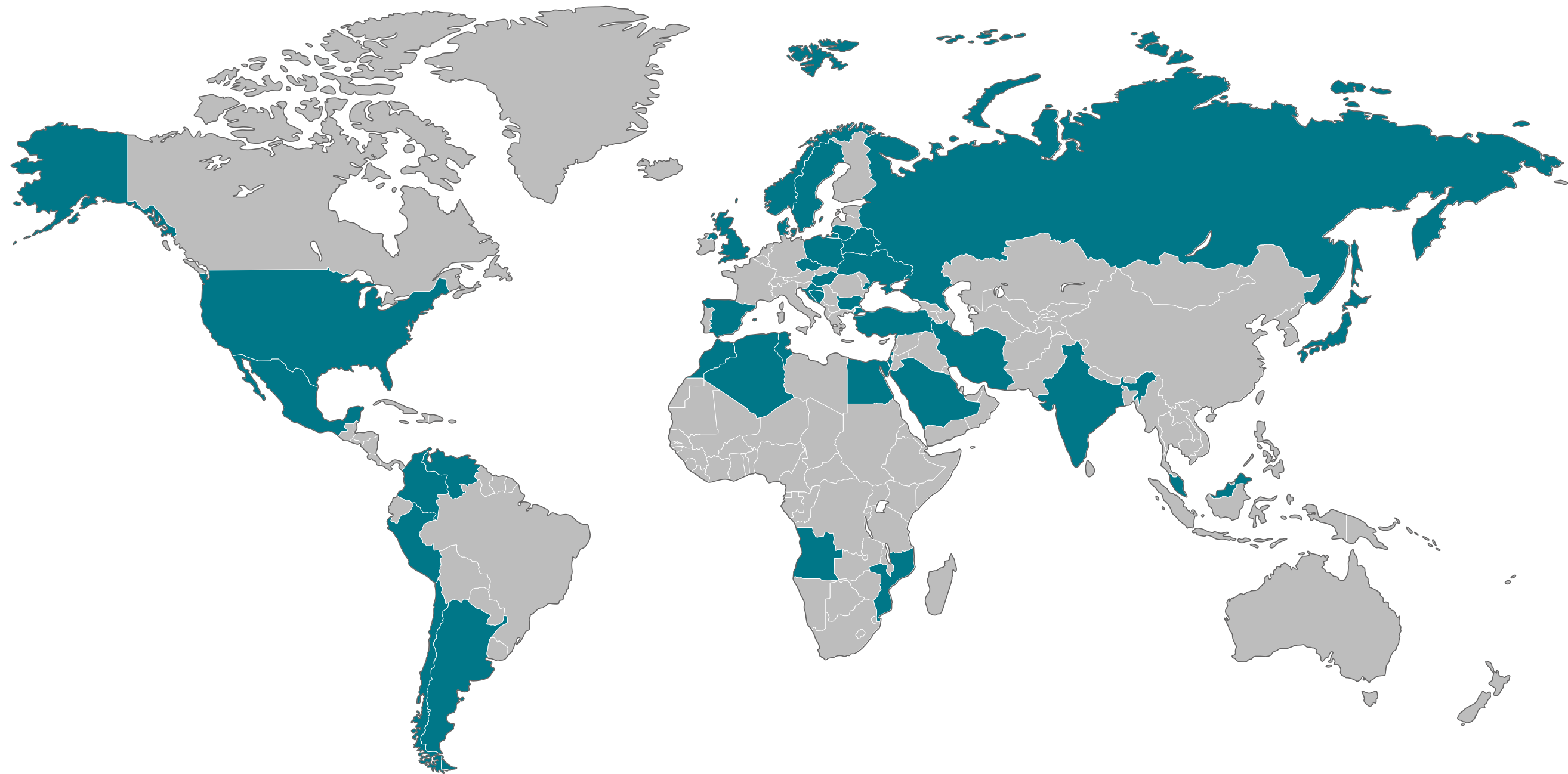
Según los datos de 2020, son más de 70 los expertos de Adif y Adif AV que participan en actividades internacionales relacionadas con organismos, pertenecientes a todas las Direcciones Generales, sin contar aquellos trabajadores que intervienen en proyectos puntuales, en colaboraciones específicas o que desarrollan su labor en las sedes de UIC, EIM, S2R o el ERTMS UserGroup. En total, ambas empresas participan actualmente en 97 Grupos de Trabajo dentro de las cuatro grandes asociaciones europeas (55 en UIC, 20 en EIM, 15 en RNE y 7 en PRIME).

Esta implicación responde a la estrategia internacional de Adif y Adif Alta Velocidad, que encamina la participación de ambas empresas hacia la proactividad, de forma que ocupen el espacio que les corresponde en los órganos e Instituciones en los que se toman decisiones que luego afectarán a ambas organizaciones. La realidad es que ambas empresas, Adif y Adif AV, como administradores de infraestructuras europeos, están cada día más influenciadas, cuando no condicionadas, por el contexto internacional y, más concretamente, por las leyes, normativas, estándares técnicos y procedimientos que tienen su origen en instituciones y organizaciones europeas.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
Información, desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Presencia en asociaciones y organismos internacionales ⁽¹⁾ Nº de reuniones a las que se ha asistido	Nº	218	224	224
	Presencia en proyectos y actividades internacionales ⁽¹⁾ Nº de actividades realizadas	Nº	158	98	45

⁽¹⁾ Integrado Adif y Adif AV.

PRESENCIA DE ADIF EN EL MUNDO



LÍNEA ALTA VELOCIDAD LA MECA-MEDINA PROYECTO HARAMAIN

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

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

El contrato de la fase 2 del proyecto fue firmado, el 14 de enero de 2012, entre el Cliente y el Consorcio Al-Shoula, formado por 14 empresas (2 saudíes y 12 españolas). Adif, durante la fase de construcción, tiene entre sus cometidos la coordinación de la construcción, pruebas y puesta en servicio de la línea. Durante la fase de operación, es responsable (dentro de los límites establecidos) de la gestión de la circulación, de la explotación técnica y comercial de las estaciones y, junto con INECO, de la asistencia técnica del mantenimiento de la infraestructura. Para abordar sus cometidos, Adif constituyó en Arabia una sucursal (Adif-KSA), radicada, al igual que las filiales y sucursales del resto de empresas españolas del Consorcio, en la ciudad de Jeddah.

Adif ha continuado en 2020 coordinando los trabajos de construcción de la línea, así como la elaboración de los distintos procedimientos, sistemas de gestión, normas de funcionamiento de la futura operación de la línea (Plan de Operaciones, Reglamento de Circulación, Plan de Formación del personal de Adif, etc.) y los procesos de comercialización de los espacios de *"retail"* en las estaciones. Asimismo, ha continuado desarrollando los trabajos incluidos en su alcance, conforme al acuerdo suscrito con el cliente en el *"Settlement Agreement 2"* para la operación comercial de viajeros, limitada en la cantidad y prestaciones de la misma, a los equipos y sistemas disponibles y puestos en servicio.

Esta operación se inició el 11 de octubre de 2018 y se vio interrumpida entre el 29 de septiembre y diciembre de 2019, debido al incendio que se produjo en la cubierta de la estación de Jeddah en la que se estaban terminando los trabajos de construcción de la Estación, siendo empresas ajenas al Consorcio Español al que pertenece Adif las que estaban trabajando en ese momento en el lugar.

Tras un reajuste con el cliente de los términos del acuerdo que estaban en vigor antes del evento, se reanudó el servicio comercial el 11 de diciembre de 2019. Para ello, el Consorcio Español construyó un by-pass que evitaba el paso por la estación afectada, al tiempo que se introdujeron nuevos activos como el ramal del aeropuerto, que permitieron servicios comerciales con velocidades máximas de 300 km/h. Esta extensión de la operación se previó hasta abril de 2020 y supuso que las empresas del Consorcio percibieran 83,3 millones de SAR mensuales.

Con motivo de la pandemia de la COVID-19, el gobierno saudí estableció restricciones a la movilidad, entre las que se encontraban la suspensión del servicio comercial en la línea Haramain desde el 20 de marzo de 2020. En la actualidad se está negociando con las autoridades saudíes para establecer la nueva fecha de comienzo del servicio comercial que se espera en el primer trimestre de 2021.



2.4. Estructura organizativa de Adif

El organigrama que se recoge a continuación muestra la estructura organizativa de Adif para el ejercicio 2020, a fecha de diciembre de dicho año:





2.5. Análisis de materialidad 2020

Adif es consciente de la necesidad de **escuchar a los diferentes grupos de interés** para lograr un enfoque de gestión basado en la responsabilidad ante la sociedad.

La Entidad entiende por grupo de interés a cualquier colectivo social que pueda verse afectado por el desarrollo de la actividad de la empresa y/o que pueda influir sobre la actividad de la misma.

Así, entre los grupos de interés de Adif, se encuentran las **empresas ferroviarias**, los **viajeros**, los **ciudadanos**, las **administraciones públicas**, los **empleados**, los **gobiernos de otros países**, los **proveedores**, los **socios de negocio y aliados** y el **tercer sector** (ONG's, asociaciones, etc.).

A finales de 2020, se ha actualizado el análisis de materialidad llevado a cabo en 2019, entendiendo que, debido a las especiales circunstancias ocurridas durante el año, resultaba necesario realizar esta actualización y entender aquellos cambios a incluir en el listado de asuntos clave y en su propia valoración tanto externa como interna.

Por ello, se ha identificado en primer lugar una relación de asuntos clave a partir del profundo análisis de diversas fuentes de información, algunas de ellas específicas del sector público y del sector ferroviario tanto a nivel estatal como internacional.

Adicionalmente, se han analizado estudios e informes que recogen los efectos que puede tener la crisis de la COVID-19 tanto a nivel económico como social, poniendo especial foco en los posibles efectos en el sector público y el sector servicios.

Por último, se han tenido en cuenta las nuevas tendencias y los requisitos de la Ley 11/2018, de información no financiera y diversidad.

En total se han identificado **5 ámbitos de gestión y 28 temas o asuntos relevantes**, uno menos que en 2019, al haberse agrupado algunos similares para ampliar su alcance. Además, se han incluido algunos temas nuevos, debido a las nuevas necesidades identificadas bajo la crisis sanitaria vivida durante el año 2020.

ASUNTOS CLAVE RELEVANTES IDENTIFICADOS EN 2020

ÁMBITO OPERACIONAL Y DE GESTIÓN	1	Desarrollo y gestión de infraestructuras ferroviarias (construcción, mantenimiento y explotación).
	2	Gestión del proceso de liberalización del transporte de viajeros**.
	3	Calidad del servicio y satisfacción del cliente.
	4	Innovación y digitalización de la empresa*.
	5	Seguridad integral (protección y seguridad, seguridad en la circulación y ciberseguridad).
	6	Gestión de relaciones con proveedores y cadena de suministro.
	7	Seguridad y salud en la cadena de suministro**.
GOBIERNO CORPORATIVO Y TRANSPARENCIA	8	Reconocimiento e imagen en la sociedad**.
	9	Gobierno y estrategia de la Empresa.
	10	Cumplimiento normativo.
	11	Gestión de riesgos, respuesta a crisis COVID-19 y capacidad de adaptación*.
	12	Transparencia.
	13	Ética y prevención de la corrupción.
ÁMBITO ECONÓMICO	14	Sostenibilidad económica y captación de recursos financieros*.
	15	Gestión adecuada de recursos públicos.
	16	Inversión en desarrollo de infraestructuras*.
	17	Desarrollo de negocio e internacionalización**.
	18	Impacto socioeconómico en las comunidades.

ÁMBITO AMBIENTAL	19	Gestión del impacto de las infraestructuras en el entorno natural y la biodiversidad**.
	20	Lucha contra el Cambio Climático y Economía Circular*.
	21	Gestión del impacto ambiental de las operaciones (residuos, ruido, incendios, vertidos, etc.)*.
ÁMBITO SOCIAL	22	Relación y diálogo con los Grupos de Interés.
	23	Accesibilidad de estaciones e integración social de colectivos vulnerables*.
	24	Compromiso de los empleados, formación, desarrollo profesional y atracción del talento**.
	25	Fomento de la conciliación laboral y personal**.
	26	Regulación del teletrabajo y la desconexión digital**.
	27	Igualdad de género, gestión de la diversidad y Derechos Humanos*.
	28	Salud y seguridad laboral.

(*) Asuntos que han cambiado de nomenclatura o que incluyen un nuevo enfoque respecto a 2019.

(**) Asuntos nuevos respecto a 2019.

Estos asuntos han sido posteriormente valorados en función de su relevancia para la propia compañía y para sus grupos de interés, teniendo en cuenta su impacto en la estrategia, en los objetivos de negocio y en la reputación e imagen de marca, así como su propia capacidad para generar riesgos y oportunidades. Para ello se ha realizado un proceso de consulta interna en el que han participado 235 responsables y directores de área de la compañía. Además, se han tenido en cuenta diferentes estándares de *reporting*, se han analizado informes de sostenibilidad y Responsabilidad Corporativa de compañías ferroviarias de varios países y se han observado los temas que han tenido una especial relevancia en prensa durante el año.

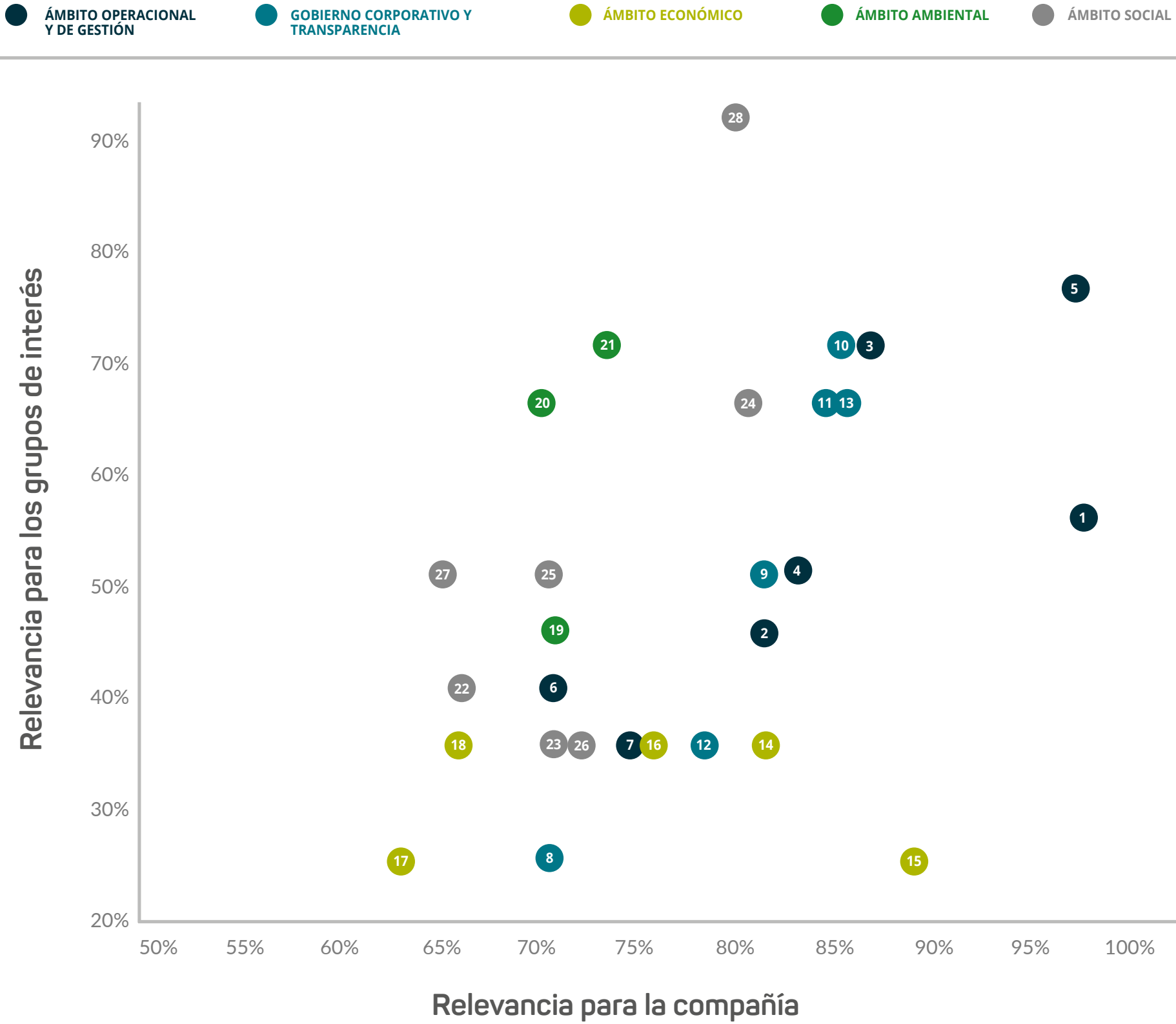
El resultado de esta relación entre la relevancia interna y la externa se presenta en el siguiente gráfico de materialidad:

GRÁFICO DE MATERIALIDAD

Al igual que en años anteriores, la seguridad integral de la red ferroviaria y la calidad del servicio proporcionado destacan entre los temas más importantes, así como la gestión de infraestructuras ferroviarias o la ética y corrupción.

No obstante, frente a años anteriores se observa un aumento en la importancia de aspectos relacionados con la seguridad laboral, la gestión ante los riesgos y la capacidad de adaptación, el compromiso de los empleados o la conciliación laboral. Por su parte, los aspectos ambientales bajan ligeramente en importancia.

Esta tendencia tiene su explicación si se tiene en cuenta la situación derivada de la COVID-19 a la que tanto la Entidad como toda la sociedad en general se ha tenido que enfrentar. Preocupaciones como la salud, la capacidad de las empresas para enfrentarse a una crisis de este tipo o la conciliación laboral y personal están en la cabeza de la mayor parte de los ciudadanos, relegando temas como la problemática ambiental a un segundo plano. Sin embargo, la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el creciente impulso de estándares ambientales o la importancia que cada vez más los inversores están dando al desempeño sostenible de las compañías, hacen que los aspectos ambientales deban ser tratados con la importancia que merecen, ya que la correcta adaptación a los problemas ambientales que ya están ocurriendo y la resiliencia climática serán aspectos enormemente valorados para el éxito de las compañías a corto y medio plazo.



3

ENFOQUE ESTRATÉGICO

3. ENFOQUE ESTRATÉGICO

3.0. INTRODUCCIÓN AL DESARROLLO SOSTENIBLE

3.1. ENTORNO DE NEGOCIO: RETOS Y OPORTUNIDADES

- 3.1.1. MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MEJORA DE LA RED
- 3.1.2. ENTRADA EN VIGOR DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL
- 3.1.3. RETOS GLOBALES Y AGENDA 2030
- 3.1.4. RELEVO GENERACIONAL

3.2. ESTRATEGIA EMPRESARIAL DE ADIF: PLAN ESTRATÉGICO 2030


- 3.2.1. PILARES E INICIATIVAS ESTRATÉGICAS
- 3.2.2. INDICADORES ESTRATÉGICOS DE ADIF

3.3. CONTRIBUCIÓN DE ADIF A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

- 3.3.1. ENFOQUE ESTRATÉGICO
- 3.3.2. RESULTADOS DEL IMPACTO DE LOS ODS EN LA ESTRATEGIA DE ADIF

3.4. INNOVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

- 3.4.1. GESTIÓN DE LA I+D+i
- 3.4.2. PROYECTOS E HITOS DE LA INNOVACIÓN
- 3.4.3. ACTIVOS INTANGIBLES Y TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA
- 3.4.4. INNOVACIÓN COLABORATIVA
- 3.4.5. INNOVACIÓN ABIERTA Y EMPRENDIMIENTO
- 3.4.6. CENTRO DE TECNOLOGÍAS FERROVIARIAS
- 3.4.7. TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Adif basa su estrategia en su responsabilidad ante la sociedad como **Entidad Pública Empresarial**, y orienta dicha estrategia al **Desarrollo Sostenible**, con el firme convencimiento de que toda su actividad debe favorecer la **prosperidad económica, la cohesión y el bienestar social, y el respeto al medio ambiente.**

3.1. Entorno de negocio: retos y oportunidades

En una sociedad tan compleja y cambiante como la actual, Adif se enfrenta a una serie de desafíos y oportunidades que marcarán su futuro devenir.

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

DESAFÍOS

Adif a través del Plan Estratégico 2030 establece las principales iniciativas para hacer frente a 4 desafíos críticos para la institución en particular y el sector ferroviario en general:

- **CULTURA DE SEGURIDAD:** La cultura de la seguridad, entendida como elemento transversal que afecta a todos y cada uno de los aspectos de la actividad de las infraestructuras ferroviarias y que viene marcada por la obligatoria transposición y desarrollo de **las nuevas Directivas de seguridad e interoperabilidad de la ERA** y que suponen un cambio de paradigma y un refuerzo de todos los recursos dedicados a este pilar esencial para Adif, en tanto que es la base de toda la fiabilidad del sistema ferroviario.
- **LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO:** La liberalización del sector ferroviario y la completa implementación del **4º Paquete Ferroviario**, atendiendo a todos los posibles operadores de las infraestructuras ferroviarias y en el marco de la Declaración sobre la red. Esta liberalización, cuyo principal beneficiario será el usuario en virtud de una oferta de transporte ampliada y más competitiva y la modernización del sector, prevé un aumento del tráfico de entre un 30% y un 50%. Es un reto pero a la vez una oportunidad para Adif, ya que implicará un mejor aprovechamiento de la capacidad instalada y un incremento de ingresos por cánones para la Entidad.

- **AMPLIACIÓN DE LA RED FERROVIARIA:** La ampliación de la red ferroviaria, el déficit de inversión en infraestructuras de los últimos años ha supuesto una reducción del stock de capital cifrada en unos casi 25.000 millones de euros. El reciente impulso inversor en infraestructuras ferroviarias supondrá que en los próximos 5 años se pondrán en servicio nuevos tramos y se ampliará la red de alta velocidad en algo más del 30% (pasando de los 2.777 km actuales a casi 3.700 km) y se recuperará el esfuerzo inversor en la renovación y mejora de la red convencional y de cercanías.
- **RELEVO GENERACIONAL:** Estos 3 desafíos confluyen en uno cuarto y esencial, **el relevo generacional**. Así, Adif presenta un grave problema estructural de envejecimiento de plantilla (algo más de un tercio de su personal se jubilará en los próximos 5 años y el 60% en la próxima década), agravado por las especiales condiciones de formación y habilitación que requiere una parte importante en número y funciones de su plantilla. Adif debe afrontar ese relevo generacional con las mínimas garantías que permitan asegurar **la fiabilidad** y sobre todo la **seguridad** del sistema ferroviario. A ello se añade la necesaria modernización de su estructura de ordenación profesional, cuestión pendiente desde hace algo más de una década y que lastra el funcionamiento de la Entidad, en un entorno que ha cambiado a pasos agigantados en los últimos años en virtud del desarrollo tecnológico y los cambios del marco normativo. Este cambio de ordenación profesional se aborda en la renovación del **convenio colectivo de la empresa**, que también es objeto del presente plan, con el objeto de conseguir una Entidad moderna que pueda adaptar su estructura de forma eficiente a los cambios que están por venir. De no ser así, no solo no puede asegurarse el nivel de actividad actual, frente al cual la Entidad ya parte con la desventaja de una plantilla envejecida y deficitaria, sino que será imposible abordar los nuevos retos antes mencionados, lo que supone la viabilidad del sistema.

El impacto que van a tener estos desafíos sobre Adif van a suponer un reto en toda regla en cuanto a organización y definición de procedimientos y recursos humanos necesarios para gestionarlos.

El Plan Estratégico 2030 aborda las **iniciativas necesarias** para superar los retos con un **horizonte temporal de 5 años**, con especial hincapié en las **iniciativas críticas** que afectan al corazón de la actividad de la Entidad, entre otros pero especialmente el **nuevo modelo de mantenimiento predictivo, la gestión de la circulación** y su estrecha relación con las cuestiones de **seguridad**, reforzando precisamente este pilar en toda su extensión y los aspectos de **sostenibilidad** y **medio ambiente** de la actividad del Administrador.

3.1.1. MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MEJORA DE LA RED

Adif y Adif Alta Velocidad invertirán 4.858 millones de euros en 2021 en la red ferroviaria.

Adif y Adif Alta Velocidad invertirán 4.858 millones de euros en 2021 en la red ferroviaria. De ellos, 3.012 se destinarán al desarrollo de nuevas infraestructuras y los 1.846 restantes a actuaciones de mejora y renovación de la red existente (red de ancho convencional y ancho métrico). A esta inversión hay que añadirle los recursos destinados a mantenimiento, que para 2021 alcanzan los 930 millones de euros.

Las actuaciones planificadas se orientan a mejorar la eficiencia y fiabilidad de la red existente y a promover la intermodalidad y avanzar en la creación de un espacio europeo ferroviario único e interoperable para consolidar la consecución de un sistema ferroviario mallado que favorezca la cohesión territorial, conectado intermodalmente, con tiempos competitivos y disponibilidad de frecuencias y servicios.

En este sentido, el objetivo último es lograr la máxima eficiencia en la gestión de las infraestructuras ferroviarias procurando su mayor utilización posible, y la optimización de la gestión coordinada de las redes de ancho estándar, ibérico y ancho métrico, para buscar la mejora de su mantenimiento y explotación, teniendo siempre la seguridad como el pilar básico.

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

En lo que respecta a la red convencional, los dos aspectos fundamentales son los referidos a la mejora de la fiabilidad en las líneas más antiguas, para garantizar la conexión y movilidad interregional tanto de viajeros como de mercancías, y la mejora de los núcleos de Cercanías, unos servicios ferroviarios fundamentales para garantizar una movilidad sostenible, para lo cual están ya en desarrollo planes de Cercanías en varias áreas metropolitanas del país que, junto con las actuaciones a realizar en distintos núcleos, tienen una previsión de inversión de 815 millones de euros.



11.897* km de red gestionada por Adif en 2020

La longitud de red cuya gestión corresponde a Adif en 2020 es de 11.897* km y se resume de la siguiente manera:

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
Información, desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto	Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	km	57	57	57
	Red de ancho ibérico	km	10.621	10.565	10.528
	Red de ancho mixto (UIC + Ibérico)	km	119	119	119
	Red de vía estrecha	km	1.193	1.193	1.193

* Datos de comparabilidad de longitud de red gestionada por Adif. Cifras en km/línea (dato a 31 de diciembre).

3.1.2. ENTRADA EN VIGOR DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL



En base a los principios del cuarto paquete ferroviario, y a las transposiciones a la legislación española, en 2020, la solicitud de capacidad para operar en las redes de Adif y Adif AV quedó abierta para todas las empresas ferroviarias que operasen con servicios comerciales de viajeros.

Aunque a priori la infraestructura podría considerarse infrautilizada, existen puntos, especialmente las estaciones de Madrid y Barcelona que se encuentran saturados, por lo que fueron declarados congestionados. Esta situación junto con las altas expectativas de nuevas empresas por operar en la red, impulsaron a desarrollar un proceso por el cual se establecerían acuerdos marco de capacidad con al menos tres empresas, con los que fijar compromisos de reserva y operación de forma que las empresas pudiesen embarcarse en la adquisición de trenes y en las inversiones necesarias para operar, mientras que Adif aseguraba el máximo uso posible de su red.

El objetivo principal de esta medida no es otro que facilitar la movilidad de las personas, aumentando la oferta y la competitividad de un modo de transporte de los más sostenibles.

La liberalización del transporte de viajeros a partir de diciembre de 2020 podría incrementar el tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General en los próximos años, con un crecimiento estimado entre el 30 y el 50% en las líneas de alta velocidad. Adif debe asegurar que la calidad y puntualidad del servicio no se vean afectadas por el incremento del tráfico, aunque existe este riesgo. Para ello es imprescindible adaptarse a algunas tendencias que ocurrirán ligadas a este proceso de liberalización, que representa una oportunidad para promocionar el ferrocarril como medio de movilidad más sostenible y la puesta en valor de las inversiones que se han realizado en los últimos años, así como el conocimiento y los avances tecnológicos desarrollados, para estar preparados con la finalidad de responder a las necesidades que tendrán los diferentes actores intervinientes para conseguir sus objetivos de capacidad, eficiencia energética, sostenibilidad, innovación o excelencia en el servicio.

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

De este modo, España avanzaría hacia un incremento en los índices de uso de la red de alta velocidad, que es la que presenta un mayor atractivo comercial y donde el ferrocarril es más competitivo que otros medios de transporte.

Actualmente, la red de alta velocidad española se utiliza una quinta parte que la francesa, y aproximadamente una tercera parte que la alemana o italiana.

En el caso de Italia, en 2012 se produjo la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, siendo un referente para Adif Alta Velocidad. Esta liberalización tuvo efectos muy beneficiosos para el conjunto del sector, creciendo un 80% el mercado de alta velocidad en ese país, pasando de 38 millones de viajeros en 2012 a 68 millones en 2016.

ENTRADA DE NUEVAS OPERADORAS EN EL MERCADO

A lo largo de este año, se han estado desarrollando una serie de procesos para facilitar la entrada de nuevas operadoras en el mercado. Tanto Adif como Adif AV han trabajado en un estudio sobre la reorganización del tráfico actual con el fin de introducir los servicios de las nuevas empresas ferroviarias. Esta entrada de nuevos operadores ferroviarios que competirán con Renfe, permitirá aumentar la oferta y, por tanto, mejorar la calidad, reduciéndose los precios y mejorando el uso de esta infraestructura.

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

En mayo de 2020, gracias a los procesos emprendidos durante 2019, se establecieron acuerdos marco de capacidad a 10 años con tres empresas ferroviarias, para el establecimiento de servicios comerciales de viajeros en las relaciones Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia/Alicante y Madrid-Sevilla/Málaga. Estas tres empresas son Renfe Viajeros, Intermodal de Levante, S.A. y Rielsfera S.A.U.

Además de las empresas que cuentan con Acuerdos Marco de Capacidad (Renfe, ILSA y RIELSFERA), sigue habiendo empresas con interés en operar en el mercado de viajeros. Sin embargo, la situación es más compleja, al no existir mucha más capacidad disponible en los ejes en los que siguen mostrando interés. A pesar de ello, se están analizando servicios y líneas que puedan tener potencial y cómo poder atender compromisos a largo plazo (que son los demandados por todas las empresas para iniciar las operaciones) de forma transparente y no discriminatoria.

Todos los planes de inicio de operaciones, así como la entrada de otras empresas, se han visto retrasados y afectados por el efecto de la crisis sanitaria de la COVID-19, que ha mermado significativamente las expectativas de crecimiento de movilidad en el corto plazo y generado dudas de la evolución en el medio plazo. Por ahora, no ha supuesto la retirada de ninguno de los compromisos adquiridos tanto por Adif como por las empresas ferroviarias

Con respecto a los tráficos realizados en 2020, los servicios comerciales de viajeros sólo han sido explotados por Renfe Viajeros, ya que las nuevas empresas tienen previsto iniciar su actividad a partir de 2021. En el caso de mercancías, se cuenta con años de competencia, por lo que en la red de Adif ha operado un número importante de empresas.



En 2020, **15 empresas** han utilizado las infraestructuras de Adif y generado un volumen del tráfico de **110,98 millones de km de tren**, que es un 19% inferior al de 2019 a causa de las restricciones a la movilidad motivadas por la pandemia de la COVID-19. Tres de estas empresas están enfocadas al servicio de viajeros: Renfe Viajeros, Alsa Rail (trenes turísticos) y FGC Rail (enlace con Lleida de sus servicios de media distancia a La Pobla de Segur).

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
Información, desempeño en el sociedad y responsabilidad de producto.	Liberalización del transporte de viajeros.	Nº de empresas que operan en red Adif*	14	15	15

*N.º de empresas que han operado en la red de Adif (período 2016-2020): Acciona; Alsa Rail (viajeros trenes turísticos); Captrain España SAU; Continental Rail; Ferrovial Railway; Go Transport; Low Cost Rail; Logitren; Medway; Renfe Viajeros (Trenes comerciales y de Obligación de Servicio Público); Renfe Mercancías; Tracción Rail; Transítia; Transfesa; FGC Rail (viajeros Media Distancia).



PLAN DE ADAPTACIÓN AL CUARTO PAQUETE FERROVIARIO

Adif y Adif AV han trabajado intensamente y de forma planificada en la adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario, la base normativa conforme a la que se está desarrollando el proceso de liberalización.

Los sistemas y procesos de Adif están listos para gestionar la solicitud y adjudicación de capacidad, acorde con la regulación y supervisada por el regulador, la CNMC. El proceso ha contado con su visto bueno, y ha sido considerado por la Comisión Europea, a través de la DG-Move, como uno de los mecanismos más activos dentro de la Unión Europea para fomentar la apertura del mercado y del establecimiento de un mercado único ferroviario. El hecho de que puedan operar al menos 3 empresas en una red va a ser un ejemplo que seguirán con interés por su singularidad.

Además de haberse adaptado el proceso de adjudicación de capacidad y circulación de los trenes al nuevo escenario de liberalización, ambas entidades han preparado las estaciones a la incorporación de nuevos operadores, bajo **cuatro criterios de gestión: trato no discriminatorio, transparencia, flexibilidad y sostenibilidad.**

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

Por último, **se están habilitando los procedimientos necesarios para mejorar la imputación de los consumos energéticos efectuados por cada tren**, con el objetivo de poder facturar a cada operador lo realmente consumido por cada servicio. Siguiendo la tendencia que se constata en los países europeos, se transita hacia un modelo basado en la medida embarcada como unidad de facturación del servicio.

Si bien es cierto que se están desarrollando planes de adaptación a esta situación, estratégica para Adif y el sector, necesitarán un seguimiento permanente, y una adaptación a las nuevas circunstancias que vayan surgiendo a todos los niveles: jurídicos, técnicos y comerciales, poniendo en valor el éxito del trabajo ya adelantado, y contando con la colaboración de todos los agentes del sector: empresas ferroviarias, MITMA, CNMC y AESF entre otros.

3.1.3. RETOS GLOBALES Y AGENDA 2030

Desde el lanzamiento de la Agenda 2030 de Naciones Unidas y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, a finales de 2015, muchos han sido los esfuerzos que han llevado a cabo los gobiernos, empresas públicas y privadas y la sociedad en general para dar respuesta a ellos y avanzar en su consecución hasta 2030.

El Plan de Acción nacional para la implementación de la Agenda 2030 contempla la puesta en marcha de políticas públicas, medidas clave para acometer grandes transformaciones, seguimiento, rendición de cuentas y evaluación.

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

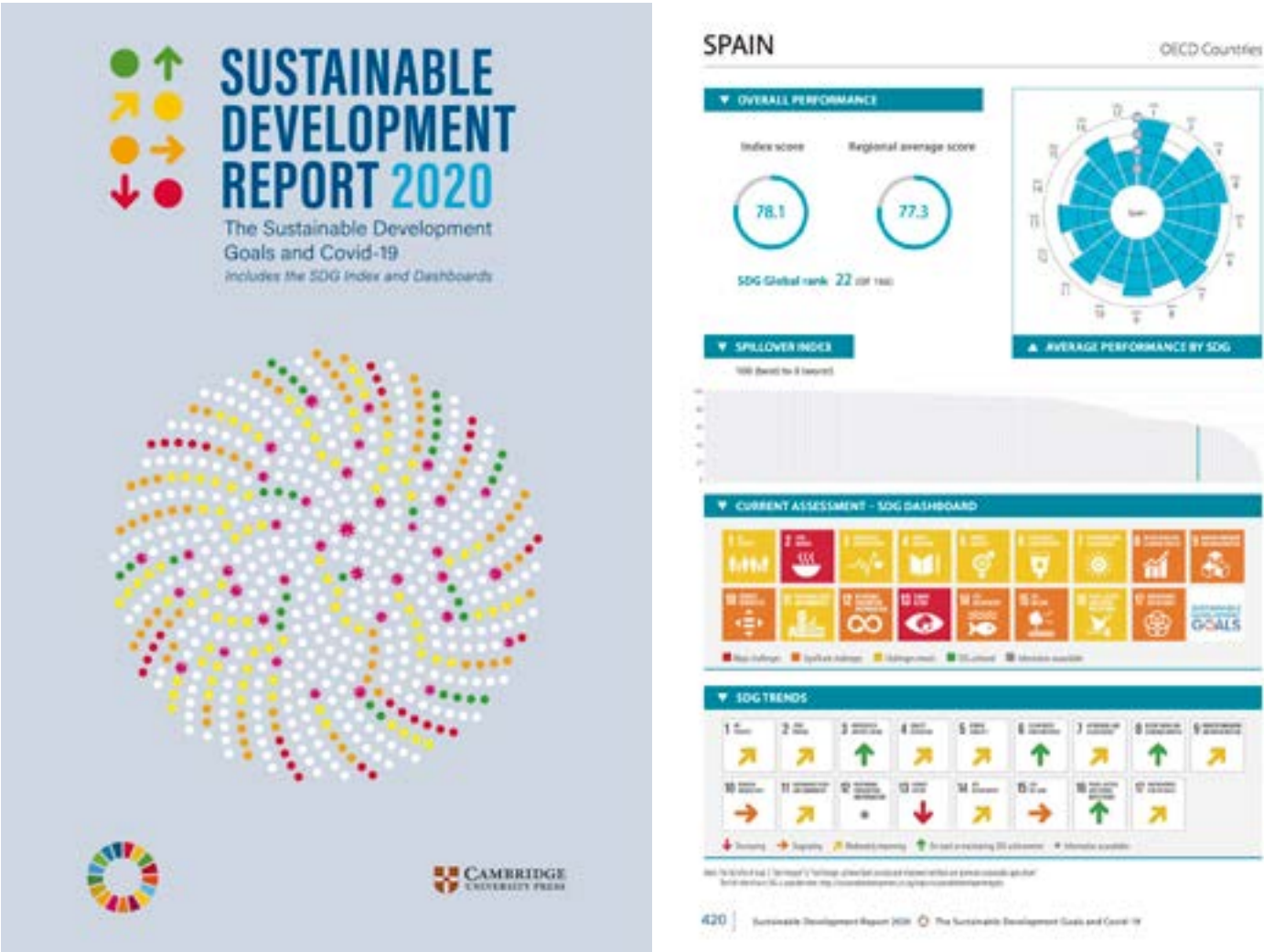
La contribución a la consecución de los ODS supone una oportunidad para mejorar los resultados y los impactos de las empresas en la sociedad, lo cual tendrá necesariamente un impacto positivo en su legitimidad social y su reputación. De igual forma, permite mejorar la gestión interna de los procesos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

En términos generales, y de acuerdo con los últimos análisis publicados, España va en línea con los avances que está haciendo la Unión Europea para dar cumplimiento de la Agenda 2030. Según la edición de 2020 del SDG Index and Dashboard Report, a nivel mundial España se encuentra en el primer cuartil de países más cercanos a su consecución, en el puesto 22 de 166.



España en el puesto 22 de 166 para la consecución de la Agenda 2030.

Además, la COVID-19 tendrá un fuerte impacto negativo en muchos países en el desempeño del SDG Index, sin embargo, esta circunstancia no se ha reflejado en los datos disponibles hasta la fecha. El mundo se enfrenta a la peor crisis económica y de salud pública del último siglo. Este es un fuerte revés para la ambición del mundo de lograr los SDGs, en particular para los países más desfavorecidos. Las consecuencias de la pandemia a largo plazo siguen siendo altamente inciertas en este momento.



3.1.4. RELEVO GENERACIONAL

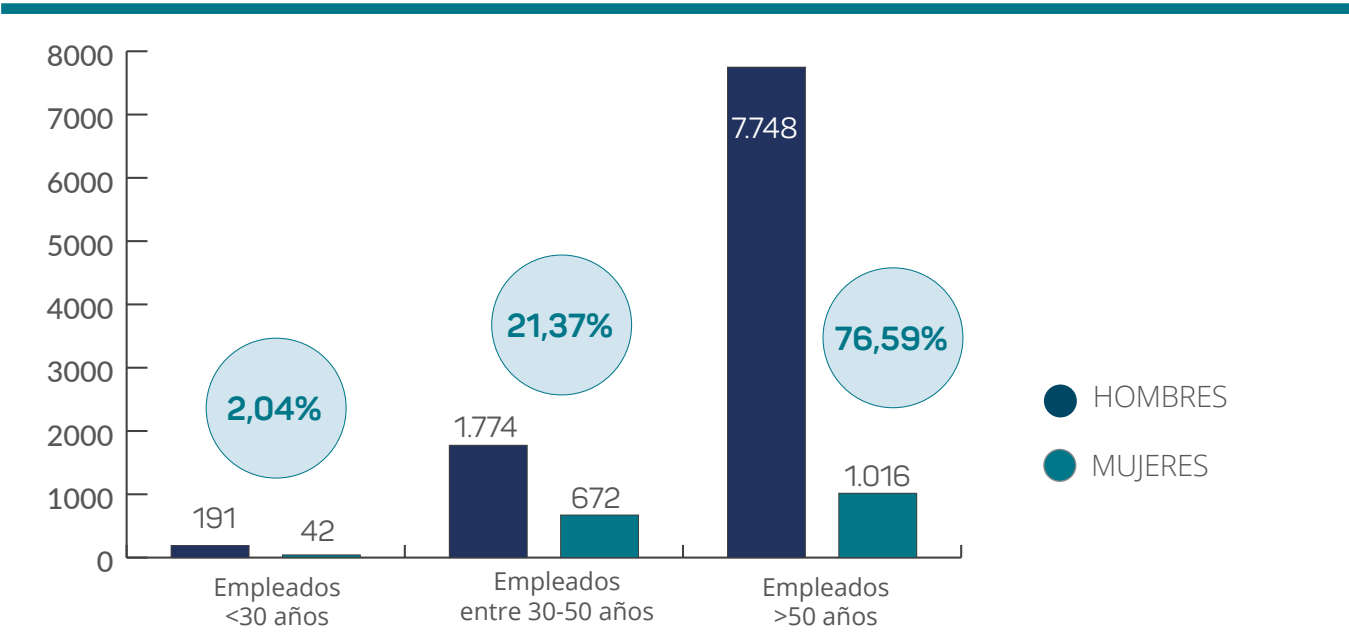


Atendiendo a los retos internos, el de mayor calado está relacionado con la pirámide de edad del colectivo de profesionales que integran la plantilla. En Adif la mayoría de los empleados son personas de más de 50 años (76,59% del total, disminuyendo casi un 2% respecto al año anterior), manteniéndose la edad media de los empleados en 53,89 años ⁽¹⁾.

Por tanto, Adif tiene un importante reto al que enfrentarse tanto en la actualidad como en los próximos años, el rejuvenecimiento de su plantilla y la transferencia de conocimiento en puestos clave. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la jubilación parcial, además de diferentes convocatorias de OEP (Ofertas de Empleo Público); todo ello con el objetivo de acelerar el relevo generacional sin perder el conocimiento y la experiencia, que son fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de la empresa.

(1) Para más información sobre la distribución de la plantilla por edad y antigüedad ver apartado 5.5. Equipo humano (Empleados).

DESGLOSE DE PLANTILLA POR EDAD



DESGLOSE DE PLANTILLA POR SEXO

	2018	2019	2020
Hombres	10.284	10.124	9.713
Mujeres	1.691	1.742	1.730
TOTAL	11.975	11.866	11.443

La información detallada relativa a personal en este informe de gestión, incluyendo este apartado y otros, no incluye el personal contratado por la Sucursal en Arabia Saudí que desarrolla sus funciones en Arabia Saudí en el proyecto de construcción de la línea de alta velocidad, entre las ciudades de Meca y Medina, Proyecto Haramain. El número de personal local árabe asignado a este proyecto ha sido a 31.12.2020 de 132 personas, 3 mujeres y 129 hombres y a 31.12.2019 de 134, 2 mujeres y 132 hombres.



3.2. Estrategia empresarial de Adif: Plan Estratégico 2030

3.2.1. PILARES E INICIATIVAS ESTRATÉGICAS

En el año 2020 se ha realizado un proceso de actualización de Plan Estratégico que permitirá dar una respuesta sólida y eficaz a los retos y desafíos globales a nivel estratégico, operativo y de negocio a los que nos vamos a enfrentar en la próxima década como compañía.

El Plan Estratégico contribuirá a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), y estará encaminado a promover la movilidad de las personas, a mejorar las redes existentes, a construir infraestructuras más resilientes, inclusivas y sostenibles, que contribuyan a mitigar los efectos del cambio climático, fomentando la innovación sostenible y la incorporación de nuevas tecnologías, así como el intra-empredimiento.

El nuevo Plan Estratégico 2030 (PE 2030), está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas, así como con la Agenda del Cambio del Gobierno de España y su desarrollo en la Agenda del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para una Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.

El PE 2030 pretende así **posicionar a Adif de forma competitiva y sostenible en el sector** de la gestión y explotación de las infraestructuras ferroviarias en el marco de una nueva visión de la política de infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la cual priman 4 objetivos:

- 01.** Seguridad.
- 02.** Movilidad sostenible, competitiva e intermodal.
- 03.** Estabilidad de la inversión pública.
- 04.** Maximización del impacto de las infraestructuras en el crecimiento económico a medio plazo, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos y la cohesión social y territorial.





Se incorpora como nuevo desafío el surgimiento de posibles nuevos escenarios pandemias y emergencias diversas tales como las provenientes del cambio climático.



11 PANDEMIAS Y EMERGENCIAS

NUEVO DESAFÍO

Se minimizarán situaciones de exposición y contagio.

Se desarrollará una estrategia para identificar y gestionar positivos.

Se digitalizarán tareas para aumentar la productividad y evitar situaciones de riesgo.

Se propondrán medidas para mitigar impactos en la salud mental / estrés de los trabajadores.

Se diseñarán procesos, asignación de responsabilidades y medios que tengan en cuenta en el futuro el efecto de posibles “lockdowns”.

EL MOTOR DE LAS PERSONAS

El Plan Estratégico 2030 (PE 2030) se asienta en **cuatro pilares**: seguridad, servicio, sostenibilidad y orientación a resultados, que están plenamente alineados con su Misión, Visión y Valores. Estos pilares, reciben el impulso de **tres palancas** que estimularán su consecución: la transformación digital, la innovación estratégica y la comunicación. Todo ello impulsado por **el motor de las personas**.





El PE 2030 se centrará en un conjunto de iniciativas estratégicas propias de la actividad de Adif, que serán implementadas y desplegadas en los nuevos entornos que demanda la sociedad. Para ello, se llevará a cabo el seguimiento y acompañamiento de la implantación de las iniciativas, apoyándose en herramientas tecnológicas, todo ello con un enfoque práctico, buscando la involucración y complicidad de toda la organización y con una visión de *data driven*, que incluye el buen gobierno de las diversas fuentes de datos internas y externas a disposición de Adif.

En este momento se han planteado **21 iniciativas estratégicas**.



PILAR SEGURIDAD

- Plan actualización y mejora de seguridad en circulación.
- Iniciativas para la mejora de la seguridad de los cruces de vía.
- Proyecto nuevo modelo de mantenimiento.
- Nuevo modelo productivo de circulación.
- Plan de desarrollo y despliegue de la gestión integral de riesgos.



PILAR SERVICIO

- Plan de gálibos.
- Plan integral de estaciones de viajeros.
- Programa de adaptación al CPF.
- Plan de internacionalización.
- Plan de posicionamiento de Adif en el grupo societario.



PILAR SOSTENIBILIDAD

- Plan de lucha contra el cambio climático.
- Proyecto de revisión y actualización del sistema de gestión.
- Plan de mejora de la transparencia y buen gobierno.
- Plan de implantación de un nuevo modelo de gestión de activos.

PALANCA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

- Plan de transformación de puestos de trabajo.
- Plan de implantación de la metodología BIM.
- Plan de administración electrónica.
- Proyecto de nueva plataforma de regulación de tráfico SITRA.
- Proyecto operador único de telecomunicaciones.

PALANCA INNOVACIÓN

- Plan de innovación estratégica.

MOTOR PERSONAS

- Plan integral de gestión de personas.

3.2.2. INDICADORES ESTRATÉGICOS DE ADIF

A continuación, se muestra el comportamiento anual de los principales indicadores estratégicos de Adif analizados durante la serie 2018-2020.

/ DIMENSIÓN OPERATIVA

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
SEGURIDAD	Accidentes significativos por causa del administrador	N.º/MkmTren	0,078	0,087	0,125
	Accidentes de tren responsabilidad del administrador	N.º/MkmTren	0,107	0,181	0,160
	Precursores de accidentes por causa del administrador	Nº/MkmTren	2,616	2,558	3,55
	Delitos con incidencia en la actividad	Nº	911	678	500
	Índice de Incidencia	Accidentes c.bajas/1.000 trabajadores	17,06	14,98	9,90
	Índice de Gravedad	Jornadas perdidas/1.000 h trabajadas	0,53	0,47	0,42

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
SERVICIO	Instalaciones logísticas	UTIs	506.063	540.479	492.750
	Liberalización sector viajeros **	Cuota de km x tren de los servicios de LD/AV de las nuevas EEFF respecto del operador único	N/D	N/D	0,00
	Liberalización sector mercancías	Cuota de km x tren de los servicios de mercancías de las nuevas EEFF del operador histórico	0,34	0,36	0,38
	Fiabilidad de las Instalaciones	Nº	6.891	7.044	6.257
	Disponibilidad de las Instalaciones	Minutos	211	204	205
	Modernización de estaciones	M viajeros beneficiados	49,2	48,51	9,42
	Inversión RC ejecutada en obras	Inversión ejecutada por Adif sobre presupuesto interno	1,159	1,482	1,22 ⁽¹⁾

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
SOSTENIBILIDAD	Integración urbana**	M€ de inversión acumulada	3.877,03	4.067,65	4.194,16 ⁽¹⁾
	Actividad comercial en estaciones**	M€ ingresos comerciales	12,85	15,47	19,38 ⁽²⁾

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
MOTOR PERSONAS	Pirámide de edad	% Trabajadores <51 años	20,05	21,61	23,41
	Nivel de Transferencia**	%	86,7	86,3	87,0

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
PALANCAS DE TRANSFORMACIÓN	Expedientes liquidados**	Liquidaciones tramitadas SAP Contratación	N/D	N/D	0,201 ⁽²⁾
	Estrategia digital**	% Adaptación a Office 365 de buzones corporativos y salas de videoconferencias	N/D	N/D	100
	Colaboración e innovación abierta**	% Ideas y proyectos desarrollados*	23	37	48

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

** Indicador integrado de Adif y Adif AV.

⁽¹⁾ Valor provisional a cierre 2020 proporcionado por el Área correspondiente.

⁽²⁾ Último valor disponible: septiembre 2020.

/ DIMENSIÓN ECONÓMICA

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
ORIENTACIÓN A RESULTADOS	Resultado bruto de explotación (EBITDA)	M euros	-20,8	-31,9	-155,3
	Resultado del periodo	M euros	-74,2	-82,9	-193,4
	Aprovechamiento de los fondos comunitarios	%	0,68	1,11	2,00

/ DIMENSIÓN AMBIENTAL

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
SOSTENIBILIDAD	Reducción de emisiones GEI	Tm de CO ₂ eq	6.247	6.329	5.787 ⁽³⁾
	Mejora de la eficiencia energética	Gwh equivalentes	27,71	28,06	39,13 ⁽³⁾

⁽³⁾ Valor provisional a cierre 2020 proporcionado por el Área correspondiente.

/ DIMENSIÓN SOCIAL

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
SOSTENIBILIDAD	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles**	% Viajeros	83,19	85,07	84,76
	Arrendamientos con criterios sociales	Nº	22	17	23

/ DIMENSIÓN BUEN GOBIERNO

PILAR / PALANCA	NOMBRE	UNIDADES	2018	2019	2020
SOSTENIBILIDAD	Código ético	Nº de notificaciones*	12	16	15
	Transparencia	% Reclamaciones estimadas	7,56	4,90	1,28

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



3.3. Contribución de Adif a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

3.3.1. ENFOQUE ESTRATÉGICO

Como se ha señalado previamente, Adif es consciente de su responsabilidad como Entidad de servicio público y del relevante impacto que su actividad genera en la sociedad y el medio ambiente, por ello ha dirigido su orientación estratégica hacia el concepto de desarrollo sostenible. Esta orientación implica un compromiso con los desafíos, globales y locales, en el ámbito del desarrollo económico inclusivo, la salud, la cohesión social, el respeto al medio ambiente y el buen gobierno. Por ello, la Entidad está trabajando en cumplir este compromiso con el Desarrollo Sostenible mediante el alineamiento de su estrategia con la Agenda de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. Así, desde el convencimiento de que es parte fundamental de la responsabilidad contribuir a alcanzar los ODS, se ha definido y aplicado un modelo, denominado GoODS, para integrar la Agenda de D.S. 2030 en el Plan Estratégico de la Entidad.

El **Proyecto GoODS**, por lo tanto, persigue la incorporación rigurosa de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas en la estrategia empresarial de Adif. Mediante GoODS se quiere reforzar y ampliar el principio de Responsabilidad que fundamenta el Plan Estratégico de la Entidad, abarcando tanto la responsabilidad operativa y de gestión, como la que da respuesta a los retos globales de la sociedad, involucrando a toda la organización para que se refuerce la contribución de Adif a los ODS en los que tiene más impacto, es decir, los ODS y metas materiales.

El proyecto consta de tres fases:

FASE 1 2017-2018	FASE 2 2019-2020	FASE 3 2020-2030
Se realizó un estudio para comprender en profundidad los ODS y sus metas, analizando con qué áreas de actividad de la Entidad conectaban, identificando los aspectos más relevantes desde el punto de vista de la contribución e impactos, actuales o potenciales, a los 17 ODS y sus 169 metas. A partir de ahí, se realizó una primera selección de los ODS y metas materiales (relevantes) para Adif.	En esta fase, iniciada en 2018, se buscó una integración efectiva mediante el alineamiento de los Objetivos Estratégicos, los KPIs y las Iniciativas del Plan Estratégico, con las metas y ODS materiales.	Esta última fase persigue realizar un seguimiento y reporte de los resultados obtenidos, así como ir adaptando el modelo a los cambios que puedan producirse en la estrategia y mejorar el sistema de indicadores y metas para que el nivel de ambición e implantación en toda la organización sea el adecuado.

Durante 2020, se reportó por primera vez información al Consejo de Administración de la Entidad sobre la contribución de Adif a los ODS, facilitando sobre esta cuestión también información a los grupos de interés de la Compañía a través del Informe de Gestión correspondiente al ejercicio 2019.

Por otra parte, la formulación de una nueva estrategia (Plan Estratégico 2030), supone la necesidad de realineamiento de Objetivos, Indicadores, Metas e Iniciativas del nuevo Plan con las metas y ODS materiales. Cuestión que se pretende abordar en el ejercicio 2021, teniendo en cuenta la necesidad de aplicar la máxima ambición posible en las “metas de impacto en metas ODS” de la Entidad, de acuerdo con el firme compromiso con el Desarrollo Sostenible y ante el llamamiento de Naciones Unidas en este sentido, dado que si no se acelera y se incrementa la contribución de todos los actores el riesgo de no cumplir los ODS en 2030 es elevado, más aún tras el retroceso producido en muchos ámbitos debido al impacto de la pandemia iniciada en 2020.

Diferentes instituciones europeas y españolas están movilizadas para contribuir a los ODS mediante el impulso de diferentes iniciativas. Durante 2020, cabe destacar la participación de Adif en SDG RAIL INDEX, Grupo de Trabajo promovido la Unión Internacional de Ferrocarriles, UIC, con sede en París. SDG RAIL INDEX es una plataforma integrada por administradores de infraestructura ferroviaria, holdings, operadores ferroviarios, y otras empresas del sector ferroviario. Uno de los objetivos de esta Plataforma es avanzar en consensos del sector que permitan la armonización de estándares ESG, identificando indicadores de reporte no financiero relevantes (24 KPIs) por su contribución a los ODS principales para el sector ferroviario (ODS 5, ODS 7, ODS 8, ODS 9, ODS 11, ODS 12, ODS 13).

El resultado de estos trabajos será tenido en cuenta por Adif, dentro del proceso, contemplado en GoODS Adif, de revisión e identificación de indicadores y metas del Plan Estratégico 2030 de la Entidad con capacidad de impacto y contribución significativa a los ODS.

ODS MATERIALES

El análisis inicial realizado en 2018 dio como resultado la identificación de 10 ODS materiales, diferenciando dentro de estos 3 estratégicos (ODS 9, 11 y 13) y 7 complementarios (ODS 3, 7, 8, 10, 12, 15 y 17).

Tras una revisión realizada en el año 2020, se han incorporado 4 ODS materiales complementarios (ODS 4, 5, 6, 16).



ODS ESTRATÉGICOS IDENTIFICADOS POR ADIF

Con GoODS Adif ha identificado **tres ODS estratégicos y prioritarios** para la Entidad:



El negocio de Adif en su conjunto se orienta a crear y gestionar infraestructuras sostenibles, de calidad, resilientes y seguras. Adicionalmente, Adif apuesta por la innovación y la modernización de las infraestructuras promoviendo la eficiencia.



La apuesta por la reducción de la accidentabilidad y los incidentes contribuye a proporcionar sistemas de transporte seguros y a mejorar la seguridad vial. Por su parte, la eliminación de barreras físicas y de comunicación en el acceso al ferrocarril, contribuirá a conseguir un transporte inclusivo. Todo ello, resulta clave como eje vertebrador de conexión entre el mundo urbano, periurbano y rural.



Adif contribuye a la lucha contra el cambio climático a través de su propia actividad, fomentando el uso de un medio de transporte limpio.

ALINEAMIENTO DE ESTRATEGIA 2030 ADIF CON ODS Y METAS MATERIALES

Durante el año 2021 se actualizará el modelo GoOODS, realizando el alineamiento de los Objetivos Estratégicos, los KPIs y las iniciativas estratégicas de Adif, todo ello recogido en su PE 2030, con las metas y ODS materiales.

Este ejercicio tendrá en cuenta, dentro de las posibilidades de la Entidad, la necesidad de intensificar la ambición respecto a las metas de sostenibilidad de la empresa, centrando los esfuerzos en los ámbitos de mayor impacto.



3.3.2. RESULTADOS DEL IMPACTO DE LOS ODS EN LA ESTRATEGIA DE ADIF

 ODS PRIORITARIOS

<div>INNOVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL CAPÍTULO 3.4</div> <div></div>	<div>BUEN GOBIERNO, TRANSP. Y GESTIÓN DE RIESGOS CAPÍTULO 4</div> <div></div>	<div>SEGURIDAD Y SALUD CAPÍTULO 5.2</div> <div></div>	<div>MEJORAS DEL SERVICIO CAPÍTULO 5.3</div> <div></div>	<div> OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE</div>
<div>MEDIO AMBIENTE Y LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO CAPÍTULO 5.4</div> <div></div>	<div>EQUIPO HUMANO CAPÍTULO 5.5</div> <div></div>	<div>ORIENTACIÓN AL CLIENTE CAPÍTULO 5.6</div> <div></div>	<div>COMPROMISO CON LAS COMUNIDADES CAPÍTULO 5.7</div> <div></div>	<div>GESTIÓN DE PROVEEDORES CAPÍTULO 5.8</div> <div></div>

INDICADORES CLAVE DE DESEMPEÑO

/ META ODS RELACIONADA

ODS PRIORITARIOS



- **9.984 km de vía electrificada** en servicio (64,3% respecto del total de km de vía en servicio) (Adif y Adif AV) / **+1,70% respecto a 2019 - Meta 9.4**
- **492.750 UTIs tratadas en instalaciones logísticas** / **-8,83% respecto a 2019 - Meta 9.1**
- **80 km de línea renovados o mejorados** / **0,68% respecto del total de red gestionada - Meta 9.4**
- **39% resultados de innovación transferidos** (eficiencia en la innovación) (Adif y Adif AV) - **Meta 9.5**

- Plan de innovación estratégica.
- Proyecto nuevo modelo de mantenimiento.
- Plan de implantación de la metodología BIM.
- Plan de mercancías.
- Plan de gálibos.
- Concurso Adif Talento.



- **9,42 millones viajeros beneficiados por modernización de estaciones - Meta 11.2**
- **126,51 M€ de inversión en integración urbana** (Adif y Adif AV) - **Meta 11.3**
- **201 convenios, acuerdos, protocolos, adendas**, de integración con las Sociedades en los que participa Adif desde su creación / **+0,50% respecto a 2019 - Meta 11.3**
- **23 arrendamientos con criterios sociales - Meta 11.a**

- Programa Ecomilla.
- Plan integral de estaciones de viajeros.
- Programa activos para el desarrollo.



- **5.787TmCO₂eq de reducción de emisiones** de GEI (acumulado desde 2009) - **Meta 13.2**
- **32,3% reducción de la huella de carbono** respecto a 2019 - **Meta 13.2**

- Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030.
- Plan de mercancías.
- Objetivo de **neutralidad en carbono en 2050**.

● Evolución positiva 2020 vs 2019 ● Evolución negativa 2020 vs 2019 ● Sin variación o indicadores que no admiten comparación ○ Iniciativas destacadas, planes o programas

RESTO ODS



- 0,125 accidentes significativos por causa del administrador/Mkm tren - Meta 3.6
- 29 personas fallecidas o heridas grave en accidentes de tren - Meta 3.6

- Actuaciones mejora seguridad cruces de vía.
- Plan de Actuación y Mejora de la Seguridad en la Circulación.
- Plan de Accidentabilidad Cero.
- Proyecto SIGMA.



- 87,0% nivel de transferencia (satisfacción con la formación recibida y su aplicación al puesto de trabajo) (Adif y Adif AV) / +0,81% respecto a 2019 - Meta 4.4
- 46,9 horas de formación por empleado/año / -8,04% respecto a 2019 - Meta 4.3
- 3,082M€ inversión en formación en 2020 (264,32€ invertidos formación /empleado) (Adif y Adif AV) - Meta 4.3
- 23 convenios de prácticas con universidades durante los 3 últimos años hasta 10/2020 (Adif y Adif AV) - Meta 4.3

- Plan de Formación anual.



- 15,12% de mujeres en plantilla / +3,00% respecto a 2019 - Meta 5.1
- 22,33% de mujeres en la Estructura de Dirección / +5,58% respecto a 2019 - Meta 5.5
- 25% de mujeres en el Consejo de Administración - Meta 5.5

- II Plan de Igualdad de Adif y I Plan de Igualdad de Adif AV.
- Programa LIDERA "Mentoring Mujeres Tituladas" (RAI).



- 48,46% energía verde consumida (GdO) respecto del total de energía consumida / -1,06% respecto a 2019 - Meta 7.2
- 39,13 GWheq/año ahorrados por eficiencia energética (acumulado desde 2009) - Meta 7.3
- 4,83MJ/km tren de intensidad energética final / +2,11% respecto a 2019) - Meta 7.3

- Compra del 100% de la energía eléctrica consumida por Adif ha sido con certificados de Garantía de Origen (GdO).

● Evolución positiva 2020 vs 2019 ● Evolución negativa 2020 vs 2019 ● Sin variación o indicadores que no admiten comparación ○ Iniciativas destacadas, planes o programas



- 649,20 M€ (IVA inc) de inversiones ejecutadas / **+9,03% respecto a 2019 - Meta 8.1**
- 0,42 jornadas perdidas por cada 1.000h trabajadas - **Meta 8.8**
- 98,47% de empleados con contrato indefinido / **+1,11% respecto a 2019 - Meta 8.5**
- 0,51% de brecha salarial en puestos directivos a favor del género masculino - **Meta 8.5**
- 48% de ideas y proyectos desarrollados en intraemprendimiento, en encomienda de áreas operativas y en colaboración e innovación abierta (Adif y Adif AV) - **Meta 8.3**

○ Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario (liberalización).



- 84,76% de viajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (Adif y Adif AV) / **-0,36% respecto a 2019 - Meta 10.2**
- 7,92 M€ de inversión en obras de mejora de la accesibilidad (Adif y Adif AV) - **Meta 10.2**

- Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida.
- Servicio Dialoga.



- 24,05% de reducción en el consumo de agua respecto a 2019 - **Meta 12.2**
- 0,69 Tm/Mkm-tren de intensidad de generación de residuos peligrosos - **Meta 12.4**
- 100% de las contrataciones incluyen cláusulas sociales y medioambientales (Adif y Adif AV) - **Meta 12.7**

- Sistema de gestión de residuos peligrosos.
- Proyecto de Compra Pública Responsable.



- Ninguna sanción administrativa ambiental grave o muy grave - **Meta 15.1**
- 20,415M€ recursos destinados a protección ambiental (inversión+explotación) (último dato disponible) - **Meta 15.1**
- 21,756M€ destinados a la prevención de incendios / **+3,13% respecto a 2019 - Meta 15.5**
- 1.702km de vías cedidos o arrendados para rutas de vías verdes (31km en 2020) - **Meta 15.3**

- Política de Medioambiente.
- Sistemas de gestión ambiental.
- Supervisión ambiental en obras.
- Plan de prevención contra incendios.
- Programa vías verdes.

● Evolución positiva 2020 vs 2019 ● Evolución negativa 2020 vs 2019 ● Sin variación o indicadores que no admiten comparación ○ Iniciativas destacadas, planes o programas



- 500 delitos de terceros con incidencia en la actividad (interposición de denuncia penal) - **Meta 16.1**
- 10 ataques deliberados contra infraestructuras críticas - **Meta 16.1**
- 15 notificaciones por incumplimiento del Código Ético / **-6,25% respecto a 2019 - Meta 16.5**
- 1,28% reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) - **Meta 16.6**

- 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.



- 145 (Adif + Otros) y 42 (Adif + Adif AV + Otros) acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales en vigor - **Meta 17.16**
- 17 asociaciones u organizaciones sectoriales a las que se pertenece (Adif y Adif AV) - **Meta 17.16**

- Programa Estación Abierta.
- Socios/miembros de:
 - AEC.
 - REPM.
 - Forética.
 - Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (AECC).
 - Consejo Nacional de Transporte Terrestre (sección viajeros).
 - UIC.
 - EIM.
 - RNE.
 - PRIME.
 - ERTMS User's Group.
 - ERTMS Stakeholders Platform.
 - ALAF.
 - Corredor Atlántico.
 - Corredor Mediterráneo.
 - SEA Vitoria-Dax.
 - Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos (TGC Pirineos).
 - Alta Velocidad España-Portugal (AVEP).



● Evolución positiva 2020 vs 2019 ● Evolución negativa 2020 vs 2019 ● Sin variación o indicadores que no admiten comparación

○ Iniciativas destacadas, planes o programas

3.4. Innovación y transformación digital

Adif ha realizado desde el inicio de su actividad una fuerte apuesta por la investigación, el desarrollo y la innovación como elementos dinamizadores de la evolución tecnológica de la infraestructura porque los considera como un aspecto fundamental para lograr la excelencia operativa. Hacia el exterior, la Entidad actúa como promotor de la I+D+i generada por terceros estimulando desarrollos nuevos que puedan aportar valor a la infraestructura.

3.4.1. GESTIÓN DE LA I+D+i

La estrategia de innovación de Adif tiene por objeto dar respuesta a las necesidades de mejora del servicio y la red planteadas por sus grupos de interés, entre los que hay propietarios, como el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y clientes, como los operadores ferroviarios y los usuarios finales. El esfuerzo de Adif en la actividad innovadora se pone de manifiesto por el número de proyectos que desarrolla, por el volumen económico de las inversiones y por el esfuerzo tractor y de transferencia tecnológica que realiza.

Asimismo, la estrategia corporativa y la política de I+D+i se centran en la superación de los modelos de innovación interna y la adopción de la innovación abierta en la que Adif se integra en un ecosistema innovador multisectorial y multidisciplinar que dé respuesta a las demandas de los grupos de interés con una visión prospectiva. El lanzamiento de retos tecnológicos al mercado vincula la innovación externa con las necesidades tecnológicas de la infraestructura mediante una generación de valor.



ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE I+D+i DE ADIF Y ADIF AV

Los ámbitos de actuación definidos en esta estrategia son los siguientes:

- Detección de los retos de innovación en Adif y Adif AV que permitan resolver las necesidades de las áreas operativas.
- Desarrollo e innovación en tecnologías ferroviarias de interés para Adif y Adif AV mediante la ejecución de proyectos, una gran parte de ellos en colaboración con empresas, centros tecnológicos y universidades.
- Transferencia de los resultados a ambas Entidades.
- Protección de los resultados.
- Gestión de la propiedad industrial e intelectual de Adif y Adif AV.
- Potenciación de la internacionalización de la actividad a través de la participación en comisiones y asociaciones, tales como el Rail System Forum y el Grupo de Coordinación de I+D de la UIC.
- Participación en propuestas y llamadas del Programa Horizonte 2020.
- Inteligencia tecnológica, con una monitorización constante del entorno y acciones específicas bajo demanda para actividades de innovación.
- Emprendimiento interno, fomento de la creatividad y captación del talento de los trabajadores de Adif y Adif AV.
- Participación en foros del ecosistema de I+D: Transfiere, S-Moving, South Summit y Startup Ole.
- Lanzamiento de retos de innovación sobre las necesidades detectadas, bajo la fórmula de consulta previa al mercado antes del lanzamiento de proyectos.

Los objetivos de innovación que persiguen tanto Adif como Adif AV se distribuyen en los cuatro pilares de la estrategia, cubriendo así un amplio espectro tecnológico:



SEGURIDAD

Predecir y detectar fenómenos externos para aumentar la resiliencia de la infraestructura, y reducir riesgos en la explotación mejorando la seguridad en cruces de vía y con la detección temprana de la rotura de carril.



SERVICIO

Digitalizar la gestión de las infraestructuras mediante la inspección automática y el mantenimiento predictivo, impulsar el transporte de mercancías con el desarrollo del eje de ancho variable e introduciendo mejoras operativas, mejorar la eficiencia del binomio vía/electrificación para aumentar la capacidad de la infraestructura y desarrollar la estación del futuro para mejorar la satisfacción del viajero.



SOSTENIBILIDAD

Luchar contra el cambio climático con desarrollos propios de electromovilidad de usuario, energías alternativas para tracción, red eléctrica ferroviaria inteligente, y reducir los costes operativos ligados al ciclo de vida de la infraestructura.



ORIENTACIÓN A RESULTADOS

Mantener y mejorar el modelo de innovación abierta dentro de Adif con el lanzamiento de los retos de la empresa mediante consultas preliminares del mercado, consolidar la vigilancia tecnológica e inteligencia competitiva, fomentar el emprendimiento interno, protección y difusión de resultados, así como fortalecer la transferencia tecnológica. Además, dentro de este pilar se despliega el análisis de programas de ayudas como instrumentos de cofinanciación y la elaboración del plan de la sucesora de Shift2Rail.



Durante 2020 Adif y Adif AV han trabajado en 41 proyectos de I+D+i, han iniciado 17 y finalizado otros 5. De estos últimos, 3 han sido transferidos a producción.

El porcentaje acumulado de proyectos transferidos se ha cerrado en un 39%.

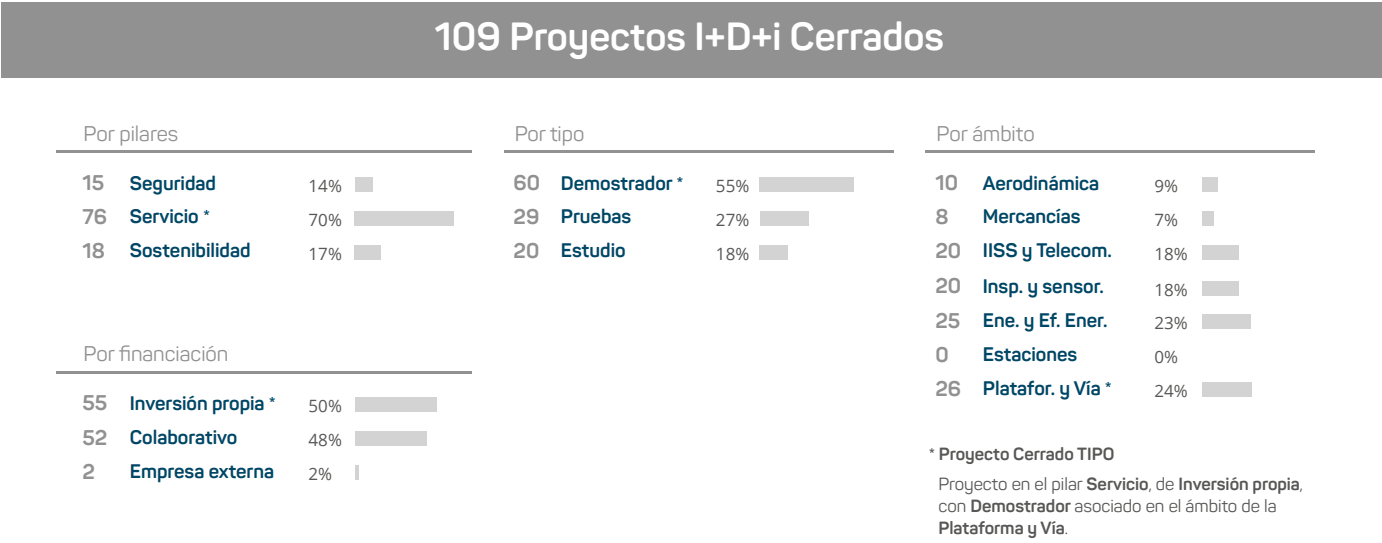
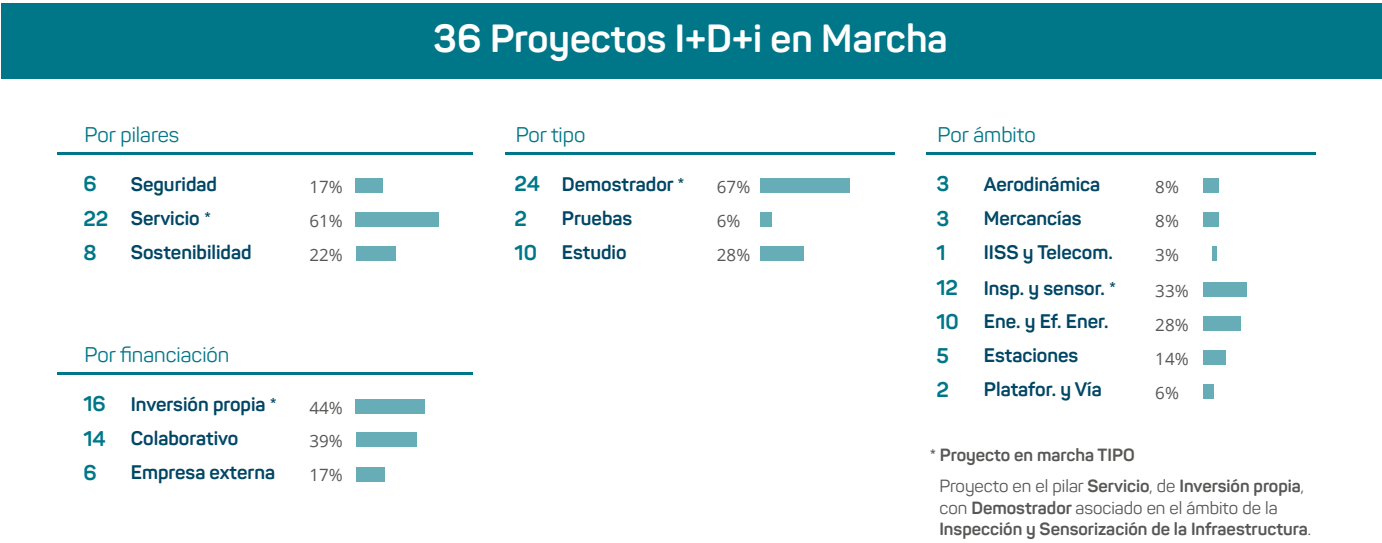
3.4.2. PROYECTOS E HITOS DE LA INNOVACIÓN

En la nueva metodología de innovación abierta las encomiendas se reciben desde planes de innovación externos al propio Adif, planes internos y a través de encomiendas.

Durante 2020 se han firmado las encomiendas siguientes:

- Con la Subdirección de Desarrollo y Coordinación de Adif AV
 - + Modelado BIM autónomo de infraestructura lineal.
 - Con la Dirección Técnica de la D. Gral. de Conservación y Mantenimiento
 - + Demostrador de un sistema de detección de carril roto basado en tecnología acústica.
 - + Demostrador de un sistema de información al peatón para el cruce de vías entre andenes.
 - + Demostrador de un sistema de detección de carril roto basado en tecnología DAS.
 - + Análisis técnico y estandarización asociada a la afección del viento lateral a la infraestructura (UIC).
 - + Demostrador de un sistema de inspección de puentes mediante tecnología de drones y 5G.
 - + Demostrador de un sistema de detección de deformación de terreno mediante visión por satélite.
- Con la Subdirección de Coordinación Técnica de la D. Gral. de Planificación Estratégica y Proyectos
 - + Desarrollo de un modelo 3D de la infraestructura.
 - Con la Dirección de Estaciones
 - + Implantación de demostradores tecnológicos digitales en la estación de Málaga-María Zambrano.
 - + Demostrador de tecnología LIFI en las estaciones de viajeros.
 - + Demostrador de un sistema de posicionamiento de personas en el interior de las estaciones de viajeros.

Durante 2020, Adif ha iniciado 17 proyectos y finalizado otros 5 que se iniciaron en años anteriores. La cartera de proyectos asciende a 145, con el detalle que se muestra a continuación:



5 PROYECTOS FINALIZADOS

Los 5 proyectos finalizados en 2020 son:

- **EAVM ESTRATEGIA.** Área de Mercancías, transferido a producción como estudio de impacto.
- **ERSAT GGC.** Área de II.SS. y Telecomunicaciones, cuyos resultados se han transferido al proyecto RAILGAP.
- **ECOMILLA SANTANDER.** Área de Energía y Eficiencia energética, transferido a producción con la puesta en servicio en la estación de Santander.
- **GIRALDA RAIL.** Área de Inspección y Sebsorizado de la infraestructura.
- **SENTINEL.** Área de Inspección y Sebsorizado de la infraestructura, transferido a producción como guía de montaje y sus resultados el proyecto 3D PILOT.



17 PROYECTOS INICIADOS

Además, se han iniciado otros 17 proyectos:

- **CROSS-T:** Análisis técnico y estandarización asociada a la regulación del escenario de cruce entre un tren de alta velocidad y un tren de mercancías.
- **H2TR:** Análisis técnico y estandarización del empleo de hidrógeno en el ferrocarril.
- **RSMES:** Análisis técnico y estandarización del almacenamiento de energía en el FFCC.
- **CARRIL ROTO 2:** Demostrador de un sistema de detección de carril roto basado en tecnología acústica.
- **LIFI:** Demostrador de tecnología lifi (sistema inalámbrico y bidireccional que transmite datos por luz led o infrarroja) en las estaciones de viajeros.
- **POSICIONAMIENTO:** Demostrador de un sistema de posicionamiento de personas en el interior de las estaciones de viajeros.
- **SIAMAR:** Demostrador de un sistema inspección automática y monitorización para material rodante en movimiento.
- **SMAN BRIDGE:** Demostrador de un sistema de mantenimiento predictivo de estructuras. Es un proyecto financiado por el Programa de Compra Pública Innovadora del CDTI.
- **SMAN CROSSING:** Demostrador de un sistema de mantenimiento predictivo de corazones de desvío. Es un proyecto financiado por el Programa de Compra Pública Innovadora del CDTI.
- **SMAN SWITCH:** Demostrador de un sistema de mantenimiento predictivo de accionamientos de desvío.
- **SMAN TC:** Demostrador de un sistema de mantenimiento predictivo de circuitos de vía.
- **BORNA INTELIGENTE.** Desarrollo de una borna inteligente en los calefactores de agujas de las líneas de alta velocidad.
- **MERCAVE:** Evolución técnica del eje de ancho variable de mercancías y cambiador de ancho asociado. Es un proyecto financiado por el Programa de Compra Pública Innovadora del Ministerio de Ciencia e Innovación.
- **FCH2RAIL:** Enmarcado en la llamada del Programa Horizonte 2020, tiene como principal objetivo el desarrollo de una nueva tracción híbrida (eléctrica/pila de Hidrógeno) para ser empleada en trenes eléctricos que puedan circular por líneas no electrificadas.
- **RAILGAP:** Enmarcado en la llamada del Programa Horizonte 2020 de la European GNSS Agency (GSA), RAILGAP se centra en el desarrollo de nuevas soluciones de alta precisión para la obtención de los datos básicos del terreno y mapas digitales de las líneas ferroviarias.
- **SIMPLE:** Plataforma telemática interoperable entre los puertos y el ferrocarril. Creada por el Ministerio de Fomento, y en la que participa también la Entidad Puertos del Estado, es un proyecto coordinado en Adif por la Dirección de Servicios Logísticos.
- **3D PILOT:** Desarrollo de un modelo 3D de la infraestructura que permita convertir a datos BIM la información procesada por un sistema de adquisición de activos.



3.4.3. ACTIVOS INTANGIBLES Y TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA

Durante 2020 se ha gestionado una cartera de propiedad industrial compuesta de 22 patentes, con 8 extensiones internacionales. Además, se han gestionado 5 modelos de utilidad, 1 diseño industrial, 32 marcas nacionales, 6 comunitarias y 2 internacionales. En el capítulo de propiedad intelectual, Adif es titular de los derechos sobre 7 audiovisuales, 18 aplicaciones software, 56 manuales y 63 especificaciones técnicas.

Con el objetivo de contribuir a la transferencia de conocimiento del sector productivo, en 2020 se han mantenido vigentes 11 contratos de transferencia tecnológica y licencias de fabricación y explotación comercial, que han supuesto para Adif y Adif AV 85.587 euros de ingresos en forma de royalties.

A continuación, se enumeran los contratos de licencia firmados durante 2020 en los cuales se indica el producto y las empresas licenciatarias, mientras que entre paréntesis se indica la cantidad percibida por Adif y Adif AV en 2020. En todos los casos se trata de licencias no exclusivas:

- Tapa de cobertura de mecanismos en traviesas: DYFSA (3.687 €).
- MIFFO: Focus (1.500 €).
- Detector de Caída de Objetos: Logytel (para Dubai, 4.580 €), Cobra, Thales (3.000 €) e Indra.
- Detector de Viento Lateral: CAF Signalling (3.000 €) y Logytel (3.000 €).

Además, Adif ha formalizado un contrato para la adquisición y cesión de los derechos de explotación de un sistema homologado y validado de conjuntos de rodadura desplazable y cambiador de ancho para la circulación de vagones de mercancías (ancho estándar/ancho ibérico): (4.348.295,00€ sin IVA) que permitirá a Adif, como licenciataria, disponer de forma completamente libre y sin sometimiento a ningún tipo de reserva o condición de tales derechos sobre las Patentes y la Propiedad Intelectual, así como de todas aquellas mejoras que pudieren surgir con relación al sistema, tanto durante el desarrollo del Contrato de Adjudicación, como con posterioridad al mismo.

En 2020 se ha gestionado una cartera con **22 patentes** y se han mantenido **11 acuerdos de transferencia tecnológica y licencias de fabricación**.

3.4.4. INNOVACIÓN COLABORATIVA

El entorno competitivo obliga a buscar nuevas formas de organizar sus procesos internos y diseñar sus relaciones con otros agentes con los que compartir riesgos y recursos. Adif y Adif AV fomentan la innovación colaborativa y abierta para impulsar el conocimiento y el desarrollo tecnológico de la comunidad científico-técnica. La publicación de los retos tecnológicos estimula la investigación para alcanzar soluciones tecnológicamente avanzadas a las necesidades reales de la explotación procedentes del entorno innovador, al mismo tiempo que impulsa la economía.

Las relaciones con el entorno innovador se establecen también con la presencia de Adif y Adif AV en foros especializados.

FOROS ESPECIALIZADOS CON PRESENCIA DE ADIF Y ADIF AV



South Summit



S-Moving



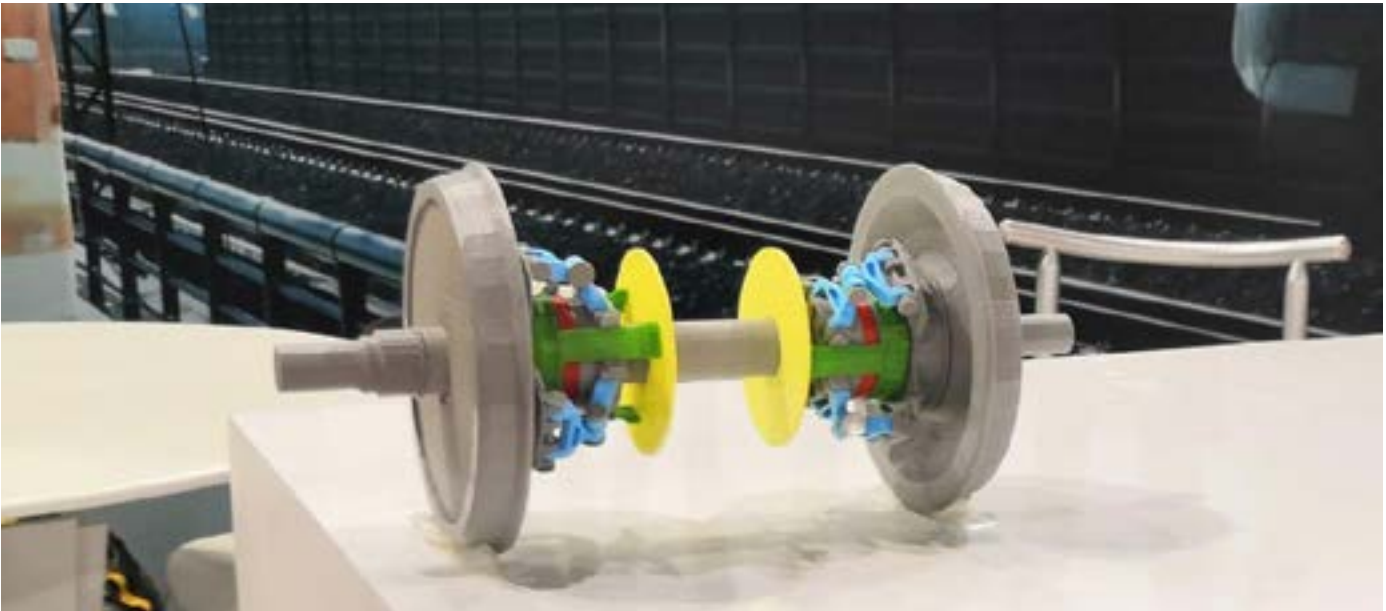
EnerTIC



Startup Olé



Transfiere



3.4.5. INNOVACIÓN ABIERTA Y EMPRENDIMIENTO

Durante 2020 ha participado en cuatro consultas preliminares al mercado sobre otros tantos retos de Adif:

- Sistema de aviso de presencia de trenes en cruces de vía entre andenes en estaciones y apeaderos de viajeros de la Red Ferroviaria de Interés General (organizada por Adif).
- Sistema de ancho variable automático para tráfico de mercancías por ferrocarril, proyecto MERCAVE (organizada por Adif).
- Implantar el mantenimiento predictivo en circuitos de vía y accionamientos de desvío (organizada por Adif).
- Auscultación de puentes, viaductos y aparatos de desvío en la infraestructura ferroviaria (organizada por el CDTI).

Estos se unen a los cinco retos ya lanzados en fechas anteriores:

- Predecir y detectar la rotura de carril.
- Sustituir el Bloqueo Telefónico con nuevas tecnologías.
- Predecir y detectar fenómenos externos sobre la infraestructura.
- Introducción de la tecnología Blockchain en los procesos que requieran garantía de la información.
- Nuevos Servicios de Valor Añadido Red Wifi en Estaciones.

ADIF TALENTO

El emprendimiento interno ha recibido un fuerte impulso en 2020 con el desarrollo del concurso Adif Talento. Un jurado interno ha seleccionado los treinta trabajos finalistas de los cuales el jurado externo seleccionará aquellos que reciban el premio en cada categoría. Los hitos de este período son la designación de ambos jurados y la selección de los trabajos finalistas.

Adif Talento es la nueva propuesta corporativa para estimular y captar el talento interno. Es un nuevo formato que busca aprovechar el potencial existente en Adif y Adif AV con una visión más ajustada a la estrategia corporativa y sus necesidades. La fase de presentación de propuestas en esta primera edición del concurso estuvo abierta hasta el 31 de marzo de 2020.



La Subdirección de Innovación Estratégica gestiona dos buzones para canalizar la creatividad interna, mediante los cuales los miembros de Adif y Adif AV pueden canalizar sus propuestas:

- **El Buzón de Ideas e Iniciativas de Innovación**, es un canal de comunicación interna de Adif que permite a cualquier trabajador hacer propuestas para la mejora de la gestión de la empresa, canalizando la experiencia y el conocimiento de tal forma que sus aportaciones permitan lograr mayor eficiencia en la gestión y crear valor en la empresa, haciéndola más competitiva.
- **El Buzón de Ideas de I+D+i**, es una puerta abierta a la innovación por la cual pueden entrar propuestas de proyectos e ideas que se puedan transformar a su vez en nuevos proyectos de I+D+i. Este buzón está abierto también al exterior mediante un enlace en el sitio web de Adif, de modo que no se limita a la creatividad interna, sino que permite recibir las aportaciones de cualquier persona, tenga relación o no con Adif o Adif AV.



3.4.6. CENTRO DE TECNOLOGÍAS FERROVIARIAS

El Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF) es un espacio para la innovación que tiene una larga trayectoria y que está firmemente asentado en el sector tecnológico. Su característica principal es que está diseñado como un lugar de encuentro para los innovadores y un espacio de trabajo donde las empresas que desarrollan iniciativas tecnológicas aplicables al ferrocarril pueden llevar a cabo sus actividades con personal propio en un entorno compartido.

En el CTF se han instalado 21 empresas, 16 de ellas multinacionales, que desarrollan proyectos propios, siempre relacionados con la innovación ferroviaria.

THE RAILWAY INNOVATION HUB SPAIN

En mayo de 2018, Adif y la asociación "The Railway Innovation Hub Spain" firmaron un protocolo general de actuación para promover la colaboración en actividades relacionadas con la investigación científica y el desarrollo tecnológico. En virtud de este protocolo, el Hub fija su sede en el CTF y utiliza las instalaciones comunes. Más de 80 empresas se han sumado a esta iniciativa, 16 de las cuales tienen presencia física en el propio CTF.





3.4.7. TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Adif entiende la transformación digital como la implementación de un sistema de gestión inteligente de los procesos de Adif y el reforzamiento de la interacción digital con los clientes. De esta forma, la transformación digital implica cambios en las organizaciones y en cómo las personas abordan los procesos. Por tanto, aunque digitalización y transformación digital se usan con frecuencia como sinónimos, es importante tener muy claro las diferencias entre ambos conceptos:

- La **digitalización** se traduce en la aplicación de tecnología en el entorno empresarial con el objetivo de generar cambios en los modelos de negocio para optimizar los beneficios y conseguir nuevas oportunidades.
- Si bien la **transformación digital** tiene su base en la digitalización, provee además una visión no-técnica que implica cambios profundos en las organizaciones, en sus hábitos de trabajo y en cómo las personas abordan los procesos de forma más eficiente.

PILARES DE LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Para Adif, la transformación digital se sustenta en los siguientes pilares:

- Cultura Digital.
- Agilidad.
- Automatización de procesos.
- Data Driven.
- Respuesta al cambio.
- Customer Centric.

En 2019, la Dirección de Transformación Digital y Sistemas (DTDS) puso en marcha la “Palanca de la Transformación Digital” a través del desarrollo de su estrategia y realizando diversos Planes de Actuación, de cara a incorporar de forma total a la Compañía dentro de la sociedad digital.

Como palanca, la DTDS proporciona soluciones y servicios TIC, seguros, fiables y sostenibles, que posibilitan la mejora en la gestión y operación de la organización, posicionándose como el socio tecnológico fundamental para la transformación digital de la empresa, orientada al servicio al cliente y optimizando los recursos.

LÍNEAS DE ACCIÓN



CULTURA DIGITAL

Nueva manera de relacionarnos en un mundo cada vez más digital y en el que las nuevas tecnologías se han convertido en protagonistas.

Workplace unificado

Administración electrónica



CUSTOMER CENTRIC

Conectar con el cliente, proporcionándole un producto / servicio personalizado, potenciando una relación basada en la confianza y en la transparencia.

Plan Estación Inteligente

Portales Adif y Adif AV



RESPUESTA AL CAMBIO

Preparar a la empresa (personas, procesos y tecnología) para adaptarse a las necesidades cambiantes del negocio y del entorno, de forma eficaz.

Migración a entornos Cloud



AGILIDAD

Aplicar principios de trabajo eficiente y de calidad, minimizando el desperdicio en los procesos de la compañía.

Plataforma única de Gestión de Activos

Migración Legacy (Host)

Plan Transformación Digital Mnto



AUTOMATIZACIÓN DE PROCESOS

Digitalización de datos y procesos que posibiliten transformar aquellas funciones y tareas repetitivas y manuales que generan escaso valor añadido.

BIM

SITRA+



DATA DRIVEN

Toma de decisiones estratégicas basadas en análisis de datos y su interpretación.

SmartGrid (IoT)

Plataforma Informacional (Analytics)



PRINCIPALES PROYECTOS RELACIONADOS CON TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Adif en 2020 ha continuado apoyando como palanca de la transformación, proyectos y planes de otras áreas de negocio como el “Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros”, para el que sigue en pleno funcionamiento la **Oficina de Transformación Digital (OTD)**, con la misión de liderar la implantación de las iniciativas que componen el Plan Director definido en el año 2018, y mejorando de forma continua sus procesos de gestión, para lograr alcanzar el objetivo marcado apoyándose en herramientas y técnicas creativas.

A cierre del ejercicio, la OTD tiene en marcha 23 iniciativas de las 78 que actualmente componen el plan, que es un documento vivo y se encuentra en continua revisión.

Entre las principales iniciativas en marcha, destacan las que están vinculadas con la liberalización del sector ferroviario como el control de acceso a las salas de embarque o la proyección de la información relacionada con la disposición de los coches de un tren a lo largo del andén, facilitando a los viajeros su distribución y acceso ágil a sus asientos.



Además, también están en procesos de definición o ejecución, iniciativas como el centro neuronal de Estaciones, la gestión de las relaciones con los clientes (CRM), el espacio Adif -que se irá implantando progresivamente en las diversas estaciones de viajeros que así se consideren-, nuevos formatos digitales, gestión de objetos perdidos, la evolución de la plataforma Elcano -que es un pilar tecnológico estratégico con el que están relacionadas distintas iniciativas del plan- o la colaboración con la iniciativa piloto impulsada por la entidad RED.es para edificios inteligentes, que permitirá a Adif intercambiar información entre algunas de sus estaciones y los ayuntamientos dentro de los cuales se encuentran ubicadas.

Asimismo, durante este año 2020, la DTDS ha diseñado, fruto de la experiencia adquirida en procesos de transformación, un marco metodológico propio de Adif para abordar planes de transformación digital en todas las áreas de actividad de la Compañía. De esta forma, al amparo de dicho marco, se ha iniciado el Plan de Transformación Digital de la Dirección Técnica del área de Mantenimiento y Conservación, incluyendo su extensión a toda la Dirección de Mantenimiento de Adif.

En línea con el proceso de transformación digital de la Compañía, se han iniciado y potenciado proyectos clave para la Entidad como son, entre otros:

- La plataforma de gestión de activos para Adif, integrada en el proyecto empresarial para la definición e implantación de un nuevo modelo integral de gestión de activos.
- El puesto de trabajo unificado (Digital Workplace), que motivado por las necesidades de trabajo no presencial provocado por la COVID-19, ha requerido un fuerte despliegue previo de equipamiento y soluciones para los empleados.
- La nueva Plataforma de Regulación de Tráfico SITRA+.
- El proyecto de implantación del modelo BIM de Adif.
- La plataforma IoT de Adif incluyendo el despliegue de la solución SmartGRID que proporcionará una gestión inteligente de la energía eléctrica.
- La digitalización y automatización de procesos clave entorno a las plataformas de administración electrónica.

4

BUEN GOBIERNO, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

4. BUEN GOBIERNO, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

4.0. INTRODUCCIÓN

4.1. ÓRGANOS DE GOBIERNO Y DE GESTIÓN INTERNA

4.1.1. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

4.1.2. OTROS ÓRGANOS DE GESTIÓN INTERNA

4.1.3. POLÍTICAS APLICADAS Y SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES

4.2. ÉTICA Y TRANSPARENCIA


4.2.1. MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

4.3. COMPROMISO CON LOS DERECHOS HUMANOS

4.4. GESTIÓN DE RIESGOS

4.4.1. SISTEMA GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

4.4.2. SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF),
MODELO COSO III

A background image showing a business meeting. In the foreground, a person's hand holds a blue folder. In the middle ground, a person holds a tablet. In the background, another person holds a pen. A laptop is visible on the right. A white box with a paperclip icon contains text about corporate governance.

Adif entiende que resulta fundamental basar la gestión en un sistema de gobierno cuyos pilares sean garantizar el **cumplimiento normativo**, impulsar la **ética empresarial** en la cultura de la organización (incidiendo especialmente en tolerancia cero con la corrupción) y desarrollar la **transparencia en la gestión**.



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

4.1. Órganos de gobierno y de gestión interna

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de Adif y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración y gestión de la Entidad. Además, tiene las competencias para determinar su estructura, aprobar los criterios generales sobre la organización y fijar las directrices para realizar modificaciones en la plantilla.

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



CONSEJO DE
ADMINISTRACIÓN



PRESIDENCIA



Comisión de
Auditoría



Comité de Ética
y Cumplimiento

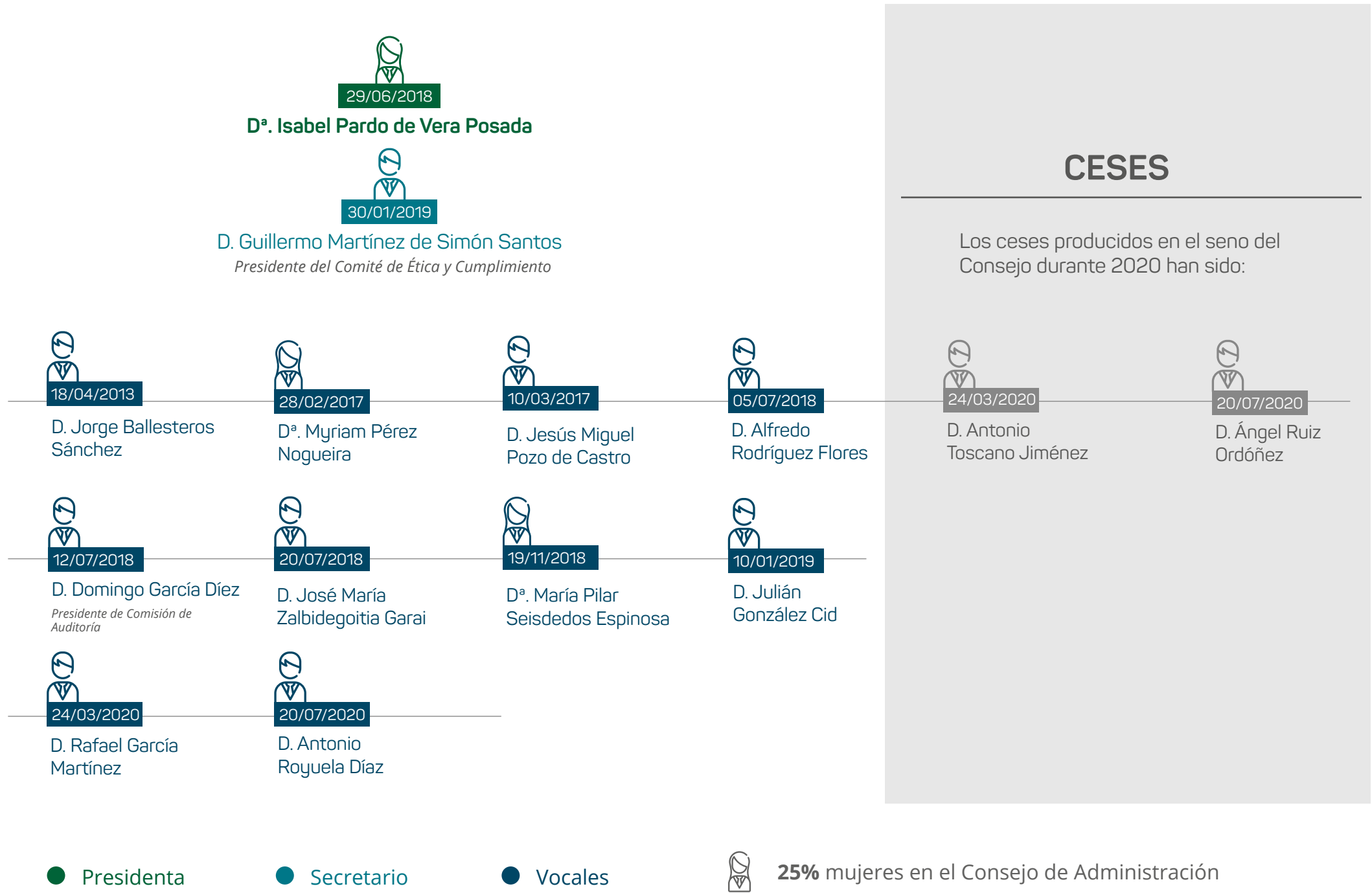


Comité de
Dirección



Comité de
Contratación

4.1.1. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN ADIF 2020



En 2020 el Consejo de Administración se ha reunido en **11 ocasiones**

El Estatuto de Adif establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un presidente o presidenta (que a su vez desempeña la presidencia de Adif AV) y por un mínimo de nueve y un máximo de diez consejeros, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 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 2020 el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros: la Presidenta, el Secretario del Consejo y diez vocales. A 31 de diciembre de 2020 el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros: la Presidenta, el Secretario del Consejo y diez vocales.

Los aspectos más significativos referentes al funcionamiento y organización del Consejo de Administración, son los siguientes:



CONSTITUCIÓN

Para constituir el Consejo de Administración deben estar presentes, la Presidenta y el secretario, y, en primera convocatoria, al menos la mitad de los vocales. En segunda convocatoria la tercera parte de los mismos. Entre ambas convocatorias debe transcurrir al menos una hora.



REUNIONES

Según el artículo 19 del R.D. 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de Adif, el Consejo de Administración se reunirá, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidenta, o a petición de al menos la mitad de los vocales. Lo hará tantas veces como sea necesario para el correcto desarrollo de las funciones de la Entidad, aunque se establece un mínimo de 11 reuniones anuales.



DELEGACIÓN DE VOTO

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



ADOPCIÓN DE ACUERDOS

Los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. La Presidenta es la encargada de deshacer los empates.



RETRIBUCIÓN

La Presidenta y el Secretario del Consejo de Administración no perciben remuneración alguna por su asistencia a las sesiones. Según lo dispuesto en la Resolución de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del 18 de diciembre de 2019, 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.




Esta autorización es común a todos los vocales del Consejo de Administración, independientemente de si son Consejeros ejecutivos o no ejecutivos.

Por tanto, para los vocales del Consejo de Administración de la E.P.E. Adif, no existe una retribución total desglosada en retribución fija y retribución variable, sino el abono de las indemnizaciones en concepto de asistencias por la concurrencia a las sesiones del Consejo de Administración de la entidad, en los términos anteriormente expuestos.

En consecuencia, y teniendo en cuenta que en el ejercicio 2020 se celebraron un total de 11 sesiones, que durante todo el ejercicio se mantuvo el número máximo de 10 vocales nombrados, a los que procedió el abono de la dieta por asistencia a todas y cada una de las sesiones celebradas, se efectuaron 110 abonos, siendo el importe total abonado de 115.232,70 €, de los cuales 92.186,16 € han sido abonados a los vocales hombres, y 23.046,54 € se han abonado a las vocales mujeres.

Asimismo, ninguno de los vocales nombrados es alto cargo, por lo que no se ha realizado ningún abono mediante ingreso en el Tesoro Público por este concepto.

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

		2019		2020	
		Nº de abonos anuales efectuados	Importe anual abonado	Nº de abonos anuales efectuados	Importe anual abonado
	Hombres	83	86.948,31	88	92.186,16
	Mujeres	22	23.046,54	22	23.046,54
	TOTAL	105	109.994,85	110	115.232,70

FUNCIONES Y TEMAS TRATADOS

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración tiene asignadas las siguientes funciones principales:

- Determinar la estructura de la Entidad y las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas.
- Establecer las normas de funcionamiento y de adopción de acuerdos del propio Consejo
- Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Aprobar las Cuentas Anuales, el Informe de Gestión y la propuesta de aplicación del resultado.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento.

En el ejercicio 2020, el Consejo de administración se ha reunido en 11 ocasiones. En estas reuniones se han tratado temas como:

- Licitaciones, adjudicaciones, autorización de petición de ofertas y propuestas de encargo a medios propios/empresas asociadas, e incidencias de contratos, declaración de emergencia, resoluciones de contratos y declaración de desierto de procedimiento de adjudicación.
- Recursos de reposición, en materia de responsabilidad patrimonial.
- Convenios de colaboración.
- Adenda convenios de encomienda de gestión entre la Entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad y la Entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).
- Otorgamiento de poderes, actuaciones societarias y patrimoniales.
- Aprobación del Procedimiento de asignación de intervalos horarios para pruebas, con entrega de vía bloqueada, en líneas de Adif.
- Aprobación de tarifas para la realización de ciertos servicios (servicio de comercialización de activos; servicios de limpieza de vía y playas de estaciones; servicio de tratamiento de materiales ferroviarios,...).
- Aprobación de la Propuesta de precios por servicios en estaciones de viajeros para el año 2021.

- Aprobación de la propuesta de precios para el acceso a las instalaciones vinculadas con el servicio de logística de carga y descarga de servicios a bordo en estaciones de viajeros (SX-11).
- Aprobación de la propuesta de condiciones de prestación del Servicio Básico SB-10 (Servicio de asistencia a PMR en estaciones de Adif AV) y Servicio Auxiliar SX-12 (Servicio de asistencia a PMR para la subida y bajada de trenes en estaciones de Adif AV).
- Aprobación de la propuesta de modificación y actualización de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias para el año 2021.
- Aprobación del I Protocolo Adicional al Acuerdo sobre derechos de uso, de fecha 28 de diciembre de 2015.
- Aprobación del procedimiento para las solicitudes de servicios en estaciones de viajeros de Adif.
- Aprobación del Informe Anual de Gobierno Corporativo de Adif del ejercicio 2019.
- Sustitución de representantes de Adif en sociedades participadas por la Entidad.
- Ampliación del plazo señalado en el art. 7.2, apartado c) de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativo a la solicitud de surcos nacionales para el horario de servicio 2020/2021, actualización del calendario de adjudicación de surcos nacionales previstos en el apartado 4.3 de la Declaración sobre la Red.
- Aprobación de las Cuentas Anuales individuales y consolidadas de Adif para el ejercicio 2019.
- Presupuestos Adif 2021.
- Actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2020 y del ejercicio 2021.



El funcionamiento del Consejo de Administración está regulado según lo establecido en el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Adif, disponible desde la página web www.adif.es, por las Normas Generales de Funcionamiento Interno del Consejo de Administración de la Entidad y por lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público para los órganos colegiados.



4.1.2. OTROS ÓRGANOS DE GESTIÓN INTERNA

/ COMISIÓN DE AUDITORÍA

Por acuerdo del Consejo de Administración de Adif, de fecha 28 de febrero de 2019, se aprueba la supresión del Comité de Auditoría de la Entidad y se crea la Comisión de Auditoría de Adif, y su funcionamiento está regulado por las Normas de Funcionamiento aprobadas en la sesión constituyente de la Comisión de Auditoría celebrada el 20 de marzo de 2019.

A 31 de diciembre de 2020 la Comisión de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de Adif que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad: D. Jorge Ballesteros Sánchez y D. Jose María Zalbidegoitia Díez como vocales; D. Domingo García Díez como Presidente. Además, este órgano cuenta con D. Guillermo Martínez de Simón Santos como Secretario. Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un periodo de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.

La Comisión de Auditoría ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera, de la eficacia del control interno de la Entidad, de la actividad de auditoría interna y de los sistemas de gestión de riesgos, analiza, con la Intervención Delegada de la IGAE en Adif, las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de su auditoría e informa al Consejo de Administración de sus actuaciones y de aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime que debe conocer.

Debido al carácter empresarial, la dimensión y la complejidad de la Entidad pública empresarial Adif aconsejan la potenciación de la función de control interno, por lo que el Consejo de Administración acordó en 2013 reforzar la función de Auditoría Interna con el objetivo de que las decisiones de la Alta Dirección, los procedimientos que implementa y los controles que establece, sean correctos, sistemáticos y permanentes. En consonancia con lo anterior, el Consejo de Administración aprobó con fecha 28 de marzo de 2019, el Estatuto de la actividad de Auditoría Interna que recoge la misión, autoridad, independencia y objetividad, alcance de las actividades de Auditoría Interna y responsabilidad de la actividad de Auditoría Interna.

2 REUNIONES
4 MIEMBROS

3 CONSEJEROS NO EJECUTIVOS
2 CONSEJEROS INDEPENDIENTES

0%
MUJERES

/ COMITÉ DE ÉTICA Y CUMPLIMIENTO

El Comité de Ética y Cumplimiento es un órgano interno permanente, de carácter informativo y consultivo, sin funciones ejecutivas, con facultades de información, asesoramiento, control y propuesta al Consejo de Administración.

Este órgano tiene carácter extraestatutario y poderes autónomos de iniciativa y control en su ámbito de competencia. La presidencia, composición y normas de funcionamiento de dicho Comité se establecen en el Reglamento del Comité de Ética y Cumplimiento.

La misión fundamental del Comité de Ética y Cumplimiento es velar por el cumplimiento de los compromisos y pautas de conducta que se describen en el Código Ético y de Conducta de Adif, así como proponer a la Entidad las actuaciones necesarias para mejorar el modelo en el futuro.



Por tanto, es el órgano encargado de velar, en su última, instancia por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración. Entre sus principales funciones destacan:

- Evaluar y velar por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta de Adif.
- Supervisar el mecanismo que permite tanto a empleados como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético.
- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de Adif relacionadas con el Área de Cumplimiento Normativo.
- Proponer modificaciones en el Código Ético que permitan su mejora y la adaptación a nuevas circunstancias y realidades.
- Proponer medidas para fomentar la difusión y cumplimiento del Código.
- Revisar las políticas de Cumplimiento Normativa.
- Aprobar la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen.

El Comité tiene la siguiente composición:

- D. Guillermo Martínez de Simón Santos - Presidente.
- D. Michaux Miranda Paniagua - Vocal Recursos Humanos.
- D. Juan Pedro Galiano Serrano - Vocal RSC.
- D^a Lourdes Porta Etessam - Vocal Riesgos.
- D. Manuel Fresno Castro - Vocal Dirección Financiera.
- D. Juan Pablo Villanueva Beltramini - Vocal Adif AV.
- D. Antonio Velázquez Borge - Secretario / Cumplimiento Normativo.

/ COMITÉ DE RIESGOS

Este órgano fue constituido el 14 de diciembre de 2018, y está compuesto por los responsables designados de las áreas de actividad, de las áreas coordinadoras de riesgos y, auditoría interna. Le corresponden las siguientes funciones:

- Elaboración y actualización, al menos con carácter anual y siempre que se determine su necesidad, del Mapa de Riesgos de la Entidad.
- Seguimiento de los riesgos ya identificados, sus controles, indicadores y planes de acción, a lo largo del ejercicio con la periodicidad requerida.
- Aprobación de las políticas específicas, que procedan, que se desarrollen en materia de gestión de riesgos.
- Determinar y revisar el perfil de riesgo objetivo de la compañía, garantizando su alineamiento con la estrategia de la Entidad.
- Informar al Comité de Dirección, elevando para su aprobación aquellas propuestas necesarias para el correcto desarrollo de la función de riesgos.

/ COMITÉ DE DIRECCIÓN

El Comité de Dirección funciona como un órgano extra-estatutario de deliberación y asesoramiento del Presidente. Le corresponden las siguientes funciones:

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

La retribución del personal de Alta Dirección se ajusta a lo dispuesto en el Real Decreto 451/2012, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras Entidades.

/ COMITÉ DEL SIST. DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA

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

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

- Aprobación del alcance del Sistema, es decir, de los procesos clave recogidos en el mismo.
- Revisión anual de todos los procesos del SCIIF y su validación.
- Elaboración de informes de seguimiento anual del SCIIF.
- Análisis de las supervisión del SCIIF realizados por la Dirección de Auditoría Interna.
- Propuesta de auditoría externa del SCIIF, en su caso.

/ COMITÉ DE CONTRATACIÓN

El Comité de Contratación funciona como un órgano extra-estatutario de deliberación y asesoramiento del Presidente. Le corresponden las siguientes funciones:

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



4.1.3. POLÍTICAS APLICADAS Y SISTEMA DE GESTIÓN DE INDICADORES

Adif es una empresa pública al servicio de los ciudadanos y como tal tiene la obligación de adaptarse a los cambios sociales y atender a las necesidades de la sociedad, contribuyendo así a la transformación del sector y de la propia Entidad y garantizando la sostenibilidad y la utilidad pública del sistema ferroviario. Para estos fines, se establecen Políticas Corporativas que tratan sobre los temas relevantes para la organización y que fijan los compromisos de Adif en las diferentes materias.

/ POLÍTICAS CORPORATIVAS

- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.
- Política de Prevención y Gestión de Conflictos de Interés.
- Política de Calidad.
- Política de Medio Ambiente.
- Política Preventiva.
- Política de I+D.
- Política de Seguridad de la Información.
- Código Ético y de Conducta.
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético.
- Política de Gestión Integral de Riesgos.
- Política del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera, SCIIF.
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude.
- Política de Seguridad.
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios.
- Política de Patrocinios.



Adif gestiona los siguientes indicadores en relación con estas políticas y a la lucha contra la corrupción y el soborno:

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	Notificaciones Canal Ético **	Nº	57	60 (*16)	53 (*17)
	Declaraciones de conflictos de interés **	N.º	794	886	1.050
	Empleados formados en ética **	N.º	542	398	439

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

** Integrado Adif y Adif AV.

4.2. Ética y Transparencia

Adif cuenta desde 2009 con un Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración y que fue revisado y actualizado en marzo de 2015, teniendo en cuenta los cambios normativos en materia de responsabilidad penal y los principios que inspiran la ley 19/2013 de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Dentro del proceso de mejora continua iniciado en 2018, en que se procedió a la revisión y actualización del Modelo Ético de Adif, revisando el Código Ético y de Conducta y aprobación de una serie de políticas y procedimientos, se ha dado continuidad del mismo en 2020.

/ CÓDIGO ÉTICO Y DE CONDUCTA DE ADIF

Este texto recoge los valores y principios éticos de la Entidad, con el objetivo de formalizar las pautas éticas esperables que se derivan de los mismos y que son de aplicación a todas las personas que pertenecen a ella, a sus órganos de gobierno y a todos los terceros que tenga relación con la misma.

El Código recoge los siguientes compromisos:

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

El Comité de Ética y Cumplimiento es el órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta.

El Código Ético, que fue incluido en la cláusula 12ª del I Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, está publicado tanto en la intranet de Adif como de forma pública en su página web. La Entidad imparte formación a sus empleados a través de la realización de un curso sobre gestión ética cuya realización es obligatoria para todos.

De esta forma, Adif garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo a sus principios.



/ CANAL ÉTICO

El Canal Ético actúa como canal para la recepción y atención de incumplimientos potenciales del Código Ético y de Conducta. Este canal es gestionado por el Área de Cumplimiento Normativo.

El Canal Ético admite denuncias enviadas tanto por el personal de Adif a través de la Intranet, como de terceros a través de la página web. Las denuncias podrán ser anónimas siempre y cuando se acompañen de pruebas o indicios que justifiquen el inicio de una investigación. Durante el procedimiento de comunicación y gestión de las comunicaciones realizadas a través del Canal Ético, quedan garantizados los siguientes compromisos:

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

En 2020 se han realizado **4.997 visitas al canal ético externo de Adif**, de las cuales 899 visitaron el formulario de notificaciones, recibándose un total de **17 notificaciones** relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético (15 en Adif y 2 relacionadas con Adif AV).

Adif apuesta firmemente por la profesionalidad e integridad de sus empleados, rechazando cualquier tipo de acción que tenga sospechas de corrupción o de que exista cualquier tipo de soborno.

En 2020 se han registrado **1.050^(*)** declaraciones de conflictos de interés.

(*) Datos agregados Adif y Adif AV.

El Código Ético establece el compromiso de los empleados de actuar siempre con integridad y honradez en el desempeño de su trabajo, comunicando y evitando las situaciones de conflicto de interés que puedan ocurrir.



El portal del Ciudadano es accesible a través de la web corporativa

En 2020 se han registrado 30 consultas sobre conflictos de interés y 6 sobre la política de atención y regalos*.

(*) Datos agregados Adif y Adif AV.

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

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

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

- Sea legalmente válida.
- Sea éticamente aceptable.
- Sea deseable para la sociedad y para la Entidad.
- Cada persona esté dispuesta a asumir la responsabilidad sobre ella ante sus compañeros, familiares y los ciudadanos en general.

Por otro lado, y en el marco de la ley 19/2013 de Transparencia, Adif mantiene su fiel compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. Por ello, cuenta con el Portal del Ciudadano donde cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la compañía. Además, Adif participa en el Portal de Transparencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, donde se puede consultar información sobre otros organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación con los diferentes canales.



El 26 de noviembre de 2019 se constituyó el **Subcomité de Autoevaluación de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios** que tiene como principal responsabilidad preparar, con la periodicidad establecida en el Procedimiento, la Autoevaluación del Riesgo de Fraude, en términos de impacto y probabilidad, utilizando las herramientas facilitadas por la Comisión Europea u otras que se pudieran establecer por Adif y Adif AV. Dicha Autoevaluación, que contiene más de 100 controles, debe ser revisada y actualizada anualmente.

4.2.1. MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

En el marco de la orientación estratégica de Adif y del compromiso de creación de valor para la sociedad y con la finalidad de desarrollar un modelo de gobierno y gestión que afiance a Adif como una Entidad Pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia, se establece una Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.

Esta Política se aplica a todos los miembros del Consejo de Administración, de la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a todos los empleados de Adif.

/ DOCUMENTOS FUNDAMENTALES DE LA LUCHA CONTRA EL FRAUDE

La lucha contra el fraude es un pilar fundamental dentro del modelo de Cumplimiento Normativo de Adif. Sus documentos fundamentales son:

- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude que establece los principios y directrices para luchar contra el fraude.
- Declaración institucional de Lucha contra el Fraude.
- Procedimiento de Gestión de Riesgos de Fraude en Fondos Comunitarios.

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

- Compromiso de comunicar cualquier indicio de fraude por las vías habilitadas para ello.
- Impulso de una cultura que ejerza un efecto disuasorio para cualquier tipo de actividad fraudulenta.
- Transmisión de información fiable a la sociedad, para formar una imagen fiel de las actividades, estrategia y desempeño económico, social y ambiental de Adif.
- Rechazo de conductas engañosas, fraudulentas o maliciosas que lleven a Adif a obtener ventajas indebidas o desleales.

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

En este contexto, en el año 2020 se han iniciado actuaciones que han derivado en la mejora de procedimientos internos y en su caso en procedimientos judiciales civiles o penales correspondientes.

Por otro lado, el **Procedimiento de Gestión de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios** tiene como objeto establecer las responsabilidades, metodologías y actividades realizadas en Adif y Adif AV en el ciclo antifraude. Este ciclo incluye todas aquellas medidas orientadas a la prevención, detección y persecución del Fraude. La combinación de medidas en estos cuatro elementos del ciclo antifraude permite un enfoque proactivo, estructurado, orientado y completo de la gestión del riesgo de fraude tal y como recomienda la Comisión Europea, permitiendo así reducir significativamente el riesgo de fraude y proporcionar una disuasión suficiente.

4.3. Compromiso con los Derechos Humanos

Mediante su Código Ético y de Conducta, Adif manifiesta su compromiso con el trato digno y respetuoso de todas las personas. Con ello ratifica los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y la Declaración Tripartita de la organización del Trabajo.

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



En 2020 Adif no ha recibido denuncias por casos de incumplimiento de los derechos humanos.



4.4. Gestión de riesgos

Adif, en su permanente compromiso con la gestión transparente, responsable y sostenible, entiende que es imprescindible disponer de un sistema de gestión de riesgos global, consistente y transparente que establezca un marco normativo común, facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos y establezca roles y responsabilidades claras para su adecuado tratamiento. Con tal fin, además de los ámbitos específicos de gestión de riesgos que permiten dar respuesta a necesidades y regulaciones particulares de la actividad (Seguridad en la Circulación, Prevención de Riesgos Laborales, Medio Ambiente, Seguridad en la Información, Control Interno de la Información Financiera, Cumplimiento Normativo, etc.), ha definido su **modelo de gestión integral de riesgos**.



Adif dispone de un **modelo de gestión integral de riesgos** que permite establecer canales de información apropiados que garanticen una adecuada comunicación para impulsar una cultura de gestión proactiva de los riesgos en todos los ámbitos de la Compañía manteniendo niveles de riesgo coherentes.



4.4.1. SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

Adif cuenta con un Sistema de Gestión Integral de Riesgos que, alineado con las mejores prácticas, facilita dar respuesta de modo sistemático y ordenado a un universo de riesgos con la complejidad y dispersión propia de una organización de sus características. Este sistema responde a los principios desarrollados en la Política de Gestión Integral de Riesgos, aprobada por el Consejo de Administración.

/ PRINCIPIOS DE LA POLÍTICA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

- Integración del riesgo en la gestión de la Entidad, por medio de una visión unificada de los objetivos estratégicos y de negocio, y sus propios riesgos asociados.
- Asegurar que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y los objetivos se encuentran adecuadamente gestionados y dentro de los niveles de riesgo establecidos.
- Disponer de un sistema de gestión global de riesgos consistente y transparente, que establezca un marco normativo común y facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos, con roles y responsabilidades claras.

Las funciones de los diversos actores que intervienen en el sistema son objeto de clarificación en la política. De este modo, además de las responsabilidades en materia de gestión de riesgos intrínsecas a las funciones de las distintas áreas de actividad, se identifican “áreas coordinadoras” dedicadas a la gestión o supervisión de riesgos específicos. Todas ellas constituyen el Comité de Riesgos, liderado por el área de riesgos, y que reporta al Comité de Dirección.

El Comité de Riesgos es responsable de la elaboración y seguimiento del mapa de riesgos de Adif. En este mapa se reflejan las principales amenazas a las que la Entidad está expuesta, y que pudieran afectar significativamente a la consecución de sus objetivos y el desarrollo de sus funciones.

Durante el ejercicio 2020 la crisis de la COVID-19 ha requerido una especial observación de los escenarios derivados de esta circunstancia en el proceso de Gestión Integral de Riesgos de la Entidad, estableciendo para ello un mapa de riesgos específico. Con el objetivo de disponer de una visión unificada, este mapa ha sido complementado con el resto de riesgos estratégicos y críticos de Adif.

Así, el mapa de riesgos consolidado para el ejercicio 2020 que ha sido monitorizado y gestionado durante el ejercicio, queda sintetizado en las siguientes categorías:

CATEGORÍA DEL RIESGO	DESCRIPCIÓN
SEGURIDAD	Riesgos relativos a incidentes, accidentes o ataques que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la Entidad, la integridad de sus activos, 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.
RESPUESTA ANTE CRISIS	Riesgos relacionados con la adecuación de la actividad (operativa y regulación) ante escenarios de alta incertidumbre y volatilidad propios de las situaciones de emergencia.
FINANCIEROS	Afectan a aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la Entidad.
INTERNACIONALES	Eventos derivados de la participación de la Entidad en proyectos de ámbito internacional.

Por último, cabe destacar respecto a la evolución del modelo corporativo, que en el ejercicio 2020 se ha lanzado el proceso de definición de **riesgos ESG** de Adif.

4.4.2. SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF). MODELO COSO III

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

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

EXISTENCIA Y OCURRENCIA

Las transacciones, hechos y demás eventos recogidos por la información financiera existen y se han recogido en el momento adecuado.

INTEGRIDAD

La información refleja la totalidad de las transacciones, hechos y demás eventos en los que la Entidad es parte afectada.

VALORACIÓN

Las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad con la normativa aplicable.

PRESENTACIÓN, DESGLOSE Y COMPARABILIDAD

Las transacciones, hechos y demás eventos se clasifican, presentan y revelan en la información financiera de acuerdo con la normativa aplicable.

DERECHOS Y OBLIGACIONES

La información financiera refleja, a la fecha correspondiente, los derechos y obligaciones a través de los correspondientes activos y pasivos.

El SCIIF de Adif se inspira en COSO III, un marco de referencia integrado de control internacionalmente reconocido, y se sustenta en tres elementos claves: el soporte documental de los controles o evidencias, la evaluación continua a través del ciclo anual y el esquema de responsabilidades piramidal establecido. La Entidad cuenta con una Política del SCIIF aprobada por el Consejo de Administración en la que se establece la metodología, competencias y principios que sientan las bases del SCIIF en Adif.

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



Los procesos con información financiera relevante recogidos en el alcance del ejercicio 2020 han sido los siguientes:

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

El **Comité del SCIIF**, está presidido por el Director General Financiero y de Control de Gestión y formado por los responsables de cada proceso del SCIIF, el Director de Auditoría Interna, el de Gestión Económica y Financiación, el de Programación Económica y el de Presupuestos, y la Subdirectora de Gestión Integral de Riesgos, se ha reunido en 2020 dos veces telemáticamente.

En dichas sesiones se ha procedido a la revisión anual del ejercicio anterior, la aprobación del alcance del ejercicio de 2020, el seguimiento del ciclo 2020, así como de los desarrollos realizados y de la supervisión realizada.



5

IMPACTO EN LA SOCIEDAD Y CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO

5. IMPACTO EN LA SOCIEDAD Y CREACIÓN DE VALOR COMPARTIDO

5.0. INTRODUCCIÓN

5.1. RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS

5.2. SEGURIDAD Y SALUD

- 5.2.1. SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN
- 5.2.2. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN
- 5.2.3. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
- 5.2.4. CIBERSEGURIDAD

5.3. MEJORAS DEL SERVICIO

- 5.3.1. CONSTRUCCIÓN
- 5.3.2. MANTENIMIENTO
- 5.3.3. EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

5.4. MEDIO AMBIENTE Y LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

- 5.4.1. GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL
- 5.4.2. USO SOSTENIBLE DE RECURSOS
- 5.4.3. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO
- 5.4.4. CONTAMINACIÓN
- 5.4.5. GESTIÓN DE RESIDUOS Y ECONOMÍA CIRCULAR
- 5.4.6. PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

5.5. EQUIPO HUMANO DE ADIF

- 5.5.1. EMPLEADOS
- 5.5.2. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO
- 5.5.3. RELACIONES LABORALES
- 5.5.4. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

5.5.5. FORMACIÓN

5.5.6. GESTIÓN DEL TALENTO Y DESARROLLO PROFESIONAL

5.5.7. IGUALDAD

5.6. ORIENTACIÓN AL CLIENTE

- 5.6.1. SATISFACCIÓN DE CLIENTES
- 5.6.2. ACCESIBILIDAD

5.7. COMPROMISO CON LAS COMUNIDADES

- 5.7.1. PROGRAMA ESTACIÓN ABIERTA
- 5.7.2. PROGRAMA DE ACTIVOS PARA EL DESARROLLO
- 5.7.3. PATRIMONIO Y URBANISMO
- 5.7.4. GRUPO SOCIETARIO
- 5.7.5. SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN

5.8. GESTIÓN DE PROVEEDORES DE ADIF

- 5.8.1. COMPRA PÚBLICA RESPONSABLE

5.9. CONTRIBUCIÓN DE ADIF AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DEL PAÍS

- 5.79.1. EMPLEO Y DESARROLLO LOCAL
- 5.9.2. APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO
- 5.9.3. IMPACTO EN LAS POBLACIONES LOCALES Y EN EL TERRITORIO
- 5.9.4. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO



Adif es consciente de que tiene una gran responsabilidad y de que sus propias acciones tienen una importante repercusión en la sociedad. Es por ello, que se trabaja con el fuerte compromiso de **estar siempre al servicio del interés general**, tratando de generar un **impacto positivo en todos los grupos de interés** y trabajando para **crear valor compartido**.



RELACIÓN GRUPOS
DE INTERÉS

4.124*

Actuaciones en redes sociales

100%*

Solicitudes respondidas en
páginas web

145

Acuerdos y convenios en
vigor con organizaciones,
asociaciones sectoriales y
profesionales



SEGURIDAD
Y SALUD

32

Actuaciones en obras de
supresión de Pasos a Nivel

11,7%

Descenso en jornadas
perdidas por accidente o
enfermedad profesional

215

Reuniones de comités de
seguridad y salud



MEJORAS DEL
SERVICIO

506,48 M€

(IVA no incluido) adjudicados
a proyectos de construcción
(obras, servicios y
suministros)

23,56 M€*

(IVA no incluido) de inversión
para la redacción y ejecución
de obras en estaciones

7,92 M€*

(IVA no incluido) de inversión
en actuaciones de
accidentabilidad en estaciones

407 M€

(IVA no incluido) destinados a
labores de mantenimiento



IMPACTO
ECONÓMICO

1.188,9 M€

Valor Económico Generado
(Ingresos Ordinarios +
Extraordinarios)

1.344,5 M€

Valor Económico Distribuido
(Costes de Explotación + Gastos
financieros + Impuestos)

-155,6 M€

Valor económico retenido
(Valor Económico Generado +
Valor Económico Distribuido)

* Integrado Adif y Adif AV.



MEDIO AMBIENTE

32,3%

Reducción huella de carbono respecto al 2019

0

Incidencias medioambientales graves

21.775.690 €

Gastos en prevención de incendios

24,05%

Reducción consumo de agua respecto a 2019



EMPLEADOS

11.443

Empleados

15,12%

Mujeres

92,8%

Cubiertos por convenio

46,9 horas

Formación por empleado

524

Plazas OEP



ORIENTACIÓN AL CLIENTE

-58,88%*

Reclamaciones

-44,49%*

Sugerencias

7,76*

Sobre 10 en calidad percibida

84,76%*

Viajeros que acceden a estaciones con itinerario accesible

20*

Estaciones con servicio Dialoga



COMPROMISO CON LAS COMUNIDADES

197*

Actividades Programa Estación Abierta

60*

Estaciones Programa Estación Abierta

31

Km nuevos en vías verdes

201

Convenios, acuerdos, protocolos, adendas, etc. de integración con las Sociedades

* Integrado Adif y Adif AV.

5.1. Relación con Grupos de Interés

Como se ha indicado, Adif persigue basar su gestión en la responsabilidad ante la sociedad, por ello es fundamental escuchar a los diferentes grupos de interés y establecer canales de comunicación y diálogo con los mismos.

Adif considera como grupo de interés a todo colectivo social que se ve o se puede ver afectado por la actividad de la empresa, ahora o en el futuro, y/o que, de manera legítima, afecta o puede afectar a la actividad de la empresa y, por lo tanto, a sus resultados. Entre sus grupos de interés se encuentran las empresas ferroviarias, los viajeros, los ciudadanos, las administraciones públicas, los empleados, los gobiernos de otros países, los proveedores, los socios de negocio y aliados y la sociedad (ONGs, asociaciones, etc.).

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



Adif es consciente de la importancia de mantener una relación cercana, accesible y transparente con todos sus grupos de interés, por lo que da gran importancia a la gestión activa de sus canales de comunicación y a poder escuchar lo que sus grupos de interés demandan y piensan sobre la Entidad.

Por ello, la Entidad prevé en el futuro revitalizar su presencia en Internet mediante el desarrollo y la creación de una nueva página web corporativa. Además, la compañía ha incrementado sus relaciones con Medios de comunicación y ha creado un Portal de Transparencia. Al igual que el año pasado, Adif mantiene su foco en el diálogo con los grupos de interés a través de las redes sociales.

1

Canales de comunicación

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

GRUPOS DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS E INVERSORES Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Administración y organizaciones financieras.	<ul style="list-style-type: none">» Comunicación continua a través de los organismos competentes (Subsecretaría de Estado, Secretaría de Estado de Infraestructuras, etc.).» Reuniones de seguimiento.» Convenios Administrativos.» Portal del inversor en la web corporativa.
CLIENTES EXTERNOS Usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes empresas, gobiernos de otros países *.	<ul style="list-style-type: none">» Oficinas de Atención al Cliente en las estaciones de Adif (atención personalizada, gestión de reclamaciones y sugerencias, etc.).» Encuestas anuales de satisfacción a viajeros y a arrendatarios de los locales comerciales situados en las estaciones de Adif.» Teléfonos de información y correo electrónico.» Convenios y acuerdos.» Mecanismos de reclamación y sugerencias (aplicación informática RECLAMA, libros de reclamaciones, etc.).» Reuniones con representantes de grupos de ciudadanos interesados en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad.» Buzón de comunicación Web.» Redes Sociales.» Canal App Adif (información en tiempo real del estado de la red y horarios).
PROVEEDORES	<ul style="list-style-type: none">» Comunicación vía correo electrónico o telefónica.» Convenios de colaboración.» Portal de Licitación Electrónica.
SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS	<ul style="list-style-type: none">» Acuerdos y colaboraciones sectoriales.» Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales.» Eventos y foros especializados.» Correo electrónico o teléfono.
SOCIEDAD Ciudadanos, asociaciones, ONGs, organizaciones europeas e internacionales**.	<ul style="list-style-type: none">» Informes anuales de Adif y otras publicaciones.» Información permanente a través de los medios de comunicación.» Comunicación web.» Redes Sociales.» Portal de Transparencia.
EMPLEADOS***	<ul style="list-style-type: none">» Portal corporativo Inicia.» Comités de representación de los trabajadores de Adif.» Encuestas de clima laboral y de compromiso con Adif.» Comunicaciones internas.» Información sobre cursos de formación.» Buzón de sugerencias.» Buzón de iniciativas para la mejora.

(*) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado “Satisfacción de clientes”.

(**) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado “Ciudadanos”.

(***) Para más información sobre la relación con este grupo de interés, ver apartado “Empleados”.

ACUERDOS Y CONVENIOS CON ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES Y PROFESIONALES

Durante 2020, para el mejor cumplimiento de sus fines, se establece una comparativa del número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales tanto firmados como en vigor suscritos por Adif:

NÚMERO DE ACUERDOS Y CONVENIOS CON ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES Y PROFESIONALES: EN VIGOR	2018	2019	2020
ADIF + OTROS	527	560*	145
ADIF + ADIF AV + OTROS	27	36	42
ADIF + ADIF AV	6	9	13

* Disminución del número de Convenios en vigor por aplicación de la D.A. 8ª de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

NÚMERO DE ACUERDOS Y CONVENIOS CON ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES Y PROFESIONALES: FIRMADOS	2018	2019	2020
ADIF + OTROS	25	33	17
ADIF + ADIF AV + OTROS	11	9	8
ADIF + ADIF AV	1	3	3

Las principales magnitudes de 2020 de Adif relacionadas con la comunicación con los grupos de interés son las siguientes:

CONCEPTO	2018	2019	2020
NÚMERO DE ACTUACIONES EN REDES SOCIALES*	5.438	5.100	4.124
PORCENTAJE TOTAL DE SOLICITUDES CONTESTADAS A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB*	100%	100%	100%
EVENTOS GESTIONADOS POR ADIF*	13	20	100%**
PLAN ESTRATÉGICO DE COMUNICACIÓN, NÚMERO DE ACCIONES*	331	355	547
PORCENTAJE DE SOLICITUDES DE INFORMACIÓN DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN CONTESTADAS*	100%	95%***	95%
PORCENTAJE DE RECLAMACIONES SOBRE TRANSPARENCIA ACEPTADAS POR EL CONSEJO DE TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO*	7,56%	4,88%	1,28%

(*) Indicador integrado Adif / Adif AV.

(**) Indicador de EVENTOS GESTIONADOS POR Adif ha cambiado este año 2020 y se mide en porcentaje.

(***) Indicador de Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas ha cambiado en 2019 y refleja las contestaciones producidas en menos de una semana desde la solicitud.

A continuación, se resume la relación existente entre Adif y algunos de los grupos de interés más importantes:

/ ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y ORGANISMOS EUROPEOS

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

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

Además, Adif mantiene contacto y participa con diferentes entidades a nivel internacional:

- **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 mercancías 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/>

- **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/>

- **ERA (European Union Agency for Railways):** para el desarrollo de especificaciones técnicas dirigidas a la interoperabilidad y seguridad. Adif AV participa en este desarrollo a través de EIM.

Sitio Web: <https://www.era.europa.eu/>

- **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).

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



/ PROVEEDORES

Los proveedores son una pieza esencial para el desarrollo de la actividad de Adif. La relación con los proveedores se basa en garantizar la transparencia del proceso de contratación y la seguridad jurídica.

El procedimiento de contratación se establece a través de la normativa de contratación aplicable, que incluye rigurosos parámetros de selección y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia, contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias.

Para cada proceso de contratación, Adif lleva a cabo la selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial y técnica, así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de contratación.

En el proceso de adjudicación Adif ya ha consolidado la utilización de la licitación electrónica, como herramienta esencial en sus procedimientos de contratación.



/ FORÉTICA

Forética es una asociación que persigue promover la cultura de la Gestión Ética, la Responsabilidad Social y la Sostenibilidad en las empresas. Es la **organización de referencia en sostenibilidad y responsabilidad social empresarial** en España.

Forética es el representante del **World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)** en España y, por tanto, Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible. En Europa, Forética es partner nacional de CSR Europe. En España, Forética forma parte del Consejo Estatal de RSE como vocal experto.

Adif se adhirió a Forética en 2017 en calidad de socio-promotor. Además, en 2018 se incorporó al **Grupo de Acción de Sostenibilidad y RSE en las Empresas Públicas**, coliderando con ICO la plataforma colaborativa de liderazgo en sostenibilidad y RSE para el sector público empresarial coordinada por Forética que tiene como objetivos compartir mejores prácticas, intercambiar conocimiento entre las empresas públicas participantes en aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno, compartir modelos de gestión responsable, visibilizar casos de éxito empresarial, trasladar herramientas y tendencias relevantes a nivel internacional y contribuir positivamente al liderazgo de las empresas públicas en este ámbito favoreciendo la relación entre las diferentes administraciones públicas.

En 2020, Adif sigue liderando dicha plataforma junto con ICO, y cuenta con 28 entidades públicas miembro: Adif, AENA, CESCE, Correos, Emasesa, Enaire, Extremadura Avante, Grupo Tragsa, ICO, INFORMA D&B, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Navantia, Paradores, Renfe, RTVE, Valenciaport, Aquavall, Canal Sur Radio y Televisión, Corporación Empresarial Pública de Aragón, Enresa, Grupo ENUSA, Giahsa, ICEX España Exportación e Inversiones, INCIBE, INECO, INFORMA D&B. COFIDES, Red Elige y la Red Nacional Sanitaria de Responsabilidad Social son miembros observadores del Grupo de Acción.



/ SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS

Dentro de este grupo de interés Adif identifica todas aquellas entidades en las que participa (sociedades filiales y participadas, fundaciones, asociaciones, agrupaciones de interés económico, etc.) que en total son 50, así como los socios con los que participa en estas entidades.

Caben destacar las 13 sociedades de integración creadas como instrumento de gestión para el desarrollo de las operaciones de integración en algunas ciudades españolas, ya que estas sociedades se encuentran participadas por administraciones locales y autonómicas, además de las E.P.E. dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Adif, Adif Alta Velocidad y Renfe Operadora).

De las 147 sesiones de los órganos de administración de las entidades que conforman el grupo societario de Adif, 50 sesiones (juntas de accionistas y consejos de administración) fueron en el ámbito de las sociedades de integración y 19 sesiones en relación con las filiales.

Con la participación en estas entidades, además de buscar la ejecución de los objetivos concretos que conforman el objeto social de estas entidades, Adif establece alianzas con empresas externas y con administraciones que son formalizadas mediante convenios, protocolos, acuerdos de colaboración, etc.



/ RED ESPAÑOLA DEL PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS

La Red Española del Pacto Mundial de Naciones Unidas, REPM, es una asociación 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.

REPM es la red más importante y numerosa de las 76 que existen en todo el mundo. De las 9.900 empresas que forman parte del Pacto Mundial, casi el 13% del total son españolas. Actualmente, cuenta con más de 1.700 entidades adheridas en España, de las cuales el 21% son grandes empresas, 61% PYMEs, y el 18% restante lo conforman instituciones educativas, asociaciones empresariales y el tercer sector.

REPM es la **única organización** en el ámbito de la sostenibilidad que ha sido designada para formar parte del **Consejo de Desarrollo Sostenible**, el órgano que forma parte de la estructura de gobernanza para la implementación de la Agenda 2030 en España y articula la participación de la sociedad civil para la consecución de los ODS. También es integrante del CERSE, el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas del Ministerio de Empleo, o del Consejo Asesor para la Agenda 2030 de la Comunidad de Madrid.

Adif forma parte de la Red Española del Pacto Mundial de las Naciones Unidas desde 2018, como Socio-Participant. La Entidad ha considerado de interés su adhesión a dicha asociación con la finalidad de formar parte de la mayor iniciativa mundial de sostenibilidad empresarial promovida por las Naciones Unidas, y también desde su compromiso por impulsar un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la Responsabilidad Corporativa en la estrategia de la Entidad y operaciones de negocio para una mejora de su desempeño e impacto en la sociedad, contribuyendo activamente a la consecución de los ODS. El objetivo último es generar valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.



5.2. Seguridad y salud

La seguridad, entendida en su más amplio alcance (circulación de trenes, protección frente a actos delictivos y seguridad laboral), es uno de los pilares estratégicos de Adif y es un elemento central de la cultura empresarial que orienta la toma de decisiones. La gestión de la seguridad parte de la necesidad de minimizar los posibles riesgos, de manera que se alcance un elevado nivel de seguridad en todos los aspectos de la gestión de la infraestructura y en la circulación ferroviaria. Para el cumplimiento de su propósito corporativo, la Entidad asume el compromiso de desempeñar sus actividades de forma segura y eficiente.

ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD

- Asegurar la implantación y divulgación de la cultura de seguridad a todos los niveles de la Entidad, fundamentada en la prevención, la proactividad y la participación del personal.
- Gestionar los riesgos asociados a la actividad y operación.
- Fomentar una cultura de confianza, seguridad positiva y aprendizaje continuo, que aliente a todo el personal de la organización a contribuir al desarrollo de la seguridad.

La Gestión de la Seguridad en Adif implica a todas las áreas de gestión, pero de forma singular a las siguientes Direcciones Generales y una Subdirección:

DIRECCIONES IMPLICADAS EN LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

- DG. de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos.
- DG de Circulación y Gestión de Capacidad.
- DG. de Construcción.
- DG. de Conservación y Mantenimiento.
- DG. de Negocio Corporativo y Operaciones Comerciales.
- DG. de Gestión de Personas.
- Subdirección de Calidad y Cliente.

De esta manera, la cultura de seguridad integral es entendida en un sentido transversal a la actividad, en todos los niveles, todos los procesos y todos los sujetos que se relacionan con ella e incluye la gestión de la seguridad en las infraestructuras gestionadas por la Entidad, la seguridad en operaciones ferroviarias que discurren sobre éstas, así como la salvaguarda de la seguridad de los trabajadores propios y ajenos que mantienen relaciones laborales de cualquier tipo con ella. Actualmente Adif se encuentra inmersa en una tarea de refuerzo interno de la cultura de la seguridad, en la que cobra un valor relevante el análisis de riesgos de cada actividad, cada proceso y cada cambio organizativo que se planifica en la Entidad. Internamente, este refuerzo de la cultura de la seguridad se ha visto reflejado con la creación de la Dirección General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos.

Por lo tanto, Adif no solo se centra en mejorar la seguridad en la circulación, sino que presta también especial atención a la prevención de riesgos laborales y al fomento de la seguridad de sus empleados, con numerosas acciones destinadas a ese fin. Por último, en un mundo cada vez más digitalizado, no se puede dejar de lado la ciberseguridad tanto a nivel externo con los proveedores que trabajan con Adif o los clientes que visitan la página web, como entre sus propios empleados.

La seguridad integral en Adif se cimienta sobre los siguientes pilares:

- **Seguridad y Autoprotección:** Se mejora la **protección de las instalaciones ayudados por el empleo de nuevas tecnologías**. Seguridad en infraestructuras e instalaciones de la compañía mediante la implementación de los sistemas y protocolos oportunos en casos de incidentes o emergencias, en colaboración con las entidades públicas competentes.
- **Seguridad en la Circulación:** 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 también la seguridad de Adif AV.
- **Prevención de Riesgos Laborales:** Se continúa con la política de **seguridad máxima para las personas con políticas de prevención**, incluyendo tanto a usuarios como a empleados. Compromiso con la seguridad y salud de los trabajadores propios, colaborando con otras empresas para conocer y controlar los riesgos derivados de la interacción con contratistas y proveedores, así como de todo aquel que desempeñe un trabajo puntual o de larga duración para Adif.
- **Ciberseguridad:** Aumentan las medidas de **protección y seguridad de los sistemas con nuevos mecanismos propios de la ciberseguridad**. se produce la protección de los sistemas de información, de gestión u operacionales de Adif, frente a intrusiones, agresiones, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización. El 22 de julio de 2020, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif, sufrió un ataque informático realizado

por el ciberorganismo REvil/Sodinokibi. Este hecho implicó la exposición de información de la empresa por parte de los atacantes, así como la encriptación de algunos ficheros de usuarios. Este incidente no ha tenido impacto en las operaciones de la compañía ni en la infraestructura ferroviaria que gestiona. En el mismo sentido, tampoco se vieron afectados los sistemas que dan soporte a las actividades económicas y financieras de la compañía.

A pesar de los posibles daños a la reputación y los posibles costos relacionados con los servicios y suministros dedicados a normalizar la situación, el ataque sólo resultó en la encriptación de algunos de sus archivos internos. El tamaño y la relevancia de la información filtrada no se considera importante siendo notificado a la Agencia de Protección de Datos según informe remitido por la Dirección de Auditoría Interna a dicha entidad.

Adif, como Operador de Infraestructuras Críticas y Operador de Servicios Esenciales, ha estado informando desde el primer momento a los organismos de referencia competentes (CCN-Cert y CNPIC) según los procedimientos establecidos. Así mismo, se han realizado las denuncias oportunas en la Unidad Central de Ciberdelincuencia del Cuerpo Nacional de Policía.

El notable aumento de ciberataques que se están produciendo en el último año en el sector público, así como el elevado grado de sofisticación tecnológica que aplican, suponen una amenaza cada vez mayor para las compañías. Para mitigar estos riesgos, Adif ha elaborado un plan de acción que contempla la implantación de nuevas medidas de seguridad que refuerzan las existentes y que permitirán reforzar aún más la protección del perímetro y los entornos informáticos con el objetivo de mejorar sus niveles de seguridad y respuesta ante nuevos ciberataques.

- **Seguridad Ambiental:** Profundización en la protección ambiental aumentando y mejorando medidas preventivas.





En 2020 se han llevado a cabo un total de **143 cursos** (dato agregado Adif/Adif AV) y **63 simulacros** (dato Adif).

5.2.1. SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN

El ámbito de seguridad y autoprotección hace referencia a la actividad que lleva a cabo Adif para garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de las operaciones y la preservación de los activos, frente a las amenazas de seguridad y las situaciones de emergencia. Se trata de lograr un sistema de respuesta que sea capaz de absorber el impacto de una amenaza sin, por ello, perder capacidad operativa.

Durante el año 2020, se llevan a cabo diferentes acciones. A continuación, se detallan los logros de mayor relevancia:

/ SEGURIDAD

- Presentación de 966 denuncias administrativas y 804 denuncias penales.
- Realización de 1.086 inspecciones de seguridad y 122 operativas extraordinarias.
- 804 intervenciones de auxilio a personas.
- 100 intervenciones de auxilio a accidentes.
- Recuperación de 774 objetos perdidos.
- Puntuación de 39,41 sobre 45 en la evaluación de los servicios de vigilancia y seguridad.

/ ÁREA TÉCNICA

- 49 proyectos de instalaciones de protección y seguridad en estaciones en los que se ha participado y 14 proyectos elaborados.

/ AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIAS

- 30 planes de autoprotección realizados.
- Realización de 63 simulacros.
- Ejecución de 103 inspecciones a medios e instalaciones de protección.
- 143 jornadas formativas a personal interno y externo con 1.702 alumnos.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020	METAS A 2021
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad	puntos/45	39,46	37,55	39,41	> 35
	Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	Nº	15	10	10	<= 5
	Situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección	%	100	100	100	>=90%
	Delitos con incidencia en la actividad	Nº	911	678	500*	<= 900

* Durante el año 2020 se han producido 500 delitos con incidencia en la actividad, lo que supone una disminución del 26% respecto al año anterior, siguiendo con la tendencia de los últimos años en los que el número de delitos se ha reducido de forma constante.



Como consecuencia de la designación de Adif como Operador Crítico, por parte de la Secretaría de Estado de Seguridad, en el Subsector Ferroviario y en el Subsector Transporte Urbano y Metropolitano, tiene la obligación legal de elaborar una Plan de Seguridad del Operador (PSO) para el Operador y un Plan de Protección Específico (PPE) para cada una de las infraestructuras designadas como críticas, así como, de proceder a la revisión periódica de estos documentos en el plazo establecido.

En el año 2020 se ha dado cumplimiento a la citada obligación legal del Operador Crítico Adif. En concreto, se ha realizado la revisión del PSO de Adif, habiendo sido aprobada la misma por parte de la Secretaría de Estado de Seguridad, se han revisado 6 PPEs ya existentes y se han elaborado 16 PPEs del resto de infraestructuras críticas que estaban pendientes.

El proceso de elaboración de estos documentos ha finalizado, estando también al día el de revisión de versiones ya existentes.

5.2.2. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la autorización de seguridad de los administradores de infraestructura, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes.

Asimismo, la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016 sobre seguridad ferroviaria que modifica sustancialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo considera que los principales agentes del sistema ferroviario de la Unión, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna, y que cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos.

La seguridad de los ferrocarriles debe mantenerse en términos globales y, cuando sea viable, seguir mejorando continuamente, teniendo en cuenta el progreso científico y técnico y el impacto de los factores humanos y organizativos.

En este contexto el **Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC)**, constituye un elemento crucial sobre el que pivota la seguridad del sistema, dotándose entre otros, de procedimientos para gestionar la seguridad, distribución de responsabilidades, análisis y gestión de riesgos y aspectos relativos al factor humano, promoviendo la cultura de la seguridad a través de la confianza y el aprendizaje, contemplando mecanismos de difusión de la información.

La gestión de la seguridad en la circulación debe ser considerada por todos como una función transversal a todas las direcciones de la compañía, una necesidad esencial que sólo se garantiza con el máximo esfuerzo personal y colectivo en el cumplimiento diario de la actividad profesional de la Compañía y con el impulso de todas las acciones que se dirijan hacia ese único objetivo.

Con la publicación de la Directriz para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria, se refuerza el compromiso interno de la Entidad con el marco normativo nacional y europeo, mediante el establecimiento de los criterios y estándares organizativos para la gestión de la seguridad en la circulación robusteciendo el Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación.

La Directriz tiene como objetivos promover, en todos los niveles de actuación y en todos los servicios, la plena conciencia del carácter prioritario que tiene fortalecer las bases para la Gestión de la Seguridad en la Circulación ferroviaria en el seno de Adif, afianzando los principios fundamentales de la Política de Seguridad y la Cultura de Seguridad positiva en todos los niveles organizativos de la Entidad, fundamentada en la prevención y gestión de riesgos, la proactividad y la participación del personal.

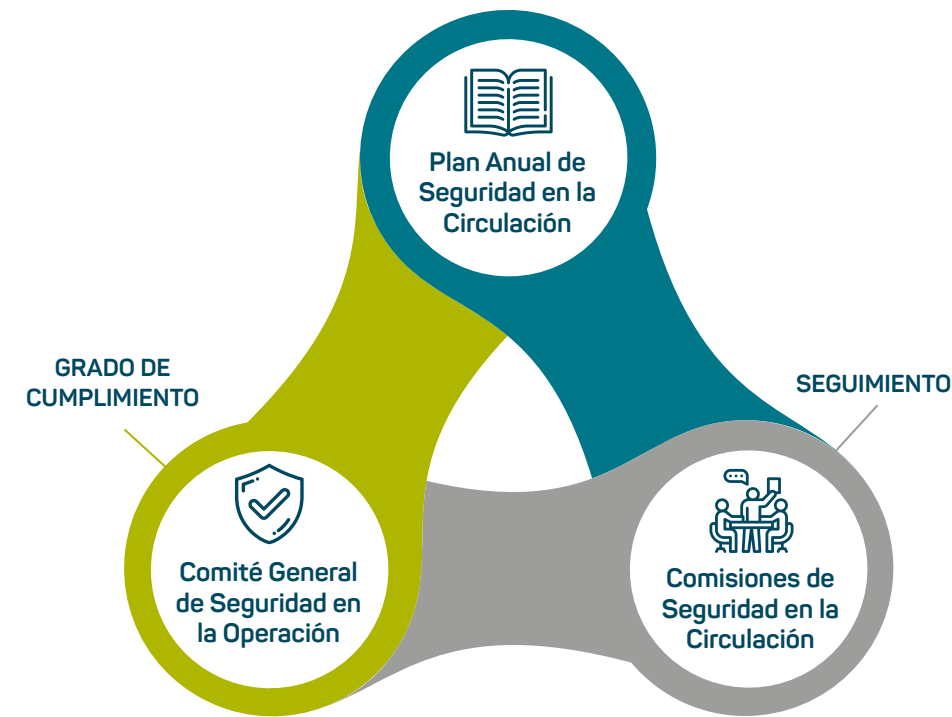
Adif y Adif AV en el ejercicio de sus competencias identifican los elementos básicos en los que descansa la seguridad en la circulación, siendo estos las personas, la tecnología aplicada a las instalaciones, la infraestructura, el material rodante y la normativa técnica y reglamentaria.

Además, la Política de Seguridad contempla diferentes herramientas, entre las que destaca la aplicación de un sistema propio de gestión de seguridad en la circulación, basado en la prevención, la mejora continua y el desarrollo de medidas correctoras, apoyadas entre otras, sobre una gestión basada en las responsabilidades y competencias del personal, la formación continua, la participación, la información y la sensibilización del personal, como elementos esenciales para garantizar la vigilancia de la seguridad ferroviaria.

En esta línea, y para propiciar el cumplimiento de la Política de Seguridad y los Objetivos de Seguridad de Adif y Adif AV, se configura el **Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC)** que es aprobado por el Comité General de Seguridad en la Operación.

El PASC, es un método de seguridad que persigue la mejora continua de los niveles de seguridad en Adif y Adif AV, aúna programas y acciones que facilitan el cumplimiento de los objetivos e indicadores establecidos en el mismo.

Además, aglutina y recoge los programas de acción y los objetivos de seguridad, de supervisión, así como el conjunto de acciones que las Direcciones Generales de Adif y sus áreas de actividad especializadas han determinado.



ACTUACIONES DESTACADAS EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

/ ACCIONES DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD DE ADIF

Adif lleva a cabo acciones de supervisión con la finalidad de comprobar la aplicación y el cumplimiento de la normativa aplicable en las diferentes actividades operacionales, con la seguridad en la circulación del tráfico ferroviario, en la RFIG administrada por Adif y Adif AV.

En este sentido, en el año 2020 se han realizado 1.447 inspecciones, 2 auditorías de seguridad y 24 sondeos de seguridad.

/ 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 2020 se realizaron 27.262 acciones de pesaje de vagones.

Por otro lado, se realizaron 6.876 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 / Adif AV, que tienen 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 rodante adscritos o encomendados para sus labores de mantenimiento y conservación en la realización de maniobras.

Entre estas acciones de control operacional se recogen las visitas de seguridad (servicio/ conjuntas/ mixtas), Escuchas de Seguridad y Auditorías Operacionales.

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 2020 se han llevado a cabo **2.446 visitas en Red Convencional y 256 en Red Alta Velocidad**.

Por otro lado, las escuchas permiten comprobar el cumplimiento de las normas de circulación en las conversaciones grabadas en los Puestos de Mando, así como en aquellos Gabinetes de Circulación y Telemandos de Energía, con el fin de detectar desviaciones en el cumplimiento de las normas de explotación y adoptar las acciones correctivas / preventivas necesarias. En 2020 se han realizado **4.818 escuchas en la Red Convencional y 840 escuchas en la Red de Alta Velocidad**.

/ FOMENTO DE LA CULTURA DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Entre las actuaciones más destacadas se encuentran las acciones formativas y las dirigidas al otorgamiento, ampliación mantenimiento y reemplazo de títulos habilitantes.

En el año 2020 se han mantenido **717 Certificados de Conducción** del personal de Adif y Adif AV y se han emitido **11.744 habilitaciones** de personal relacionado con actividades de seguridad en la circulación de Adif, Adif AV y de Empresas Externas, según los requisitos establecidos en la normativa vigente. Además, durante el ejercicio, se han **evaluado a 869 aspirantes de Empresas Externas de conocimientos teóricos** y a **836 de conocimientos prácticos** para la obtención de títulos habilitantes.

Asimismo, se han puesto en marcha las líneas de acción de diagnóstico, factores humanos y organizativos, liderazgo y cultura justa, que se encuadran en el proyecto de transformación de cultura de seguridad "SIGMA", que se realiza en cooperación con la EUAR (Agencia Ferroviaria de la Unión Europea).



Menos accidentalidad en 2020

En 2020, la accidentalidad por causa directa vinculada al Adif **ha disminuido un 8,5%**, pasando de 62 accidentes en 2019 a 53 accidentes en 2020.

En el año 2020 sobre la totalidad de circulaciones de la Red Ferroviaria de Interés General se han producido un total de 45 accidentes con víctimas, de estos, 5 se han producido en la red de ancho métrico. A continuación, se desglosa la información sobre estos accidentes:

	2018	2019	2020
N.º de accidentes de circulación producidos	36	41	45
N.º accidentes ocurridos en ancho métrico	5	9	5
Hombres fallecidos	13	18**	9
Hombres heridos graves	12	25*	11
Mujeres fallecidas	3	3**	5
Mujeres heridas graves	5	4	4
Total víctimas (fallecidos y heridos graves)	33	50	29

*Hay dos accidentes para los que no se dispone de datos de desagregación por sexo.

** Hay trece accidentes para los que no se dispone de datos de desagregación por sexo.

En el contexto de la Seguridad en la Circulación de Adif se contemplan diferentes **órganos de participación de la gestión de la Seguridad en la Circulación**, constituidos como mecanismos de supervisión y control de la seguridad de las actividades operativas, con el objeto de asegurar la participación de todo el personal de la organización, directamente o a través de sus representantes, y de velar por la mejora continua de la seguridad en la circulación.

Según el ámbito de actuación y alcance de sus funciones se constituyen diferentes órganos de participación: Comisión Técnica Central de Seguridad en la Circulación, Comisiones Operativas de Seguridad en la Circulación de las Direcciones Generales y Comisiones Técnicas Territoriales de Seguridad en la Circulación. Durante 2020, estos órganos de participación se han convocado un total de **46 ocasiones**.

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



PREVENCIÓN DE ARROLLAMIENTOS ACCIDENTALES

Según los últimos datos disponibles, **entre 2010 y 2020 se produjeron en la Red 553 arrollamientos accidentales**, con el resultado de 251 víctimas mortales, 122 heridos graves y 180 heridos leves. Los accidentes se producen en diferentes situaciones: en cruces de pasos a nivel, en cruces por puntos no autorizados, en cruces por pasos autorizados al mismo nivel entre andenes, y en caídas desde el andén a la vía. Estos arrollamientos tienen un alto coste personal y social, y es necesario el máximo esfuerzo posible y la colaboración de todos para tratar de evitarlos.

Con el fin de reducir este tipo arrollamientos, Adif ha continuado trabajando durante 2020 para abordar este problema desde un punto de vista integral, siguiendo así el plan de trabajo iniciado en 2017 para reforzar las medidas implementadas hasta ese el momento.

Las actuaciones se abordan desde una perspectiva global. Incluyen un planteamiento global y planificado que contempla todos los tipos de cruces y las diferentes situaciones en las que se producen los arrollamientos accidentales, abordando tanto la mejora de las condiciones objetivas de seguridad de la infraestructura como la concienciación de la población sobre la necesidad de llevar a cabo conductas seguras.

OBJETIVOS



Mejorar las condiciones de seguridad de los pasos autorizados para el cruce de vías.



Mejorar las instalaciones ferroviarias para disuadir y evitar el cruce indebido por pasos no autorizados.



Concienciar a los viajeros y a la población, fomentando conductas seguras.

Estas actuaciones están enmarcadas en el **Pilar de Seguridad del Plan Estratégico 2030**, con el objetivo de planificar y ejecutar de manera integrada, a corto, medio y largo plazo, las actuaciones necesarias para la mejora de la seguridad en cualquier tipo de paso al mismo nivel para el cruce de vías. Asimismo, contribuye a la consecución de diferentes **Objetivos de Desarrollo Sostenible**, reflejados en la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de Naciones Unidas: ODS 3 (Salud y Bienestar), ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura) y ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles).

Existen 4 ejes de actuación:

EJES DE ACTUACIÓN

- ✓ Mejora de la seguridad en los pasos autorizados al mismo nivel ubicados en estaciones de viajeros de la RFIG y otros entornos.
- ✓ Mejora y supresión de pasos a nivel.
- ✓ Mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos.
- ✓ Sensibilización y educación para la prevención de arrollamientos.

Los recursos que Adif tiene previsto destinar a estas mejoras se estiman en 470,915 millones de euros.

El documento de trabajo de estas mejoras es un documento vivo en permanente actualización; así, al cierre del ejercicio existen 47 actuaciones en vigor, 19 de las cuales han concluido a 31 de diciembre de 2020. Estas actuaciones comprenden distintas acciones. Las más importantes se resumen a continuación:

- **Mejora de la seguridad en los pasos autorizados al mismo nivel ubicados en estaciones de viajeros de la RFIG y otros entornos.**
- **Mejora y supresión de pasos a nivel.**
- **Mejora de la seguridad en los sistemas de protección de la infraestructura frente a cruces indebidos.**
- **Comunicación y sensibilización.**



/ MEJORA DE LA SEGURIDAD EN LOS PASOS AUTORIZADOS AL MISMO NIVEL UBICADOS EN ESTACIONES DE VIAJEROS DE LA RFIG Y OTROS ENTORNOS

- **Inventario de estaciones con pasos al mismo nivel:** visitadas 1.496 estaciones.
- **Anticipación de medidas por urgencia** en estaciones de Legazpi y Areta: construcción o habilitación de pasos inferiores.
- **Instalación de señales** de acuerdo con lo aplicable dentro de las medidas Clase 1-P de la Recomendación Técnica de la AESF (RT 7/2018): instaladas 635 señales (aquellas que no han requerido de piloto para los trabajos); de forma adicional, está previsto instalar 4.276 señales cuando se aborde la adecuación de andenes e iluminación.
- Redacción proyectos **obras/iluminación** para las medidas Clase 1-P.

- Elaboración del **plan de levantamiento o cierre** (señalizando como pasos de servicio), de los pasos al mismo nivel entre andenes en las estaciones que tienen pasos entre andenes a distinto nivel.
- Instalación de **cartelones de silbar señales** de acuerdo con lo aplicable dentro de las medidas **Clase 1-P** de la Recomendación Técnica de la AESF (RT 7/2018).
- **Evaluación provisional de riesgo** (basada en procedimiento 2015) de los pasos entre andenes, tras determinar variables de evaluación y la toma de datos para dicha clasificación.
- Elaborada y aprobada por parte del grupo de trabajo **“Guía para la Implementación de Medidas de Protección Inmediata en Cruces de Vía al Mismo Nivel en Estaciones de Viajeros”**.
- Recopilados los **datos para determinar la protección mínima provisional** a aplicar según RT7/2018.
- **Diseñada herramienta informática** para obtención automática de protección mínima provisional a aplicar según RT7/2018.
- **Realizado el estudio de cambio de velocidad** en estaciones concretas con pasos entre andenes al mismo nivel.
- **Suprimidos o señalizados pasos tipo 1-B** (pasos autorizados a inmuebles) y **2-A** (pasos de servicio dentro de recinto en otras instalaciones gestionadas por Adif) responsabilidad de D. Servicios Logísticos y de D.G. Circulación y Gestión de Capacidad.
- **Actualizado Convenio Adif/Renfe.** Cada Entidad acometerá en su ámbito de gestión las acciones.
- Incluidos entre los sucesos de **investigación por parte de la CIAF** los incidentes con al menos una víctima.
- **Ampliadas indemnizaciones** en la póliza de accidentes en estaciones y terminales de Adif y Adif AV.
- Elaborado informe de actuación sobre modificaciones en la aplicación **Control de la Accidentalidad** y en la **Ficha GISCA** (informe interno de accidentes por arrollamiento).
- Aprobada normativa específica para **custodia de registros jurídicos de cajas negras**.
- Respecto a la implantación de **equipamiento clase 2-A** (de acuerdo con la RT 7/2018 de la AESF), han finalizado las siguientes tareas: análisis funcional de la solución técnica “no enclavada”, análisis preliminar de riesgos para esa solución por empresa independiente, tipificación de las estaciones en las que se podría implantar o no la solución diseñada, hecha la Consulta Preliminar al Mercado con vistas a desarrollar un prototipo que permita probar y depurar la solución final a implementar.

/ MEJORA Y SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL

- Aplicado procedimiento interno de Adif, “**Metodología de Evaluación de Riesgos en PPNN**” para la priorización de inversiones.
- Solicitada **actualización de Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos** a entidades que tienen a su cargo la carretera o camino.
- Redactada **Especificación Técnica PPNN** para incorporar **visión artificial** “Sistema detector de obstáculos para Pasos a Nivel por cámaras de Visión Artificial”. Se encuentra en fase de consulta.
- Elaborado **catálogo de PPNN a suprimir** vía Convenio de acuerdo con el RSF (art. 18): 279 PPNN.
- Explorado **acuerdo con DGT/FEMP** para fomentar la seguridad de los PPNN desde los usuarios de la carretera/camino.

/ MEJORA DE LA SEGURIDAD EN LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FRENTE A CRUCES INDEBIDOS

- Definidas las competencias de las diferentes áreas de Adif respecto a cerramientos e identificación de pasos viciosos mediante el “**Modelo de Asignación y Gestión de Activos en estaciones de Adif y Adif AV**”.
- Realizado inventario del estado actual de **cerramientos y pasos viciosos** que dependen de la D. de Mantenimiento, la D. de Servicios Logísticos, la D. de Circulación y Gestión de Capacidad y la D. Estaciones de Viajeros.
- Realizada búsqueda de figuras legales para realizar transferencia pactada de responsabilidad del **mantenimiento de cerramientos en zonas urbanas**. Tras valoración se considera necesario un estudio caso por caso, estimando que quizá el Convenio sea el mejor instrumento para el objetivo perseguido.
- Aprobada propuesta de inversión para la contratación y ejecución de **nuevos cerramientos y eliminación de pasos viciosos** por parte de la D. de Mantenimiento y la D. de Servicios Logísticos.
- Contratado el **mantenimiento de los cerramientos** gestionados por la D. de Mantenimiento y la D. de Servicios Logísticos.



/ COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

- Definido el **concepto creativo**, la **segmentación** por situaciones y colectivos, y los **mensajes** principales de la campaña de comunicación y concienciación.
- Desarrollado el **diseño gráfico de la cartelería**.
- Presentada la propuesta de la **imagen general de la Campaña** al Ministerio (MITMA).
- Participación en el **Día Internacional de Sensibilización sobre PPNN** (ILCAD de la UIC. 11 de junio de 2020).

5.2.3. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

La seguridad y salud de los empleados es fundamental para Adif y forma parte de uno de sus objetivos estratégicos. En este sentido, se trabaja diariamente para mantener a Adif como un referente en el sector debido a su baja accidentabilidad laboral, realizando un esfuerzo permanente de prevención.

La prevención de riesgos laborales y las acciones realizadas para asegurar la seguridad y salud de los empleados, se desarrolla en el apartado **5.5.4. Equipo humano – Prevención de Riesgos Laborales**.



Implementación de la Ciberseguridad

En 2021, las áreas de actividad realizarán los planes de tratamiento derivados de los análisis de riesgos y deberán empezar a asignar partidas presupuestarias de ciberseguridad específicas que implementen de forma efectiva el Modelo de Gobierno, que sirvan como palanca para incrementar la madurez y realizar una implementación efectiva de la ciberseguridad.

5.2.4. CIBERSEGURIDAD

La Subdirección de Seguridad en la Información (SSI) se encuentra englobada en la Dirección General de Seguridad, Procesos y Sistemas Corporativos, teniendo encomendadas las tareas y acciones asociadas a la ciberseguridad de forma global para la Entidad.

Dentro del Plan Estratégico 2030, se ha incluido el objetivo estratégico de Ciberseguridad dentro del **Pilar de Seguridad**, “Proteger los Sistemas de Información IT (Information Technologies) y OT (Operation Technologies)”, frente a intrusiones y agresiones y, en su caso, minimizar su impacto en la actividad.

La ciberseguridad es una de las mayores preocupaciones de las entidades públicas y las empresas en el mundo. Los incidentes de seguridad a los que están expuestos los sistemas de la Administración Pública española son cada día más numerosos y además fáciles de llevarse a cabo y de propagarse a través de Internet. Además, la trascendencia de los ciberataques resulta especialmente relevante en el sector ferroviario, siendo los administradores de infraestructuras ferroviarias operadores críticos conforme a lo establecido por la normativa vigente.

Siendo así, la ciberseguridad representa otro de los pilares fundamentales de la seguridad dentro de Adif y forma parte de uno de los objetivos estratégicos, con el fin de proteger sus sistemas de información frente a intrusiones y agresiones y, en caso de que ocurran, minimizar su impacto en la actividad.

El sector ferroviario ha pasado a estar hiperconectado en pocos años, lo que ha supuesto la introducción de nuevos factores de riesgo emergentes. Por ello, Adif tiene el objetivo estratégico de garantizar la integridad, disponibilidad y confidencialidad, tanto de la información de la organización como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías que dan soporte a los diferentes procesos del negocio, siendo imprescindible el trabajo en equipo de todas las áreas.

/ PLAN DE SEGURIDAD INTEGRAL DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN (PSISI)

El Plan de Seguridad Integral de los Sistemas de Información (PSISI) surgió con el objetivo de definir un modelo corporativo de Gestión de la Seguridad de la Información con un alcance integral, estableciendo las bases de un proceso de mejora continua que garantice la seguridad tanto de la información, como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías que dan soporte a los diferentes servicios de la Organización.

El PSISI engloba tanto entornos informáticos como operacionales que soportan, fundamentalmente, el negocio de Adif y son de naturaleza muy heterogénea. Para el control y seguimiento del proyecto se constituyeron un Comité Directivo, Comité Técnico y un Grupo de Trabajo Operativo, siendo todos ellos los responsables de identificar los activos, desarrollar, supervisar y aprobar las acciones que han permitido asegurar los objetivos previstos en el Plan. Además, se ha realizado un análisis de riesgos de la Entidad, con el fin de identificar vulnerabilidades y el nivel de madurez de la compañía, estableciendo planes de acción que mitiguen los riesgos.

Durante 2020 se ha estado ejecutando el contrato de Servicios de Seguridad gestionada para proteger la infraestructura ferroviaria española frente a ciberataques, dando servicio y soporte a las dos áreas principales: Área de GRC (Gobierno, Riesgo y Cumplimiento) y Área de Operaciones y SOC (Centro de Operaciones de Seguridad Gestionada).

En 2020, la presidenta de Adif y Adif AV, Isabel Pardo de Vera, firmó la **nueva Directriz de Seguridad**, que se emitió con el fin de afrontar las obligaciones legales del marco normativo nacional y europeo en Seguridad de la Información, y los preceptos de la normativa propia de Ciberseguridad fundamentada en la legislación para todo Adif, cuyo objeto es fortalecer y ampliar las bases para la gestión de la Seguridad de la Información en el seno de la Entidad.

El 22 de julio de 2020, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif, sufrió un ataque informático realizado por el ciberorganismo REvil/Sodinokibi. Este hecho implicó la exposición de información de la empresa por parte de los atacantes, así como la encriptación de algunos ficheros de usuarios. Este incidente no ha tenido impacto en las operaciones de la compañía ni en la infraestructura ferroviaria que gestiona. En el mismo sentido, tampoco se vieron afectados los sistemas que dan soporte a las actividades económicas y financieras de la compañía.

A pesar de los posibles daños a la reputación y los posibles costos relacionados con los servicios y suministros dedicados a normalizar la situación, el ataque sólo resultó en la encriptación de algunos de sus archivos internos. El tamaño y la relevancia de la información filtrada no se considera importante siendo notificado a la Agencia de Protección de Datos según informe remitido por la Dirección de Auditoría Interna a dicha entidad.

Adif, como Operador de Infraestructuras Críticas y Operador de Servicios Esenciales, ha estado informando desde el primer momento a los organismos de referencia competentes (CCN-Cert y CNPIC) según los procedimientos establecidos. Así mismo, se han realizado las denuncias oportunas en la Unidad Central de Ciberdelincuencia del Cuerpo Nacional de Policía.

El notable aumento de ciberataques que se están produciendo en el último año en el sector público, así como el elevado grado de sofisticación tecnológica que aplican, suponen una amenaza cada vez mayor para las compañías. Para mitigar estos riesgos, Adif ha elaborado un plan de acción que contempla la implantación de nuevas medidas de seguridad que refuerzan las existentes y que permitirán reforzar aún más la protección del perímetro y los entornos informáticos con el objetivo de mejorar sus niveles de seguridad y respuesta ante nuevos ciberataques.

Para 2021 se prevén retos importantes como la adaptación a los cambios legislativos a nivel nacional e internacional, implementación efectiva de la ciberseguridad en las áreas de actividad con partidas presupuestarias específicas y gestión de la ciberseguridad, realización de la planificación de revisiones de cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad (ENS) de los sistemas críticos y la ampliación de las capacidades tanto del GRC con del SOC de Adif que permitan tener las palancas y herramientas necesarias para realizar una gestión integral de la ciberseguridad en la empresa con un nivel de riesgo y madurez adecuados tan dependientes, cada vez más, de un entorno tecnológico en continuo cambio y con un ritmo exponencial.





5.3. Mejoras del servicio

MEDIOS TÉCNICOS

Con el fin de desarrollar sus funciones bajo los más altos estándares de calidad, Adif cuenta con un equipo de trabajo altamente cualificado y dispone de los medios técnicos necesarios para llevar a cabo sus actividades de construcción, mantenimiento y explotación. En este contexto, la Entidad trabaja para:

- Garantizar la seguridad en la circulación en coordinación con otras entidades con responsabilidades en materia de seguridad.
- Aplicar criterios de eficiencia y sostenibilidad desde el punto de vista económico y medioambiental en la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, con la finalidad de garantizar el mayor grado posible de seguridad, fiabilidad y disponibilidad.
- Asegurar la calidad del servicio y la fiabilidad de las instalaciones, optimizando a su vez el coste de mantenimiento.
- Garantizar la disponibilidad de la infraestructura en las mejores condiciones para los operadores.
- Fomentar el desarrollo de la tecnología para gestionar las infraestructuras ferroviarias, tanto en las de nueva construcción como en las ya existentes.
- Garantizar la fiabilidad de las instalaciones de protección de los pasos a nivel, planificando y ejecutando actuaciones de mejora de la seguridad.

CERTIFICACIONES

Adif es poseedor del **Sello de Excelencia 500+ otorgado por EFQM** (fundación europea para la gestión de la Calidad), y también está certificada bajo las Normas: ISO 9001 "Calidad", ISO 14001 "Medio Ambiente", ISO 45001 "Prevención Riesgos Laborales", ISO 166002 "I+D+i", ISO 27001 v "Seguridad TI" e ISO 200001-1 "Servicios TI", así como las correspondientes auditorías de carácter legal como la Reglamentaria de Prevención de Riesgos Laborales (RD 39/1997) y otras por su gestión de la construcción, mantenimiento y explotación.

El alcance de estas certificaciones es el que sigue:

NORMA: ISO 9001

- La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

Centros de actividad:

Todo Adif, en las declaraciones de la Red de Adif y de Adif AV, capítulo 3 y en el Anexo y Mapas, se describe con detalle el ámbito de implantación de Adif.

NORMA: ISO 14001

- 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

- Los Sistemas de Información que dan soporte al Servicio de Explotación de la Dirección de Sistemas y Tecnologías de la Información de Adif de acuerdo con la declaración de aplicabilidad vigente.

NORMA: UNE 166002

- Investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria.

NORMA: ISO 45001

- Todo Adif.



5.3.1. CONSTRUCCIÓN

La labor de Adif en este ámbito consiste no solo en la **construcción de nuevas infraestructuras de la red convencional** (vías, túneles, viaductos, etc.), sino también en la **modernización y renovación de los activos** de la Red ferroviaria de Interés General, en base a los requerimientos del Ministerio de Transportes. Movilidad y Agenda Urbana o por iniciativa propia de la Entidad.

En el ámbito nacional y desde el punto de vista de la edificación, durante 2020 la actividad principal ha sido la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar la funcionalidad y la explotación de estas, optimizando el rendimiento de las instalaciones y aumentando su vida útil, haciendo especial hincapié en la mejora de la accesibilidad y el avance en el uso de nuevas tecnologías con el objetivo de que las estaciones evolucionen hacia el concepto de instalación inteligente.



En 2020 se ha acometido una inversión para la redacción y ejecución de obras tanto estaciones de Adif como Adif AV por un importe de 23,56 millones de euros (IVA incluido), de los cuales 7,92 millones de euros (IVA incluido) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad.

/ PRINCIPALES ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

- **Baños de Molgas:** Puesta en servicio del enclavamiento electrónico de Baños de Molgas.
- **Pola de Lena:** Puesta en servicio del enclavamiento electrónico de Pola de Lena.
- **Sagrera** Modificación del trayecto de los Cercanías a su paso por Sagrera para que circulen por el interior del cajón de la futura Estación Intermodal de Sagrera.
- **Túnel de Martorell:** Puesta en servicio, en diciembre de 2020, como actuación intermedia dentro de las obras de implantación del tercer carril entre Castellbisbal y Vilaseca, del túnel de Martorell con las actuaciones necesarias para cumplir con la normativa actual de interoperabilidad, mientras en paralelo se continúan con las actuaciones de renovación de vía en todas las obras del tramo mencionado.

/ PLATAFORMA DE GESTIÓN DE ACTIVOS (PGA)

La Gestión de Activos (GA) es hoy un referente en la transformación de las empresas hacia modelos de gestión excelente tanto dentro como fuera del sector de las infraestructuras ferroviarias. Aunque sostenido desde hace más de 20 años, su desarrollo ha experimentado un salto cualitativo gracias a normas como la PAS 55 (2008) o la más reciente ISO 55000 (2014). Esta última se ha convertido en la guía fundamental para la consecución de una gestión de activos *"best in class"* a nivel internacional que establece los 4 fundamentos en los que se basa la gestión de activos:

1. **Valor:** los activos deben proporcionar valor a la organización y a sus grupos de interés.

2. **Alineación:** los objetivos organizacionales se deben traducir en decisiones, planes y actividades técnicas y financieras.
3. **Liderazgo y compromiso** de todos los niveles gerenciales.
4. **Aseguramiento** de que los activos cumplen su propósito.

En la actualidad Adif cuenta con una Plataforma de Gestión de Activos (PGA), implantada para la red convencional de ancho ibérico, que permite el seguimiento del estado de los activos de la organización y la ayuda para la toma de decisiones sobre las actuaciones y los planes de mantenimiento a lo largo del ciclo de vida de dichos activos.

Con el objetivo de reforzar una cultura de gestión basada en el conocimiento que permita obtener el máximo valor de los activos de la empresa aprovechando, desde ahora y en el futuro, la integración paulatina de nuevas capacidades, técnicas y herramientas tecnológicas, en 2019 se procedió a consolidar y evolucionar el proceso de gestión de activos implantado en Adif siguiendo tres líneas de trabajo:

- Integración del Proceso Estratégico de Gestión de Activos de la Infraestructura (Adif-PR-110-001-001) en el Sistema de Gestión Integral de Adif mediante la elaboración de los procedimientos e instrucciones técnicas pertinentes.
- Estudio y análisis para la inclusión de la red de ancho estándar y ancho métrico en la Plataforma de Gestión de Activos (PGA), actualmente en funcionamiento.
- Inicio del diseño e implementación de un modelo de gestión de activos corporativo certificable según la ISO 55000 y un nuevo modelo de gestión de mantenimiento que sea fruto modernización y digitalización del actual modelo de mantenimiento, contemplando e incorporando los requisitos y criterios que se determine en el futuro modelo integral de gestión de activos.



5.3.2. MANTENIMIENTO

Las tareas realizadas en este ámbito de actuación consisten en el **mantenimiento de la infraestructura de forma eficiente y sostenible**, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, garantizando siempre al usuario el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad de la misma.

Adif destina recursos tanto humanos como técnicos para el desempeño de la actividad de mantenimiento, con el objeto de optimizar el mantenimiento preventivo, gestionando de una forma lo más eficiente posible las actividades de inspección, reduciendo con ello las incidencias.

La Entidad gestiona el mantenimiento de las estaciones tanto de la red convencional como las pertenecientes a la red de alta velocidad. En concreto, Adif en 2020 **gestiona y mantiene una red ferroviaria de 11.897 km por la que circulan una media de 4.466 trenes diariamente**.

El importe total adjudicado a labores de mantenimiento de la **red convencional** en 2020 es de **310,97 millones** de euros.

El importe adjudicado a labores de mantenimiento realizadas por Adif por cuenta de **Alta Velocidad** en 2020 es de **118,98 millones** de euros.

PRINCIPALES ACTIVIDADES DE SEGURIDAD EN RED CONVENCIONAL

- **Sistema Integrado de Ayuda al Mantenimiento (SIAM).** Extensión de la instalación piloto a más de 53 enclavamientos para la depuración de las alarmas.
- **Plan de Supresión de Bloqueos Automáticos en Vía Doble:**
 - + En ejecución Bif. San Bernardo-Bifurcación La Negrilla y Bifurcación Tamarguillo-La Salud.
 - + Adjudicación e inicio del contrato para la ejecución de obra y mantenimiento para la señalización, telecomunicaciones fijas y ERTMS N2 de la red de Rodalies de Barcelona, tramo: Manresa-Barcelona Sants-San Vicenç de Calders.
 - + Seguimiento compromisos de inicio:

ESTADO	FECHA LÍMITE			
	15/01/2021	15/01/2023	Sin límite	
Pendiente iniciar		6	3	9
Redactando poyecto		3		3
Supervisando proyecto	1	7		8
Licitando contratación	2	1		3
Ejecutando obra	5	2		7
Puesto en servicio	4			4
	12	19	3	34

- **Plan de Supresión de Bloqueos Telefónicos:**
 - + Seguimiento compromisos de inicio:

ESTADO	FECHA LÍMITE			
	15/01/2021	15/01/2023	Sin límite	
Pendiente iniciar		6	3	9
Redactando poyecto		3		3
Supervisando proyecto	1	7		8
Licitando contratación	2	1		3
Ejecutando obra	5	2		7
Puesto en servicio	4			4
	12	19	3	34

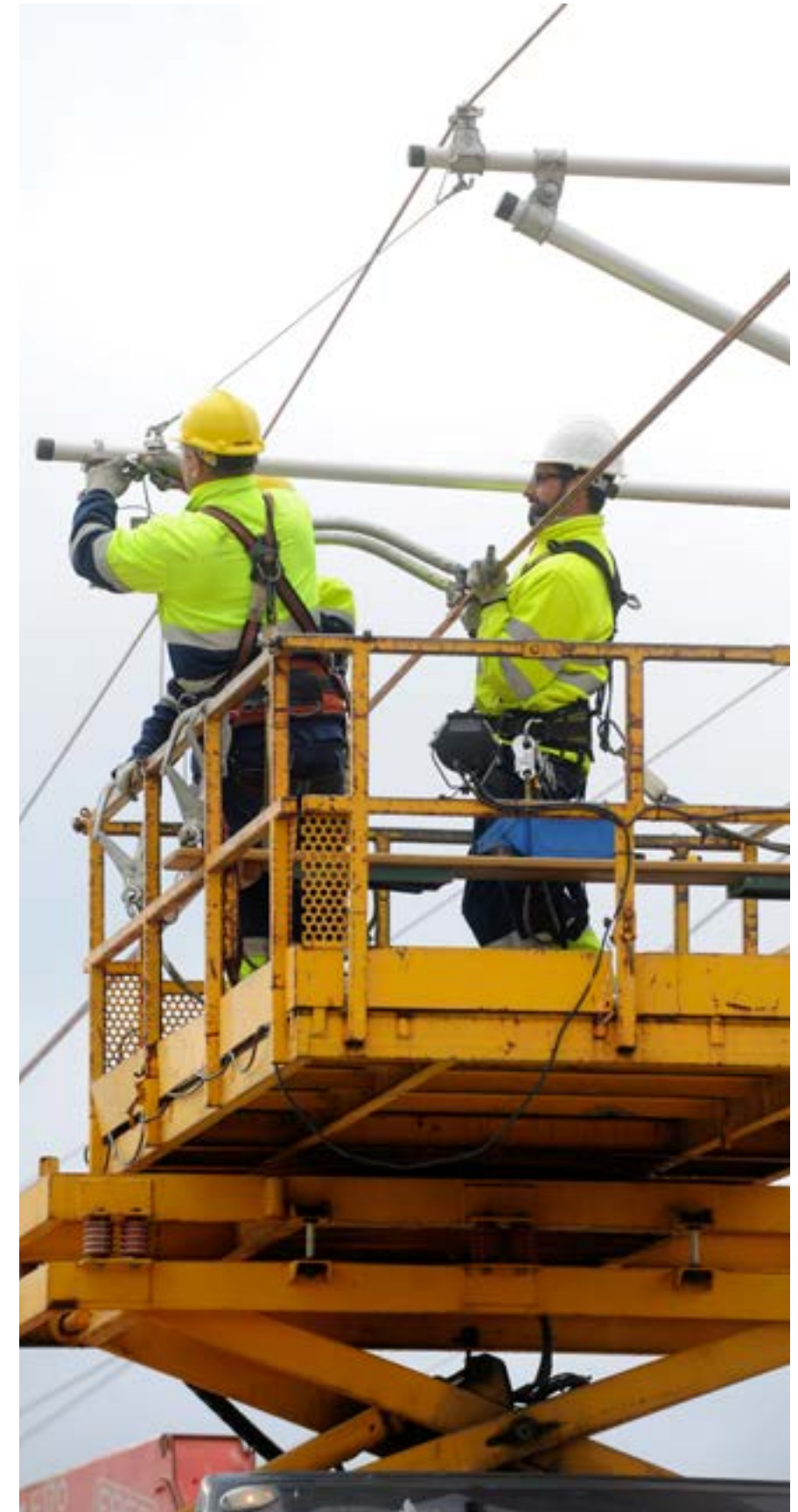
- + BLAU Humanes-Monfragüe: Ejecutada obra civil. Licitado y adjudicado contrato para las acometidas eléctricas. Iniciando actividades para puesta en servicio.
- **Licitación y Adjudicación de Actuaciones de Mejoras de las Instalaciones de Seguridad:**
 - + En licitación la Incompatibilización de itinerarios concurrentes en enclavamientos eléctricos de los siguientes tramos:
 - » L810 Redondela – Monforte de Lemos.
 - » L400 Alcázar de San Juan – Cádiz.
 - » L130 Gijón – Venta de Baños.
 - » L800 La Coruña – León.
 - » L400 Alcázar de San Juan – Cádiz.
 - + En licitación la Instalación de señales con indicación de Rebase Autorizado en las señales de Entrada y Salida de la L436 (cercanías de Málaga) y la estación de Bobadilla.
 - + En licitación la Modificación de señales de salida (doble señalización) situadas a corta distancia en 27 estaciones de la SDO Norte.
 - + Plan de Mejora de Visibilidad de señales: Realizado el Plan para minimizar los riesgos derivados del factor humano en los

procesos de circulación, mediante la mejora de la visibilidad de las señales con dificultad de percepción.

- **ASFA Digital:** Contratado y en ejecución el proyecto constructivo y ejecución de las obras para el suministro e instalación del equipamiento necesario para la emisión de las nuevas frecuencias ASFA digital de los aspectos de preanuncio de parada, anuncio de precaución y control de zona límite de parada. Contratado el suministro de balizas y ECB's de repuesto.
- **Centros de Control (CTC):** Puesta en servicio de los CTC's de Oviedo y León. Elaborado el proyecto funcional y en licitación la renovación del CTC de Valencia.
- **Implantación de ERTMS en Red Convencional:**
 - + ERTMS Eje Atlántico: Desarrollo de pruebas dinámicas con trenes comerciales, optimización de los sistemas de interfaz con Circulación (PCE); optimización de redes de comunicaciones e interfaces con otros sistemas de protección. Finalizadas pruebas dinámicas del adjudicatario.
 - + ERTMS Corredor Mediterráneo: Elaborado el Proyecto y en licitación para la adaptación tramo Vandellós - Camp de Tarragona para el cambio a ancho UIC. Elaborado el Proyecto modificado 2 en aprobación para el tramo Valencia – Vandellós.
 - + ERTMS Cercanías de Barcelona:
 - » Terminado el recantonado de los túneles de cercanías de Barcelona. Preparado para pruebas dinámicas con trenes comerciales Badalona - Mataró.
 - » Contratado y en ejecución el ERTMS N2 Manresa - Sant Vicent de Calders.
 - » Proyecto redactado y en licitación de ERTMS N2 Hospitalet de Llobregat - Port Aventura.
 - + ERTMS Sevilla–Cádiz: Se han puesto en servicio las nuevas versiones de enclavamientos de línea de Sevilla–Cádiz (Sevilla Santa Justa, La Salud, Dos Hermanas, Utrera, Las Cabezas de San Juan, Lebrija, Aeropuerto de Jerez, Jerez Viajeros, Puertos de Santa Maria y Las Aletas que permitirán las comunicaciones al futuro ERTMS N1. Iniciadas las pruebas internas de ERTMS con tren.

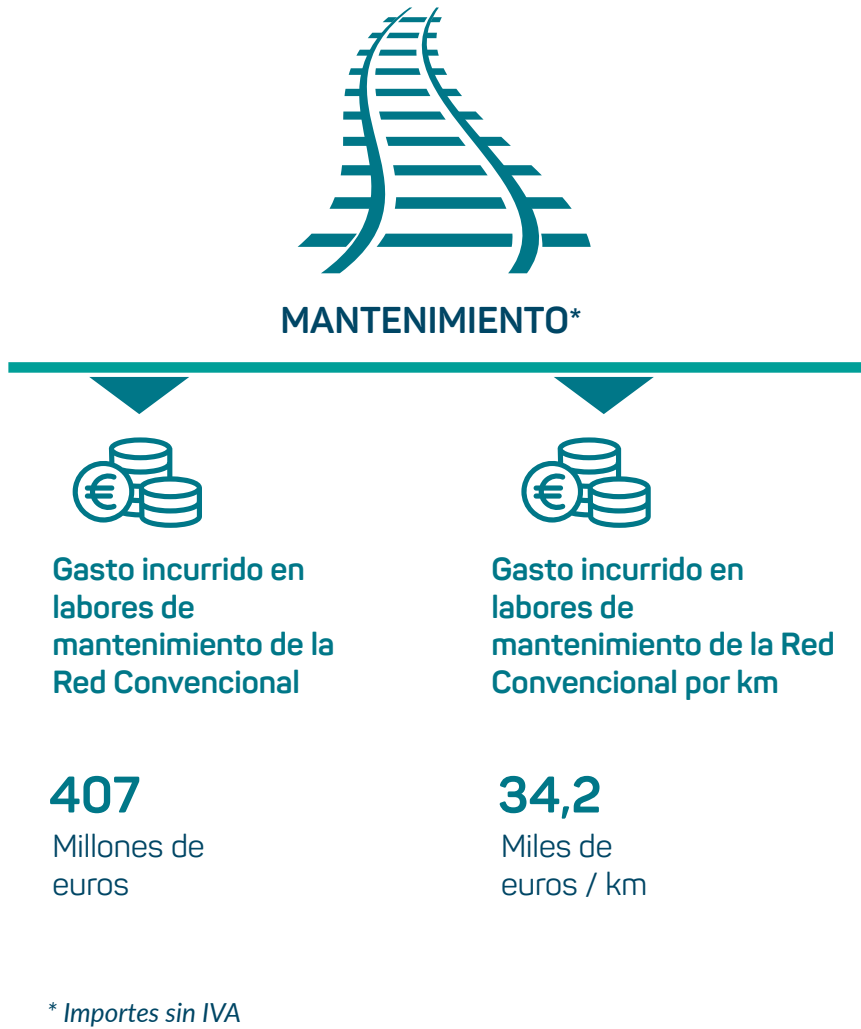
PRINCIPALES ACTIVIDADES DE ENERGÍA

- Redacción de Proyecto de renovación de la estación de Cabezón de Pisuerga.
- Redacción de Proyecto de Adecuación de vías de estacionamiento y maniobras para la estación de Sevilla Santa Justa y Majarabique.
- Redacción de proyecto de Revisión y actualización de la Línea Aérea de Contacto entre las estaciones de Aranguren y Carranza y de la Subestación de Carranza para la puesta en servicio de la electrificación del tramo". SDE
- Redacción de proyecto Nueva Subestación de Requejada y Línea de Alta Tensión
- Redacción de proyectos de renovación de las Subestaciones de RAM. Asturias / Cantabria / Vizcaya.
- Redacción de proyecto constructivo de rehabilitación de la LAC de las vías de acceso a la estación de Palencia. SDE.
- Redacción de proyecto constructivo de la nueva subestación eléctrica de tracción de Gandía. SDE.
- Redacción de proyecto de Instalación de Telemando de seccionadores de catenaria. Red de ancho métrico en Vizcaya. SDE.
- Anteproyecto nueva Electrificación Valencia – Buñol- Utiel. SDE.
- Redacción de proyecto constructivo de Rehabilitación parcial de catenaria con sustitución de sustentador en el trayecto Madrid Atocha – Aranjuez.
- Redacción de proyecto constructivo para la instalación de catenaria rígida en Bifurcación Sagrera.
- Redacción de proyecto de renovación integral de catenaria entre Bif. Vilanova - Marina y Barcelona Estación de Francia
- Redacción de proyecto de tratamiento integral de la Línea Aérea de Contacto en el tramo L´ Arboc – Els Monjos – Vil-lafranca del Penedes – La Granada – Sant Sadurní – Gelida – Martorell.
- Redacción de proyecto de renovación de elementos de la Línea Aérea de Contacto de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Sevilla.
- Redacción de proyecto de renovación integral de catenaria entre Bif. Vilanova - Marina y Barcelona Estación de Francia.
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la nueva subestación eléctrica de Parets del Vallès.
- Ejecución de las Obras de Renovación de Integral de catenaria entre Maçanet y Caldes
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la nueva subestación eléctrica de tracción de Taradell.
- Adecuación de líneas de alta tensión de alimentación a las subestaciones de tracción de la Subdirección de Operaciones Sur. Jefatura de Area de Mantenimiento de Sevilla. Tramo: Sevilla – Huelva.
- Rehabilitación de la subestación eléctrica de tracción de Príncipe Pío.
- Continuación del convenio de colaboración con Renfe para la sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en las redes de Cercanías de Zaragoza, Valencia y Málaga y la red de Media Distancia de Valencia.
- Instalación de seis convertidores recuperadores de energía del frenado regenerativo de la segunda fase.
- Adjudicación e inicio del servicio de "Asistencia al Mantenimiento Preventivo, Correctivo y Obras Auxiliares de las Instalaciones de Electrificación (Línea Aérea de Contacto, Subestaciones de Tracción y Líneas de Alta Tensión).



PRINCIPALES AVANCES EN TELECOMUNICACIONES

- Avance obras en red Convencional: Humanes-Monfragüe y GSM-R en Cercanías de Barcelona prácticamente terminadas.
- Avance en decenas de proyectos y licitaciones para:
 - + Supresión de bloqueos telefónicos y automáticos en vía doble.
 - + Renovación de infraestructuras y equipamiento de red en mal estado y obsoletas.
 - + Medidas de cobertura y despliegue de GSM-R en líneas sin radiotelefonía.
 - + Mejora de los sistemas existentes de telefonía de explotación.
 - + Dotación de sistemas de grabación en gabinetes de circulación.
 - + Renovación e instalación de nuevos detectores de cajas calientes.
 - + Redes y servicios de telecomunicaciones necesarios para despliegue de nuevas estrategias de operación y mantenimiento que requieren conexión en red de dispositivos y personas.
- Realización de proyectos para el 70% del Plan Renove de Reintel, pendiente de ejecución.



El gasto total incurrido en labores de mantenimiento de la red convencional fue de 407 millones de euros en 2020.



5.3.3. EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Adif es la Entidad encargada de la gestión del tráfico de la red ferroviaria, adjudicando la capacidad a las empresas ferroviarias y demás candidatos, dirigiendo y coordinando el tráfico, programando y verificando las instalaciones, gracias a los sistemas operacionales más avanzados.

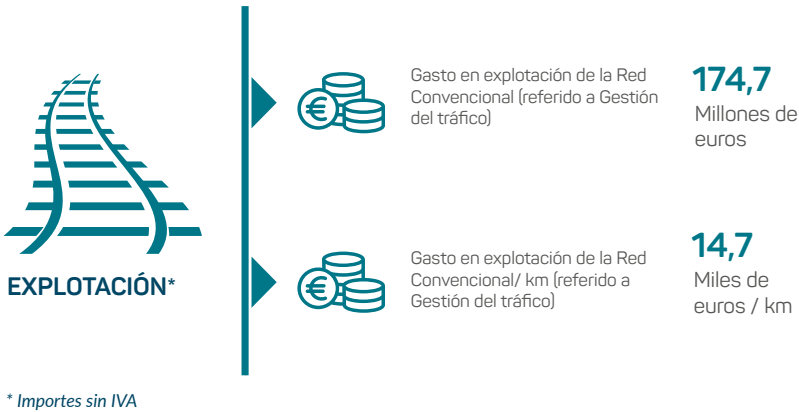
Todo ello se realiza con el objetivo de incrementar el transporte por ferrocarril, maximizando el valor añadido y con el menor coste para la sociedad.

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24

Este Centro, que funciona las 24 horas todos los días de la semana, lidera y coordina las áreas territoriales de Circulación y es el interlocutor central con las áreas de mantenimiento y construcción de Adif y con las empresas ferroviarias, tanto para compatibilizar las restricciones temporales de capacidad en la RFIG, que los primeros generan, con las necesidades de uso de estos últimos, como para dar una pronta respuesta a las contingencias que perturben el normal desarrollo del Plan de Transportes y la ejecución programada de trabajos y obras en la infraestructura.

Acoge representantes de comunicación y otras áreas operativas de la empresa con el objeto de coordinar acciones y compartir información en tiempo real.

Para ejercer sus labores de dirección y control dispone de herramientas informáticas compartidas con todas las áreas de Circulación y resto de intervinientes en el tráfico ferroviario.



Adif lleva a cabo las tareas materiales de gestión de la circulación y adjudicar la capacidad también en la red de titularidad de Adif AV.

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO

Actualmente, la Entidad cuenta con los siguientes recursos para la planificación y gestión del tráfico ferroviario:

- 1 Departamento de Gestión y Adjudicación de la Capacidad.
- 22 Centros de Regulación y Control (18 de ellos en la red convencional y 4 en la de alta velocidad).
- 1 Centro de Gestión de Red H24.
- Gabinetes de Circulación.
- Servicios Itinerantes de Circulación (SIC).

La adjudicación de la capacidad a empresas ferroviarias y la gestión de la circulación de sus trenes se enfocan hacia la satisfacción de las necesidades de estas empresas, aplicando un trato no discriminatorio y garantizando la circulación segura de los trenes con criterios de óptimo aprovechamiento de la red ferroviaria.

La longitud de red cuya gestión corresponde a Adif es de 11.897 km y se resume de la siguiente manera:

CIFRAS EN KM/LÍNEA (Dato a 31 de diciembre)	2018	2019	2020
Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	57	57	57
Red de ancho Ibérico (km)	10.621	10.565	10.528
Red de ancho mixto ((UIC + Ibérico) (km)	119	119	119
Red de vía estrecha (km)	1.193	1.193	1.193

Por otro lado, los indicadores relativos al volumen de tráfico gestionado por Adif son los que siguen:

	2018	2019	2020
Circulaciones <i>Media diaria del nº de trenes</i>	5.256	5.282	4.466
Circulaciones <i>Total</i>	1.918.294	1.927.930	1.634.500
Km-tren <i>Media diaria</i>	385.153	378.966	305.814
Km-tren <i>Total</i>	140.580.714	138.322.528	111.928.055

A lo largo del año 2020, a consecuencia de las restricciones a la movilidad impuestas por la pandemia de la COVID-19, se ha producido una reducción sensible del tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) que administran Adif y Adif AV.

En Adif el tráfico global gestionado (incluidos servicios internos) fue de 111.928.055 km.tren (-19% respecto al año anterior), con 89.590.161 km.tren en servicios de viajeros (-20% respecto al año anterior) y 21.386.784 km.tren en mercancías (-14% respecto al año anterior). Destacar que, mientras las Cercanías recuperaron niveles de tráfico por encima del 90% de su oferta habitual desde el mes de junio, la Media distancia se ha quedado en el 70% y la Larga Distancia apenas llega al 50%.

GESTIÓN DE LAS ESTACIONES

La gestión de las estaciones es un elemento fundamental en el desarrollo del transporte ferroviario, ya que es a través de estas infraestructuras que Adif completa el servicio de calidad a los viajeros, operadores ferroviarios y operadores comerciales. El diseño, construcción, mantenimiento y explotación de las estaciones de ferrocarril se realiza con criterios de sostenibilidad integral (innovación, seguridad, eficiencia, intermodalidad, accesibilidad, etc.) contemplando todo el ciclo de vida de estas infraestructuras y la prestación de unos servicios con altos estándares de calidad, teniendo en cuenta:

- Un funcionamiento y dimensionamiento correcto de las instalaciones (limpieza, mantenimiento, conservación, climatización, etc.).
- La creación de entornos seguros.
- Una oferta comercial adaptada a las necesidades de los clientes y la ciudad.
- La información adecuada relacionada con la estación y los servicios que se ofrecen en la misma, en castellano y, en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas.

En 2020, Adif es titular de 1.451 estaciones. De éstas, 591 estaciones son gestionadas por la Entidad de Adif, y en 860 la gestión ha sido encomendada a Renfe -Operadora en virtud de Convenio para la prestación de servicios en estaciones de Cercanías, firmado por ambas entidades en septiembre de 2011.





LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

2020 ha sido el año en el que se han realizado todos los esfuerzos posibles en el ámbito de la liberalización del transporte de viajeros de cara a cumplir con los compromisos que se planteaban para diciembre de este año.

En este sentido, y con el objeto de posibilitar la entrada de nuevos operadores de transporte en el sector del transporte de viajeros por ferrocarril, por parte de Adif se han ofertado los servicios comerciales en sus estaciones de viajeros de acuerdo al Catálogo de Servicios incluido en la Declaración de Red y tras un arduo trabajo de análisis de necesidades particulares de cada operador y las posibilidades reales de las estaciones de cara a poder dar respuesta a todas las solicitudes de manera eficiente, transparente y en igualdad de condiciones.

Los servicios que se han ofertado se detallan en el cuadro siguiente, cuya descripción, requisitos, condiciones de prestación, etc. se recoge, de forma individualizada, en sus correspondientes fichas descriptivas.

Hasta la fecha, tanto el servicio SX-10, como el SX-11 se han ofertado únicamente en auto prestación.

Las Empresas Ferroviarias (EEFF) podrán solicitar los servicios, el SB-1 y el SB-5 conforme la DR (Declaración de Red) y, el resto, mediante el procedimiento de *Solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios vinculados o conexos al transporte ferroviario en Estaciones de Viajeros*.

SERVICIOS		DENOMINACIÓN	RÉGIMEN DE PRESTACIÓN
BÁSICOS	SB-1	Servicio de estacionamiento de trenes en vías con andén para servicios comerciales u otras operaciones	Por Adif AV
	SB-5	Acceso a los edificios y andenes en las Estaciones de Transporte de Viajeros para su utilización por los viajeros	Por Adif AV
	SB-6	Servicio de información sobre viajes	Por Adif AV
	SB-7	Servicio de Venta de Billetes e Información atendido	Autoprestación
	SB-8	Servicio de Venta de Billetes e Información a través de máquinas de autoservicio	Autoprestación
	SB-9	Servicio de atención al personal de a bordo	Autoprestación
	SB-10	Servicio de asistencia a PMR en estaciones de Adif AV	Por Adif AV

AUXILIARES	SX-4	Servicio de información y atención puntual	Autoprestación
	SX-5	Servicio de almacenamiento de equipamientos móviles en andenes	Autoprestación
	SX-6	Servicio de control de acceso a andenes	Autoprestación
	SX-7	Servicio de atención de última hora	Autoprestación
	SX-8	Servicio de vestuario no atendido para personal operativo	Por Adif AV
	SX-9	Gestión Objetos perdidos	Por Adif AV
	SX-10	Servicio de atención preferente a clientes en salas dedicadas	Autoprestación o Adif AV
	SX-11	Logística de carga y descarga de servicios a bordo	Autoprestación o terceros
	SX-12	Servicio de asistencia a PMR para la subida o bajada de trenes	Por Adif AV



TRANSFORMACIÓN DIGITAL DE LAS ESTACIONES

Tras redactarse en 2018 el Plan Director de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros y empezarse a implantar en 2019 constituyéndose la Oficina de Transformación Digital (OTD) se sigue trabajando en la mejora continua de sus procesos de gestión mediante la realización periódica de Comités Estratégicos y Técnicos de forma que, durante el año 2020, se tienen 23 iniciativas en marcha. Entre éstas, cabe destacar las vinculadas con la liberalización del sector ferroviario como son: el control de acceso a las zonas de embarque o la proyección de la información relacionada con la disposición de los coches de un tren a lo largo del andén, facilitando a los viajeros un acceso más ágil a sus coches.

Pero también están en procesos de definición o ejecución, iniciativas como el Centro Neuronal de Estaciones, el desarrollo de un CRM que facilite la gestión de las relaciones con los clientes, el Espacio Adif que ofrezca un lugar de conexión entre usuarios y Adif, la instalación de nuevos formatos digitales de información, la gestión de objetos perdidos, la implantación de una plataforma de estación inteligente a través de un proyecto piloto en Málaga.

Por otro lado, el Plan está coordinando iniciativas como la evolución de la plataforma Elcano, que es un pilar tecnológico estratégico con el que están relacionadas distintas iniciativas del plan como la gestión de contenidos del Espacio Adif, los nuevos formatos digitales o la información necesaria para el proyecto de coche en andén; también ayuda a la implantación de la iniciativa piloto impulsada por la Entidad RED.es para edificios inteligentes, que permitirá a Adif intercambiar información entre algunas de sus estaciones y los ayuntamientos dentro de los cuales se encuentran ubicadas.

HITOS EN 2020

ACTUACIONES COMERCIALES:

NUEVO MODELO DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL EN ESTACIONES

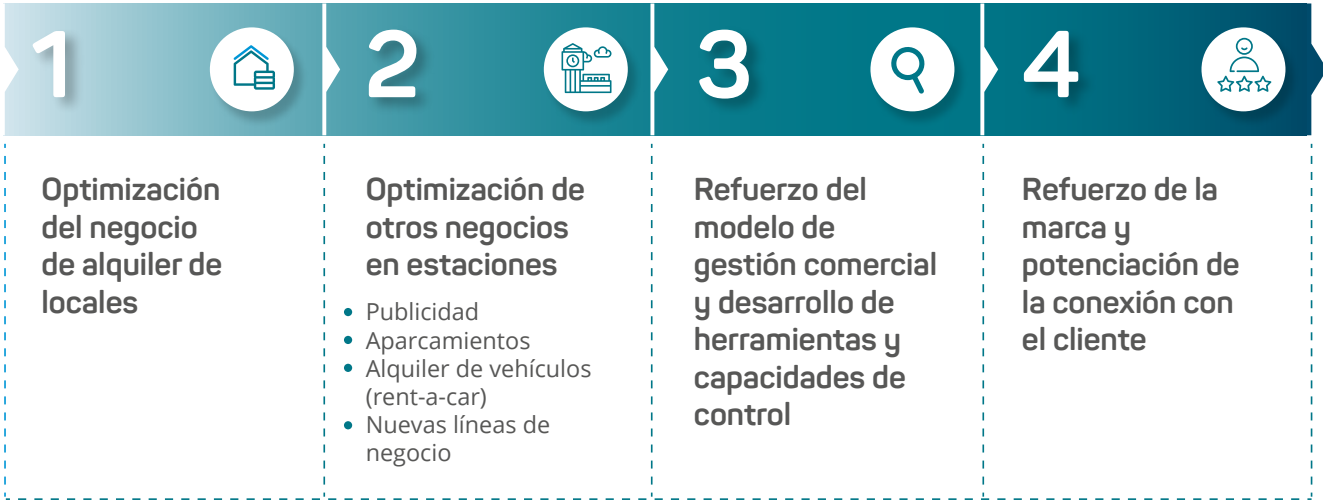
Como resultado de la licitación de un servicio de consultoría llevada a cabo en el segundo semestre de 2019 para el establecimiento del modelo de desarrollo comercial en las estaciones de viajeros de Adif y Adif AV, a lo largo de 2020 la empresa adjudicataria Kearney ha desarrollado el nuevo modelo de explotación comercial considerando los siguientes aspectos:

- El escenario de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.
- El proceso de transformación digital de estaciones ya iniciado en Adif y Adif AV.





La definición de las propuestas objeto de este contrato tienen como finalidad establecer parámetros en el desarrollo comercial de las estaciones que permita una optimización de recursos, una mayor eficiencia en el procedimiento de comercialización de espacios, mejorar la sostenibilidad de las estaciones, potenciar la imagen de marca de Adif y Adif AV y una mejor experiencia de cliente.

Partiendo de la propuesta de Kearney, el nuevo modelo de desarrollo comercial en las estaciones establece los cuatro objetivos estratégicos, que se muestran en el siguiente gráfico:

Modelo de negocio de explotación comercial



Para el logro de los dos objetivos relativos al impulso de las distintas líneas de negocio existentes en estaciones, se llevarán a cabo las iniciativas que se muestran a continuación:

 Optimización del negocio de alquiler de locales	 Publicidad	 Aparcamientos	 Alquiler de vehículos
Nueva estrategia de licitación. Procesos de licitación con negociación y, en su caso, consultas preliminares con antelación a la licitación. Implantación del Plan Rector de Atocha. Definición del mix comercial en estaciones.	Modelo de gestión indirecta con exclusividad para la publicidad y el modelo mixto (agencia de publicidad y Adif) para la no convencional. Optimizar los espacios publicitarios.	Implantar un modelo de gestión integral de servicios. Mejoras durante la vigencia del contrato con SABA y preparar la nueva licitación. Implantar un modelo de gestión integral de servicios.	Nuevo modelo de gestión en el que Adif controle las plazas ofertadas y otorgue mayores grados de libertad a los operadores.

Asimismo, el nuevo modelo de explotación comercial incorpora también el desarrollo de nuevas líneas de negocio:

- Premiunización, introducción de marcas “premiun” de retail y restauración.
- Formatos móviles en retail y alimentación en estaciones saturadas.
- Culturización, desarrollo de iniciativas que transmiten la cultura local.
- Paquetería de última milla.
- Desarrollo de nuevas formulas de gestión para las pequeñas estaciones.

Por otra parte, también se ejecutarán otras iniciativas en el ámbito de refuerzo del modelo de gestión comercial y desarrollo de herramientas de control:

- Plan de formación.
- Plan de comunicación externa.
- Sesiones de trabajo con operadores y grupos de interés.
- Desarrollo de un CRM, como se ha mencionado en apartados anteriores.



FERROLINERAS

Otra de las líneas de negocio que se han impulsado desde la Dirección de Estaciones de Viajeros en colaboración con la D. de Estrategia Empresarial es el despliegue de una red de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) rápida para vehículos eléctricos, proyecto conocido con el nombre de Ferrolineras, para el que se ha publicado una licitación en la que se pone a disposición los medios y espacios para que posibles promotores puedan realizar el despliegue de estos PRE en torno a 400 estaciones titularidad de Adif y de Adif Alta Velocidad.

Este modelo de desarrollo comercial para la promoción Puntos de Recarga Eléctrica Rápida se enmarca dentro de del Gabinete de Iniciativas de Transformación que tiene el objetivo de fortalecer la marca Adif y posicionarla en otros mercados, algo que se prevé lograr mediante el impulso y el mejor aprovechamiento de los recursos de la empresa. Así, además de generar nuevas fuentes de ingreso e incrementar la rentabilidad de las áreas de negocio, se mejorará la coordinación de las diferentes áreas de Adif y Adif AV en los proyectos estratégicos.

Asimismo, una de las apuestas de Adif dentro de su Plan de Lucha Contra el Cambio Climático es el fomento de la electro-movilidad como herramienta para cumplir con los objetivos de descarbonización de la actividad económica.

En este sentido, Adif ha venido estudiando la forma de aprovechar la energía eléctrica de su red. Fruto de los diferentes proyectos de I+D+i que se desarrollan, fue el registro de una patente sobre el Procedimiento de control del sistema y carga de baterías desde el sistema eléctrico ferroviario. Como resultado de ello, Adif está en condiciones de tomar energía eléctrica en Alta Tensión de la red eléctrica de la Compañía (mediante las subestaciones o catenaria) y ponerlas a disposición de promotores de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) para que puedan ofrecer recargas de las baterías de los vehículos eléctricos. Esta toma de energía se haría sin afectación al tráfico ferroviario, que protege el propio desarrollo de la patente de Adif.

Se han analizado las condiciones existentes, pudiendo ponerse a disposición de los potenciales promotores de PRE las estaciones de viajeros de Adif y Adif AV que se comprenden entre las categorías 2 a 5, lo que abre la posibilidad de implantar PRE en algo más de 400 estaciones.

Al poner a disposición este número de estaciones, se ha definido un modelo abierto y continuo en dos fases.

Para poder realizar el despliegue de estas fases, previamente se ha dado publicidad a las condiciones de acceso a cualquiera de las estaciones, tanto en procedimiento, como en condiciones económicas mínimas que serían de aplicación en la licitación.

En la primera fase de desarrollo, cualquier interesado puede realizar una solicitud de análisis de viabilidad técnica sobre una determinada estación al objeto de que Adif defina las condiciones técnicas de suministro para ese punto en concreto.

Realizado el análisis de viabilidad técnica, se inicia la segunda fase con la licitación sobre la estación de viajeros en la que se ha llevado a cabo el análisis de viabilidad técnica.

El papel de Adif y Adif AV por tanto en este modelo es la puesta a disposición de los medios y espacios para que los promotores de los PRE puedan realizar ese despliegue lo que implica:

- Proveedor del análisis de viabilidad técnica.
- Proveedor de espacios en la estación de viajeros.
- Proveedor del punto de conexión AT (SE o LAC).
- Proveedor de la patente para uso LAC.



PROYECTO ECOMILLA

En este año 2020 se ha seguido trabajando en el desarrollo de la marca Ecomilla de Adif, por un lado mediante la presentación del proyecto a los medios y sectores de interés en Fitur 2020 y por otro trabajando en la búsqueda de la mejor forma de contratación y licitación del proyecto, analizando las posibles medidas a implantar e identificando las estaciones en las que se quiere y se puede acometer este Proyecto, de forma que además se establezcan hitos concretos de actuación, así como de redacción y ejecución de los proyectos, hasta su puesta en marcha.

El objetivo que persigue Adif con este Proyecto es 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, debemos hacer de la estación un espacio amable, que mejore el objetivo estratégico de la experiencia del cliente, con información en tiempo real, que permita la comunicación interactiva entre los distintos modos de transporte, para poder predecir, de forma inmediata, la mejor alternativa y ayude a la toma de decisiones de los viajeros, reduciendo su incertidumbre y accediendo con ello a la denominada movilidad bajo demanda.

Una vez definidas las medidas e identificadas las estaciones en las que se quiere acometer el proyecto Ecomilla, se establecerán hitos concretos de actuación, así como de redacción y ejecución de los proyectos, hasta su puesta en marcha. Asimismo, el cronograma incluirá el proceso de sensibilización y campañas de información con los usuarios, además del proceso de seguimiento de la aceptación de las medidas y del cumplimiento de los objetivos.

OTRAS ACTUACIONES COMERCIALES

Se ha realizado la labor de comercialización de nuevos productos que ayuden a mejorar la percepción y la satisfacción de los clientes de la Compañía, dando continuidad al proceso de implantación de la marca **máscosas** dentro de las marcas comerciales pertenecientes a Adif. En esta línea el pasado 21 de agosto de 2020 se adjudicó el local de la estación de Badajoz, con el cambio de imagen pendiente hasta que finalicen las obras de reforma de la estación.

ACTUACIONES DE INVERSIÓN PARA LA MEJORA DE LAS ESTACIONES

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante 2020 se han realizado muchos esfuerzos en intentar minimizar la repercusión que la crisis sanitaria de la COVID-19 ha tenido en todos los procesos de contratación y ejecución de actuaciones, sin perder el objetivo de seguir mejorando la funcionalidad y explotación de las estaciones, optimizar el rendimiento de las instalaciones aumentando su vida útil, y haciendo especial hincapié en la mejora de la accesibilidad y en el uso de las nuevas tecnologías con el objetivo de que las estaciones evolucionen hacia el concepto de instalación inteligente.

Para ello, en 2020, se ha acometido una inversión para la redacción y ejecución de obras tanto en estaciones de Adif como de Adif AV por un importe de 23,56M€ (IVA incluido) de los que 7,92M€ (IVA incluido) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad. Actualmente el 84,76*% (indicador integrado Adif y Adif AV) de los viajeros transitan por estaciones accesibles. (83,22% de accesibilidad en estaciones Adif y 94,63% de accesibilidad en estaciones Adif AV).

- **Mejora de la funcionalidad y la explotación de las estaciones, redacción de proyectos y ejecución de obras**, dando continuidad a los trabajos necesarios por el traspaso del canal de venta por parte de Adif a Renfe Operadora en el que es necesario acometer la separación entre el local de venta arrendado a Renfe Viajeros y el resto del local propiedad de Adif y, sobre todo, con vistas a las nuevas necesidades derivadas de la liberalización principalmente en estaciones como Oviedo, Huesca, Caldes de Malavella, etc.
- Otras actuaciones relevantes, son las **obras de rehabilitación de Almería** en donde ha sido necesario redactar un proyecto de Fase 2 complementario a la obra principal al haberse detectado problemas estructurales no contemplados en proyecto, así como numerosas pequeñas actuaciones en estaciones de bajo tráfico relacionadas con la mejora de las instalaciones, refugios para andenes, cerramientos, accesos, etc.
- **Mejora de la accesibilidad de las estaciones**, ejecución de complejas obras para la ampliación de andenes que permitan la construcción de pasos inferiores o superiores con ascen-

sores o rampas que suponen en muchos casos afecciones a la vía que hay que resolver sin interrumpir el normal servicio de la estación.

En este sentido, se han finalizado obras importantes de **mejora de la accesibilidad en Lezo Rentería, Andoain** (andenes) y se ha seguido trabajando en la continuidad de obras importantes como **Vicálvaro, Urnieta, Bezana, Recoletos o Aranjuez** resolviendo problemas técnicos que han necesitado de proyectos modificados o resolver contratos incluso. Así mismo se ha trabajado en la contratación y redacción de otros proyectos de mejora de accesibilidad como los de **Ordizia, Navalperal de Pinares** y las estaciones de la R3 **Granollers Canovelles, Les Parets del Vallés, La Garriga y Les Franqueses del Vallés**, entre otros.

- **Optimización del mantenimiento de las estaciones** y aumento del control de las mismas de forma centralizada y remota, destacando principalmente el avance en la ejecución de trabajos para la gestión remota de estaciones de viajeros e inicio de la actuación de puesta en marcha del futuro Centro Neuronal de Estaciones, habiéndose ejecutado actuaciones en 48 estaciones, interviniéndose principalmente en la implantación de un sistema de telegestión, instalación de dispositivos de automatización de las puertas de acceso a la estación y en el suministro de nuevos equipos de interfonía y cámaras de CCTV para la operación del sistema.

Asimismo, se ha invertido en la **mejora de la seguridad de los pasos entre andenes**, dando respuesta a la **“Recomendación Técnica 7/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre Cruces de Vía entre Andenes para Pasajeros”**, dando continuidad al trabajo realizado el año pasado en el que se llevó a cabo la licitación y adjudicación del acuerdo marco para la adecuación de cruces de vía (iluminación, señalización, accesos al paso y pavimento táctil principalmente), en el que se fijaban los precios a aplicar en las partidas de edificación a llevar a cabo, así como la licitación y adjudicación de la asistencia técnica para la redacción de los proyectos que definieran de forma concreta las obras a realizar, así como la correspondiente dirección facultativa de las mismas.

Durante el 2020 se han terminado de redactar los 26 proyectos de cada lote y se han adjudicado contra el Acuerdo Marco 21 de los mismos, quedando pendientes 5 lotes que se quedaron desiertos en la licitación del Acuerdo Marco. Asimismo, se han iniciado las obras en los 21 lotes, aunque el desarrollo de los trabajos se ha visto afectado por la crisis sanitaria de la COVID-19.

- **Mejora seguridad de los cruces entre andenes**. Complementando las actuaciones relacionadas con obras, para la implantación de las medidas 1P de protección pasiva de cruces entre andenes, se ha efectuado la redacción de la Guía para la implantación de medidas de protección inmediata en cruces de vías al mismo nivel en estaciones de viajeros. En la misma se recogen actuaciones para adoptar medidas para mitigar el riesgo hasta el momento en que se puedan acometer actuaciones de protección definitiva, que en el caso de implantación de nuevos sistemas de información al viajero, de las medidas clase 2-A

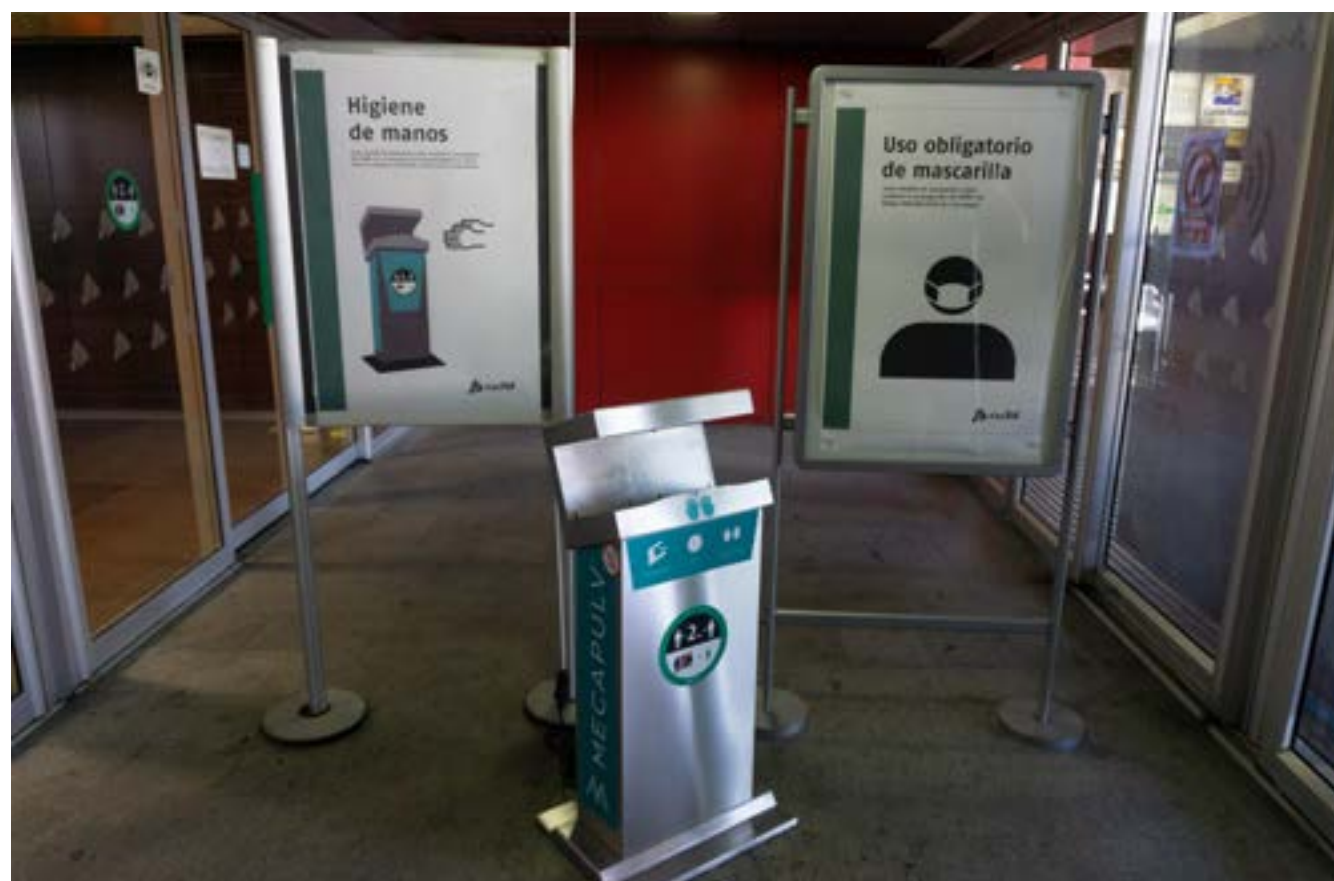
de señalización visual y acústica relacionada con el tráfico de trenes, o de construcción de pasos a distinto nivel requieren de un mayor plazo para su ejecución.

Entre las medidas contempladas en la Guía se recoge la elaboración de un plan de levantamiento y cierre de cruces entre andenes, plan que se ha elaborado durante el segundo semestre de 2020 y contempla la valoración de actuaciones de levante de cruces en todos aquellos casos que sea posible, para lo cual como criterio general se considera mantener un único cruce en los casos que existan más de un paso con acceso a las mismas vías y la eliminación de pasos viciosos. Y en el caso de los cruces de uso de servicio se considera su cierre en todos aquellos casos en los cuales no haya sido posible definir el levantamiento del mismo.

El plan se ha desarrollado en todo el ámbito de la red, de Adif y de Adif AV, incluyendo las estaciones de Cercanías y de la red de ancho métrico, habiéndose efectuado en paralelo una labor de actualización de la información del inventario de cruces entre andenes. Como resultado se ha identificado la oportunidad de levantamiento y cierre de un importante número de cruces, superior al 30% del total existentes, habiéndose iniciado en 2020 la ejecución de obras.

Otras actuaciones desarrolladas en 2020 ha sido la elaboración, junto con el área de Riesgos de la Dirección General de Negocio y Operaciones Comerciales, del Procedimiento Específico de Explotación Segura en Estaciones de Viajeros y del Procedimiento Específico de Evaluación del riesgo derivado por el tránsito de usuarios por los cruces entre andenes.

- **Redes de telecomunicaciones fijas y Wifi en las estaciones.** Tras definirse el modelo de red de fibra multipropósito en estaciones de viajeros el año pasado, en 2020 se han realizado los trámites para adjudicar el contrato para la “Redacción de proyectos constructivos, ejecución de obra y mantenimiento de redes de telecomunicaciones fijas y Wifi en las estaciones de viajeros de Adif y Adif AV” a implantarse en 2021-2022. Gracias a este contrato se va a disponer de red de fibra en 15 estaciones y de *wifi* en 8 de ellas.



AFECCIÓN CRISIS SANITARIA COVID-19

ACTUACIONES EN RELACIÓN CON LA EXPLOTACIÓN DE LAS ESTACIONES

En relación a la nueva situación planteada por la crisis sanitaria de la COVID-19 ha sido necesario elaborar un **plan de medidas para controlar el riesgo de contagio en estaciones de viajeros**, en aplicación del protocolo de actuación y modelo de gestión para la nueva normalidad en estaciones de Adif y Adif AV. Este plan se ha ido actualizando semanalmente, realizándose un seguimiento continuo del grado de eficacia del protocolo, considerándose los niveles de riesgo, definición de medidas y la evolución de la situación producida por la pandemia de la COVID-19.

El Plan se aplica a las estaciones de Adif y Adif AV de categoría 1 y 2, a las áreas más críticas en donde existe un contacto prolongado y cercano con más alta posibilidad de infección (salas de embarque, zonas de preembarque, áreas de control de acceso o vestíbulos, ...) que suponen áreas con un promedio de superficie útil de aproximadamente 850 m², alcanzando a 37 zonas (en 4 estaciones, se analizan 2 zonas distintas).

Otras medidas de actuación contempladas en las estaciones de viajeros para controlar el nivel de riesgo han sido:

- Instalación y reposición de elementos consumibles en aseos para dispensación de hidrogel por los clientes.
- Instalación de máquinas dispensadoras de hidrogel sin contacto y gran capacidad en accesos y zonas comunes de mayor afluencia en 14 estaciones seleccionadas según cálculos de aforos.
- Instalación de mamparas de protección en espacios y puntos de atención Adif.
- Señalización de distancia en suelo y eliminación de bancos para facilitar las medidas de distanciamiento social.
- Guiado de forma diferenciada de los flujos de entrada y salida en estaciones, mediante instalación de cintas señalizadoras, tensabarrier, vinilos indicadores, adhesivos en pavimentos, pegatinas, carteles informativos.
- Avisos y mensajes por megafonía de las estaciones para el cumplimiento del uso de mascarillas.
- Medidas de ventilación natural y de mantenimiento conforme a protocolos técnicos internacionales.



ACTUACIONES EN RELACIÓN CON LA AFECCIÓN A LOS LOCALES COMERCIALES

En relación a la afección que la COVID-19 ha tenido en los locales comerciales, se ha trabajado por parte de Adif y Adif AV, en ofrecer a los clientes de las estaciones una serie de ayudas centradas en la reducción de la Renta conforme con el RD23/2020. Dichas ayudas consisten en aplicar un porcentaje de bonificación de la mitad del porcentaje de reducción de las ventas del local comparado con el mismo período de 2019, siempre y cuando dicha reducción de las ventas fuera superior al 40%. El pago de la renta correspondiente se podía realizar de manera aplazada en los siguientes 24 meses sin intereses, si el contrato sigue en vigor o hasta la fecha de finalización del mismo.

Un total de 324 clientes han solicitado las ayudas ofrecidas por Adif para el periodo Marzo – Junio en el plazo previsto, hasta un mes después de la publicación del RD 23/2020. El número de contratos vigentes con dichos clientes son 499.

Los clientes contactados son 324, el 100% del total, con el siguiente resumen de respuestas a nivel de contratos:

Respuesta afirmativa	431
Respuesta negativa	9
Solicitan resolución	30
No aplica	59
Adendas firmadas	431

Para el 85% del total de contratos, se aceptaron las condiciones ofertadas y se han firmado 431 adendas. Sólo 9 clientes han reiterado por escrito su negativa a aceptar las ayudas, en 59 contratos las medidas no eran aplicables por no cumplirse las condiciones y por último, 30 contratos, aun habiéndose acogido a las ayudas, finalmente han solicitado resolución.

Estas ayudas iniciales cubrían el periodo del estado de alarma marzo - junio y llegaban hasta el mes de octubre incluido, pero el 17 de noviembre de 2020, se aprobaron las nuevas medidas con los arrendatarios, para paliar el impacto de la crisis ocasionada por la COVID-19, a partir del 31 de octubre de 2020. Para informar de estas segundas medidas aprobadas, en el mes de diciembre y primeros días de enero, se han mandado 251 comunicaciones correspondientes a 413 contratos.

Una vez que los clientes envíen la documentación pertinente, será cuando se disponga del número de viajeros reales del periodo noviembre – enero para poder realizar los cálculos pertinentes.



SERVICIOS DE MANTENIMIENTO EN ESTACIONES

En 2020 se ha elaborado la documentación técnica y la tramitación administrativa para la publicación de la licitación del **Servicio de prestación de servicios de mantenimiento** en todas las estaciones de Adif y de Adif Alta Velocidad que tienen tráfico de viajeros, alcanzando a un total de 1498 estaciones, incluyendo 5 estaciones en líneas de alta velocidad que se prevé su puesta en servicio en 2021.

Con esta actuación los resultados esperados son una mejora de los niveles de fiabilidad de las instalaciones, mejora de las condiciones de seguridad en el ámbito exterior a andenes y mejora de la capacidad de respuesta en situaciones extraordinarias incidentales, en todas las estaciones de viajeros, incluidas las de menor tráfico de viajeros situadas en zonas rurales o de menor población.

También durante 2020 se ha elaborado la documentación técnica y la tramitación administrativa para la publicación de la licitación del **Servicio de prestación de servicios auxiliares y complementarios** en un total de 68 estaciones de viajeros, de forma presencial, de manera que se maximice la operatividad y se asegure el funcionamiento continuado de las estaciones.

Con este contrato se conseguirá dar cobertura a necesidades propias de Adif en 60 estaciones con un tráfico de viajeros superior a 150 viajeros subidos/día, en las que actualmente no se dispone de recursos humanos, y a otras 8 estaciones significativas aún cuando tienen un tráfico de viajeros inferior. Asimismo, se contempla la prestación de servicios extraordinarios de forma puntual, a demanda de Adif, en cualquiera de las 1498 estaciones con tráfico de viajeros. De esta manera los resultados esperados son una mejora en el servicio prestado y en la imagen percibida por los viajeros, al existir presencia continua de personal en las estaciones durante su horario de apertura, y una mejora de la capacidad de respuesta inmediata ante incidencias o situaciones imprevistas.

Dado el importe del presupuesto de licitación de los dos expedientes indicados, se tiene que los mismos deben ser autorizados por el Consejo de Ministros, lo que se ha producido en el mes de diciembre de 2020, por lo que su licitación y contratación se ejecutará en 2021.

El servicio de mantenimiento en estaciones de viajeros se prestará considerando para cada estación la realización de una visita programada al mes o una visita programada cada dos meses, según la modalidad de mantenimiento establecida por estación, más las necesarias por mantenimientos correctivos u otros servicios adicionales de mantenimiento, estando definidos los siguientes tipos de servicio:

- Servicios ordinarios de mantenimiento integral en 529 estaciones de la red convencional de Adif, que comprenden las actividades de mantenimiento preventivo, correctivo, conductivo y de revisión del estado y control de activos.
- Servicios ordinarios de mantenimiento conductivo y de revisión del estado y control de activos en 860 estaciones específicas de servicios de Cercanías y estaciones de la red de ancho métrico, de ciertas instalaciones y equipamientos en el ámbito de gestión por Adif.
- Servicios ordinarios de mantenimiento conductivo y de revisión del estado y control de activos, de ciertas instalaciones y equipamientos, en 62 estaciones de la red convencional de Adif, situadas en capitales de provincia, capital de Comunidad Autónoma o en núcleo urbano de mayor población y mayor tráfico de viajeros, y 42 estaciones con tráfico ferroviario de alta velocidad actuales más las 5 nuevas que se prevén su puesta en funcionamiento en corto plazo.
- Servicios extraordinarios, a demanda de Adif, en el alcance de las 1.498 estaciones, de mantenimiento correctivo u otros servicios adicionales de mantenimiento para asegurar la operación normal de las estaciones.

Los trabajos de prestación de servicios auxiliares y complementarios en estaciones incluyen las consistencias siguientes:

- Ejecución de tareas para que la estación esté dispuesta para prestar servicio normal.
- Atención a clientes y gestión de servicios de estación específicos de Adif.
- Atención medios de información a viajeros y manejo de los sistemas asociados.
- Control de actividades en la estación y atención servicios generales, incluyendo el seguimiento y control de las actividades de terceros con presencia en la estación.
- Control y vigilancia del estado de activos y seguridad en la estación.
- Colaboración en situaciones de incidencias o emergencias, alcanzando a la utilización de equipos desfibriladores, si existen, y el manejo de equipos de protección contra incendios u otros medios de la estación existentes.
- Trabajos de entretenimiento, resolución de pequeñas incidencias o actuaciones puntuales para mantener la disponibilidad de los servicios de las estaciones y el buen funcionamiento de las instalaciones, en situaciones de normalidad, en situaciones extraordinarias por incidencias o como medida preventiva.
- Actividades de prevención de riesgos que se requieran.

CENTRO NEURONAL

En 2020 se ha efectuado la redacción de la documentación técnica del expediente de 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.

Este proyecto tiene como objetivo la implantación y puesta en funcionamiento del Centro Neuronal de Estaciones (CNE), plataforma tecnológica y de servicio desde la cual se efectuará la monitorización y gestión remota de instalaciones y equipos de las estaciones de viajeros, contemplando también acometer las actuaciones de tecnificación y automatización necesarias en el ámbito propio de las estaciones para su telegestión desde el Centro Neuronal.

La actuación prevista se enmarca dentro del Plan de Transformación Digital de Estaciones, como una de sus iniciativas clave, con el objetivo, por una parte, de dar a Adif voz y capacidad para llegar a los viajeros las 24 horas del día, posibilitar el funcionamiento normal de operación de las estaciones y asegurar la prestación de servicios básicos en horarios sin personal, y por otra, dar un servicio rápido y eficaz a todas las incidencias relevantes que ocurran en todas las estaciones de la Red.

Para ello se acometerán las actuaciones de dotación e instalación de equipamientos tecnológicos y sistemas centralizados de explotación de estaciones de viajeros, de adquisición de los equipos y sistemas de *hardware* y *software* necesarios para el propio Centro Neuronal, y las actuaciones de adaptación, renovación o nueva instalación de los equipamientos que se deben acondicionar en las estaciones al objeto de su integración en el Centro Neuronal para su monitorización y gestión centralizada.

Los trabajos a efectuar alcanzan al suministro, instalación y puesta en funcionamiento de los equipamientos y sistemas necesarios en el local previsto por Adif para situar el Centro Neuronal, en la estación de Valdebebas, no alcanzando a las actuaciones de reforma de obra civil del local ya existente en dicha estación, cuyo proyecto se encuentra en 2020 en fase de redacción por el área de Proyectos de Adif.

Las estaciones previstas incorporar al Centro Neuronal son todas las estaciones de viajeros gestionadas directamente por Adif, en total 640 estaciones, si bien el CNE se diseña con capacidad de prestar servicio a todas las estaciones de viajeros, incluyendo a futuro las estaciones de Cercanías y estaciones de la red de ancho métrico.

Tras la elaboración del pliego de prescripciones técnicas se prevé su licitación e inicio de los trabajos en 2021.



GESTIÓN DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS

En 2020, el Área de Servicios Logísticos de Adif ha continuado su labor para impulsar y conseguir una mayor eficiencia de las terminales ferroviarias de mercancías. Para ello, ha continuado con acciones ya iniciadas en ejercicios anteriores y ha puesto en marcha nuevas iniciativas para el fomento y la sostenibilidad de estas instalaciones. Estas labores han hecho posible que, por vez primera, pese a la incidencia de la COVID-19 en el sector del transporte de mercancías, a cierre acumulado de noviembre, se haya alcanzado un resultado positivo tanto en el resultado bruto como en el neto de explotación.

Esta meta se ha conseguido gracias a que, a pesar de un descenso en el volumen total de transporte, el ferrocarril de mercancías ha tenido una excelente respuesta en una difícil situación y la gestión de las terminales se ha realizado con la máxima eficiencia.

Todo ello se ha logrado profundizando en las líneas básicas de actuación ya marcadas: definición del modelo de gestión más eficiente, ofertar servicios orientados al cliente, maximizar el aprovechamiento de los medios productivos y ofertar infraestructuras nodales eficientes.

En relación con la primera de estas líneas básicas, se ha elaborado un “Estudio para evolucionar los modelos de gestión de las Instalaciones de servicio de Adif dedicadas al transporte de mercancías” en el que, tras analizar la oferta actual de las Instalaciones de Servicio para Mercancías y estudiar los modelos en algunos de los países de la Unión Europea, se ha precisado el modelo de gestión más eficiente en cada una de ellas. Además, con el fin de avanzar hacia una mayor colaboración público-privada en la explotación de las terminales ferroviarias de mercancías, se ha analizado la tipología del agente o socio estratégico que puede acompañar a Adif en dicho reto. Con esto se pretende que las empresas privadas especializadas en la materia aporten su conocimiento y se impliquen a largo plazo, tanto en la explotación, como en la promoción de las instalaciones.

Mientras se adecuan las instalaciones y los procedimientos para implantar estos modelos de gestión, continúa la participación de terceros mediante el modelo “a Riesgo y Ventura” en la explotación de las terminales de mercancías de Adif. Así, son ya 24 las instalaciones gestionadas bajo este modelo, frente a las 22 del año anterior.

La actividad de manipulación de UTI que se desarrolla en este modelo de Riesgo y Ventura en 2020 se sitúa en 450.677 movimientos, frente a los 512.429 en el conjunto de las instalaciones (Riesgo y Ventura y Gestión Directa), lo que supone un 88% de todas las UTI manipuladas en las Terminales de Adif.



ACTUACIONES PARA OFERTAR SERVICIOS ORIENTADOS AL CLIENTE

Respecto a las actuaciones para ofertar servicios orientados al cliente, se han actualizado los siguientes Catálogos vigentes durante el año 2020:

- 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.

En relación con los **trenes recibidos y expedidos**, en base a las 38 instalaciones principales recogidas en la Declaración de la Red 2020, la estimación de cierre para este dato se sitúa en 86.925 trenes (datos a noviembre 2020), lo que supone un descenso del 15% respecto del 2019, derivado de la pandemia de la COVID-19. Por otro lado, las instalaciones que en 2020 han sido gestionadas directamente por las empresas ferroviarias en régimen de auto-prestación para realizarse las maniobras y las operaciones sobre el tren han sido 203.

Asimismo, se mantienen **21 convenios** o acuerdos de colaboración con las **Autoridades Portuarias** para la prestación de los servicios de acceso y expedición de trenes, así como las maniobras en el interior del puerto, por parte de Adif.

En lo relativo al servicio de suministro de combustible, el **consumo en litros** durante el ejercicio 2020 se estima en **63,7 millones** lo que supone una reducción del 30,12% respecto al 2019.

En cuanto a la **evolución del precio del producto**, se ha mantenido un comportamiento a la baja durante todo el ejercicio debido a la evolución del cambio euro/dólar, así como el precio del petróleo Brent, resultando que **el precio medio para el año 2020 ha disminuido**, con respecto al obtenido en 2019, en un **32,84%**, hasta alcanzar un precio medio de 31,69 céntimos de euro/litro. Ambos factores, consumo y precio, han producido un decremento del gasto de 22,83 millones de euros.

Se ha llevado a cabo una nueva licitación para el **suministro de Gasóleo B** exento de impuestos especiales y que ha sido adjudicado por un importe de 37,26 millones de euros para un total de 74,5 millones de litros y que, además, supone una subida del 4,39 % en los gastos de distribución por €/m³.

Con respecto al **plan de inversiones para actuaciones relacionadas con el suministro de combustible**, en 2020 se adjudicaron obras para la renovación de instalaciones, así como la implantación de medidas ambientales por importe de 400 mil €.

Al objeto de poder realizar la **liquidación y extinción del Convenio para la prestación de servicios entre Adif y Renfe Operadora** de "Suministro de Combustible y Energía de Tracción", de fecha 7 de junio de 2005, se han llevado a cabo las gestiones necesarias para que, por un lado, Adif garantice el servicio de suministro de combustible en aquellas instalaciones que son almacenes fiscales, ofreciendo dicho servicio a cualquier empresa ferroviaria de modo no discriminatorio y, por otro lado, que a Renfe Viajeros le permita llevar a cabo toda la gestión de aquellas instalaciones de suministro que son para su autoconsumo, desde el proceso de compra del combustible hasta su dispensación, incluida la gestión documental y el mantenimiento de las instalaciones. Para ello se ha establecido un contrato de arrendamiento de aquellas instalaciones que, siendo titularidad de Adif y estado ubicadas en suelo de Adif, son de autoconsumo de Renfe Viajeros y además se ha procedido a la venta de la instalación de Cerro Negro, que siendo

titularidad de Adif está ubicada en suelo de Renfe. Todo el proceso se ha culminado con fecha 1 de octubre de 2020.

Por otro lado, durante el mes de mayo de 2020 la Dirección de Servicios Logísticos puso en marcha el **Plan de Reactivación del Transporte de Mercancías por Ferrocarril**, una iniciativa para facilitar la recuperación de la cuota de mercado como consecuencia de la pandemia de la COVID-19.

Este Plan de Reactivación, se llevó a cabo por varios equipos de trabajo con los principales grupos de interés del sector del transporte y logística español (empresas ferroviarias, asociaciones sectoriales, explotadores de servicios en terminales de Adif, operadores ferroviarios e intermodales, cargadores y la comunidad logística que forma parte de una terminal de transporte de mercancías), y recogía una serie de acciones de acuerdo con las necesidades identificadas en estos grupos para el período de reactivación, especialmente relacionadas con la planificación y cumplimiento de tráficos ferroviarios con las fábricas de automoción y puertos, la flexibilidad en la prestación de servicios en las terminales de transporte de mercancías titularidad de Adif, la atención comercial en todos aquellos aspectos que afectan al tráfico de mercancías por ferrocarril (proyectos, obras en línea, gestión de incidencias, etc.) y, por último, con la implantación de medidas para aminorar los efectos de la pandemia de la COVID-19.

Otra línea de trabajo, en lo que respecta a este apartado de ofertar servicios orientados al cliente, se refiere a un **trabajo conjunto entre las Direcciones de Servicios Logísticos, Gestión de Capacidad, Planificación Funcional y Técnica**, con el fin de avanzar para la implantación de **Autopistas Ferroviarias en ancho ibérico**. Así, tras la propuesta de una Autopista Ferroviaria para el trayecto Algeciras-Madrid-Zaragoza, se ha realizado este mismo trabajo para el itinerario Valencia-Madrid. Estos servicios, además de ser pioneros en España, pueden suponer un avance importante en cuanto al cumplimiento de los compromisos de Adif con el desarrollo sostenible, fundamentalmente en materia de ahorro energético, siniestralidad y reducción de emisiones.

Por último, en relación con los servicios orientados al cliente, a finales del mes de noviembre de 2020 se adjudicó el desarrollo del **proyecto SIMPLE** (*Simplification of Processes for a Logistic Enhancement*). Esta nueva plataforma, 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. A esta última contribuirá una innovadora solución de registro distribuido *blockchain*, a través de la que se operarán parte de los servicios ofrecidos por la plataforma.

La plataforma logística permitirá **conocer la trazabilidad**, tanto de las mercancías como de la documentación e información ligada a su transporte, y de los distintos medios implicados. De esta forma, contribuirá a asegurar la transparencia e inviolabilidad de las transacciones, tanto para flujos nacionales como internacionales de mercancías que entran, salen o discurren por los puertos españoles y/o por transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril.

La **nueva plataforma tecnológica**, abierta, integrada y colaborativa, permitirá interactuar telemáticamente a los diferentes modos de transporte y agentes que componen la cadena logística, intercambiar información de manera digital y gestionar de forma integrada el conjunto de datos y documentos de los diferentes sistemas, automatizando los flujos de información. También facilitará la interconexión entre las administraciones públicas competentes y los distintos agentes del sector logístico privado. Además, al introducirse los datos una sola vez, se simplificarán y agilizarán los procesos relacionados con el transporte y la logística, siempre respetando el máximo nivel de confidencialidad, seguridad, integridad y disponibilidad.

La **digitalización y la integración de la información** que ofrecerá esta plataforma hará posible explotar toda la información de la actividad logística, lo que contribuirá igualmente a optimizar las rutas, mejorar procesos y reducir stocks y costes. Tendrá un claro impacto, igualmente, a la hora de conseguir un transporte de mercancías más sostenible y respetuoso con el medioambiente, al contribuir a disminuir el uso de papel y de las emisiones GEI.

El desarrollo e implantación de la plataforma logística nacional supone un hito importante en la aplicación de *blockchain* al sector logístico y es también un proyecto de gran complejidad técnica, debido a que integra también tecnología fuera de la cadena de bloques.



MAXIMIZAR EL APROVECHAMIENTO DE LOS MEDIOS PRODUCTIVOS

Pasando al apartado relativo a **maximizar el aprovechamiento de los medios productivos**, se ha llevado a cabo la inspección del conjunto de grúas-pórtico adscritas al área de Servicios Logísticos, se ha continuado con la acción de enajenación de las grúas móviles y pórticos obsoletas, y con la adquisición y puesta en servicio de una nueva grúa móvil *Reach - Stacker* para su instalación en Bilbao. Asimismo, se ha llevado a cabo la rehabilitación y puesta en servicio de la grúa-pórtico 1-6-1 de Zaragoza Plaza, que permitirá la ampliación de su vida útil, así como su adecuación a la normativa vigente.

Por otro lado, se sigue realizando el mantenimiento de basculas de vagones y de equipos de pesaje electrónico con funciones de limitadores de carga para grúas de carga y descarga de contenedores.

En cuanto a las locomotoras, se continúa con el seguimiento del nuevo plan de mantenimiento de la serie 310, y de la efectividad de las rotaciones de los vehículos para su mejor aprovechamiento. Asimismo, se ha realizado un plan de fiabilidad para aplicar a las locomotoras de la Serie 311, con el fin de amortiguar el exceso de averías en las mismas.

También, junto con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación y la Dirección de Gabinete y Gestión Corporativa, se ha estado trabajando en la elaboración de documentos que se integrarán en el Sistema de Gestión de Seguridad de Adif, para **garantizar condiciones y niveles adecuados de seguridad operacional** que den cumplimiento a la recomendación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria contenidas en la "Recomendación Técnica 008/2019" emitida por dicha Entidad. Estos trabajos finalizarán en el primer trimestre de 2021.

Para terminar con el apartado relativo a maximizar el aprovechamiento de los medios productivos, se está poniendo en servicio una **herramienta web para ofrecer la máxima información en relación con la trazabilidad de trenes**, en el ámbito de la gestión de la circulación. Este servicio se presta en colaboración con la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad y la Dirección de Transformación Digital y Sistemas y, una vez finalizado, se pondrá a disposición de explotadores de servicio y autoridades portuarias.





INFRAESTRUCTURAS NODALES EFICIENTES

En la línea de actuación cuyo objetivo se refiere a ofertar infraestructuras nodales eficientes, Adif está impulsando la **creación de una red de nodos intermodales y logísticos estratégicos vertebrando la red de terminales del país**, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial y su dimensión internacional.

El desarrollo de cada nodo se realiza preferentemente mediante la colaboración interadministrativa entre el MITMA y sus Entidades públicas Adif, Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, y las Administraciones Territoriales correspondientes donde éste se ubique y, en su caso, con sus empresas o entidades públicas; pudiendo, como se ha comentado anteriormente, dar entrada a la iniciativa privada, para desarrollar modelos de colaboración público-privada.

En el año 2020 se ha avanzado en el desarrollo de esta red, participando en las Comisiones Técnicas creadas por el MITMA para el desarrollo de los nodos de **Valencia-Fuente San Luis** y **Vitoria-Júndiz**, así como con la ejecución de las obras correspondientes a la Remodelación de la Terminal Ferroviaria de **Madrid-Vicálvaro**, subfase 1A, cofinanciada por el mecanismo CEF, cuya finalización se prevé en 2021 y que dotará a dicha terminal de cuatro nuevas

vías para tratamiento de trenes de 740m. y un nuevo enclavamiento electrónico.

También se ha avanzado en la redacción de los proyectos constructivos de Remodelación de las Terminales Intermodales y Logísticas de **Barcelona-La Llagosta** y **Vitoria-Júndiz**, así como en el del Nuevo Complejo Ferroviario de **Valladolid**. En **Valencia-Fuente San Luis** se ha adjudicado el contrato de asistencia técnica para la actualización del proyecto constructivo de la fase 1.

Asimismo, en octubre de 2020 se ha firmado un Protocolo de Colaboración para el impulso y consecución de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario, al **puerto de Barcelona** y para el desarrollo de la planificación y gestión del **nodo logístico de Barcelona**. En este sentido, se está trabajando con la Autoridad Portuaria de Barcelona en la planificación y gestión del nodo logístico que comprende las siguientes instalaciones:

- Terminal intermodal y logística del Vallés.
La Llagosta
- Terminal intermodal y logística del Prat.
Can Tunis y ZAL-Prat
- Terminal dedicada a servicios de autopista ferroviaria.

Por otro lado, se ha licitado una asistencia técnica para la redacción de los **Proyectos de Delimitación y Utilización de los Espacios Ferroviarios y Planes Especiales de Vicálvaro y Villaverde**.

Gracias a estos trabajos, en **Vicálvaro** se posibilitará un desarrollo de aproximadamente 300.000 m² para naves logísticas vinculadas al transporte ferroviario de mercancías, mientras que en **Villaverde** se evaluarán las edificaciones existentes con el fin de conseguir su máximo aprovechamiento, así como su adaptación a la normativa vigente.

En esta línea de actuación, pero en lo referente a la **seguridad y la eficiencia operativa**, así como a la rehabilitación y mejora, se han realizado actuaciones en las terminales de mercancías de **Madrid Abroñigal, Villaverde, Vicálvaro, Muriedas, Can Tunis, Huelva y Bilbao**.



Igualmente, se han acometido **6 actuaciones destinadas a la prevención de riesgos laborales y 7 de protección civil**, fundamentalmente para la mejora de las condiciones de trabajo y para la adecuación y mejora de instalaciones de protección contra incendios.



Además de estas, se han tramitado **tres nuevas actuaciones de eficiencia energética**, de acuerdo con el Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático, Descarbonización y Eficiencia Energética en el sistema ferroviario (horizonte 2018-2030).



5.4. Medio Ambiente y Lucha Contra el Cambio Climático

Adif siempre ha tenido presente la integración de criterios ambientales en su gestión empresarial. Prueba de ello es la existencia de documentos como la Política de Medio Ambiente, o el Código Ético y de Conducta. El Plan Estratégico 2030 sitúa al medio ambiente como una de las prioridades de la estrategia empresarial. Así queda reflejado en el objetivo estratégico sobre Medioambiente y Clima del Pilar de Sostenibilidad, que pretende contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos.

Si bien es cierto que el ferrocarril supone una ventaja medioambiental frente al uso de otros medios de transporte por su bajo impacto en la contaminación y sus bajas emisiones de gases de efecto invernadero, Adif es consciente del impacto negativo que sus obras generan en el entorno. Por esta razón, la Entidad entiende la importancia de asegurar la prevención y la vigilancia ambiental.

5.4.1. GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

Los aspectos relacionados con la sostenibilidad empresarial y la eficiencia energética son gestionados por la Dirección de Estrategia de Adif mientras que, de los aspectos operativos se encarga la Subdirección de Medio Ambiente de Adif AV.

Así, la estrategia y política ambiental de Adif se define conjuntamente desde la Subdirección de Responsabilidad Corporativa, Sostenibilidad y Marca, perteneciente al área de Estrategia de Adif, y la Subdirección de Medio Ambiente de Adif AV.

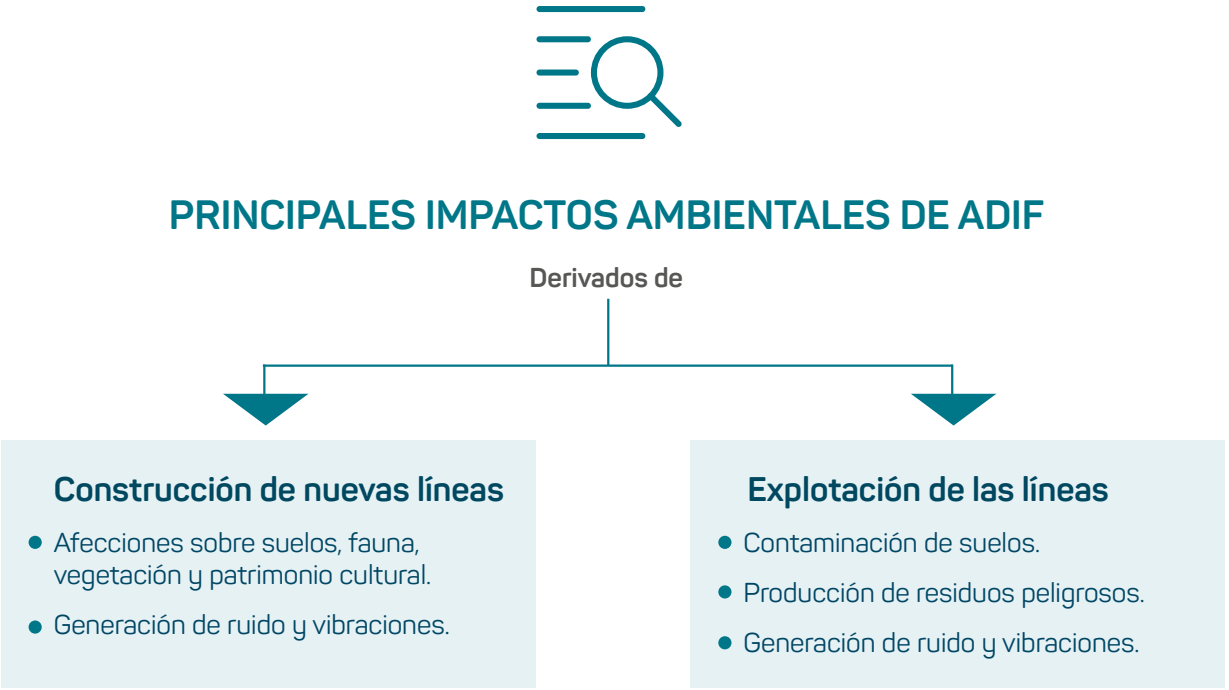
Es Adif AV la que, tras la segregación en Adif y Adif AV, y vía encomienda, implanta y supervisa dicha Política en ambas Entidades. Adif AV, presta, además otros servicios de gestión ambiental a Adif.



El **Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales** de Adif, recoge las directrices a seguir para la gestión ambiental a nivel interno, con el fin de reducir riesgos ambientales, optimizar los recursos disponibles y definir pautas de actuación.

La Entidad ha desarrollado un **Sistema de Gestión Ambiental**, con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad. El objetivo de esta iniciativa es el cumplimiento legal ambiental, así como la preservación del entorno y la biodiversidad.

Este Sistema de Gestión Ambiental, se inicia con la identificación de aquellos aspectos ambientales derivados de la actividad de Adif y que principalmente se deben a la explotación de las líneas de las redes convencionales de anchos ibérico y métrico, incluyendo la propia circulación de trenes y la conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y estaciones asociados a las mismas.





2020: Un año sin sanciones administrativas ambientales

Como resultado de las buenas prácticas ambientales de la Entidad, durante 2020 no se han producido incidencias medioambientales graves, ni se han registrado sanciones administrativas ambientales graves o muy graves impuestas en firme a Adif.



El Sistema de Gestión Ambiental de Adif se basa en la Norma ISO 14001:2015 y se encuentra certificado por AENOR. Con esta certificación, Adif se asegura de:

- Garantizar el cumplimiento de la legislación ambiental de aplicación al ámbito de las actividades y centros certificados.
- Establecer e implementar objetivos de mejora continua en el ámbito del sistema certificado que permitan mejorar la gestión ambiental de dichas actividades.

El alcance de esta certificación cubre los siguientes aspectos de la actividad de Adif:

- La 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 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 económicos² que, junto con su Sistema de Gestión Ambiental, permiten minimizar cualquier impacto negativo³.

/ INICIATIVAS VOLUNTARIAS

Con el firme compromiso de actuar en consonancia con la protección del medio ambiente, Adif lleva a cabo diversas actuaciones y participa en diferentes iniciativas voluntarias con terceros para promocionar el respeto por el entorno natural y minimizar los impactos ambientales derivados de su actividad. Las principales actuaciones dirigidas a la protección de los recursos naturales en el entorno de las infraestructuras ferroviarias que construye, mantiene y explota, son las siguientes:

- **Seguimiento del consumo de recursos naturales:** Adif elabora periódicamente indicadores sobre consumo de agua, energía y combustibles.
- **Homologación de canteras de balasto:** Adif cuenta con una relación de canteras que cuentan con el Estudio de Impacto Ambiental y el correspondiente Plan de Restauración.
- **Utilización de energía solar:** Adif continúa desarrollando actuaciones de utilización de este tipo de energía renovable que contribuye al desarrollo sostenible sin afectar a la calidad del aire y los suelos.

Históricamente, Adif ha participado en diversas iniciativas para mejorar el conocimiento tanto del medio natural, como del impacto de sus actividades sobre éste. Adif participa en las actividades de la Plataforma de Medio Ambiente, Energía y Sostenibilidad de la UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*).

² Dentro del Programa de Seguros, la entidad cuenta con un seguro de responsabilidad civil general de explotación de Adif y Adif AV y responsabilidad civil complementaria, que incluye una cobertura adicional y específica referente a la responsabilidad civil medioambiental. Esta garantía complementaria cubre la responsabilidad medioambiental derivada de la Ley 26/2007 (desarrollada parcialmente por el Real Decreto 2090/2008 de 22 de Diciembre) abarcando los gastos de reparación primaria, complementaria y compensatoria.

³ Los criterios para calificar una sanción como leve, grave o muy grave, están recogidos en el acuerdo de inicio del expediente sancionador, o en la resolución del mismo. Se califica en base a la norma infringida.



5.4.2. USO SOSTENIBLE DE RECURSOS

Adif consume diferentes recursos necesarios para el desarrollo de su actividad. Con el fin de desarrollar buenas prácticas ambientales y con el apoyo de su Sistema de Gestión Ambiental, la Entidad pretende minimizar, en la medida de lo posible, el consumo de los recursos necesarios para el desarrollo de su actividad, así como el impacto de sus actividades sobre el entorno.

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

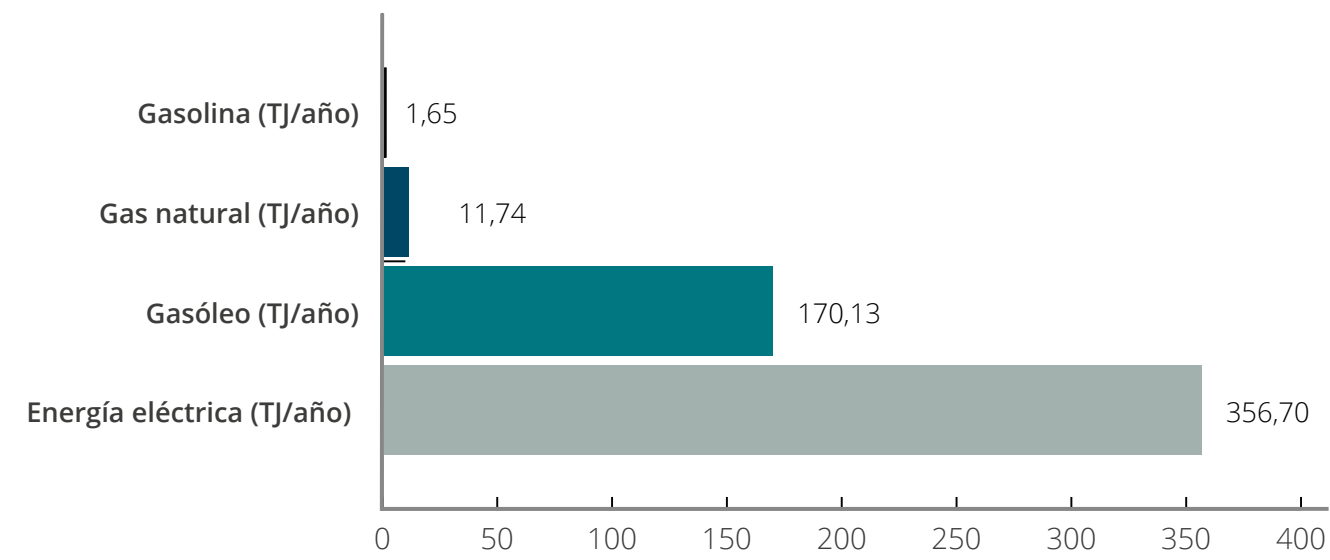
CONSUMO DE ENERGÍA

El consumo de energía final de Adif en actividades propias se desglosa en la siguiente tabla en función del tipo de energía o combustible consumido para el periodo 2018-2020:

TIPO DE ENERGÍA/COMBUSTIBLE	2018	2019	2020
Energía eléctrica (TJ/año)	389,23	385,47	356,70
Usos Tracción (UT)	13,02	12,80	0,56
Usos Distintos de Tracción (UDT)	376,21	372,67	356,15
Gasóleo (TJ/año)	218,54	247,57*	170,13
Gasóleo A – Automoción	58,92	102,22*	50,59
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	39,94	32,53	27,27
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0,00	0,08	0,18
Gasóleo B – Oper. Aux. Terminales	6,72	5,52	4,10
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	92,71	88,10	74,67
Gasóleo C – Calefacción	20,25	19,12	13,31
Gasolina (TJ/año)	0,73	2,26*	1,65
Autogas (TJ/año)	0,00	0,00	0,001
Gas Natural Comprimido (TJ/año)	0,00	0,00	0,001
Gas Natural (TJ/año)	11,59	18,62*	11,74
TOTAL	620,10	653,92*	540,22

* Valores actualizados.

CONSUMO DE ENERGÍA POR TIPO DE COMBUSTIBLE EN 2020



El consumo de energía en actividades propias en Adif proviene principalmente de la electricidad (66%) y el gasóleo (31,5%). Éste último es utilizado en los vehículos y equipos de mantenimiento de vías, maniobras a talleres, operaciones auxiliares en terminales y maniobras en estaciones. En menor medida, Adif consume gas natural (2,2%) y una mínima cantidad de gasolina para automoción de su flota. Los consumos de autogas y gas natural comprimido de automoción no se muestran en el gráfico porque son valores casi nulos.

Por otro lado, el consumo indirecto de energía primaria se atribuye principalmente al consumo de energía eléctrica. Así, se expone en la siguiente tabla el consumo indirecto derivado del consumo final de energía eléctrica, desglosado por tipo de fuente de energía primaria:

FUENTES DE ENERGÍA PRIMARIA (TJ/AÑO)	2018	2019	2020
Carbón	179,93	53,01	25,66
Gas Natural y fuel	-	-	-
Ciclo combinado	136,54	255,18	204,68
Nuclear	274,36	278,60	297,52
Cogeneración y residuos no renovables	159,51	157,79	154,66
Turbinación bombeo	10,21	8,63	14,48
Recursos fósiles	760,56	753,22	697,00
Hidráulica	55,46	40,92	41,52
Eólica	79,57	87,98	72,86
Solar (fotovoltaica y térmica)	19,29	23,32	26,38
Otras renovables ⁴	6,83	7,37	6,92
Recursos renovables	161,14	159,59	147,68
TOTAL	921,70	912,80	844,68

Nota: Valores calculados con base en los datos de Red Eléctrica de España sobre la estructura de generación de electricidad anual peninsular.

⁴ Otras renovables incluyen biogás, biomasa, hidráulica marina y geotérmica

INTENSIDAD ENERGÉTICA FINAL Y PRIMARIA

La intensidad energética se entiende como el consumo de energía final o primaria (en MJ consumidos) por unidad de producción representativa de la actividad de Adif (tráfico gestionado, en km-tren).

Estos dos indicadores permiten cuantificar la eficiencia energética de la gestión de la Entidad, además de la dependencia del consumo de energía en relación con el crecimiento de la actividad.

	2018	2019	2020
Km-tren gestionados (km-tren/año)	140.580.714	138.322.528	111.928.055
Intensidad energética final (MJ/km-tren)	4,41	4,73*	4,83
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	8,20	8,54*	9,19

* Valores actualizados

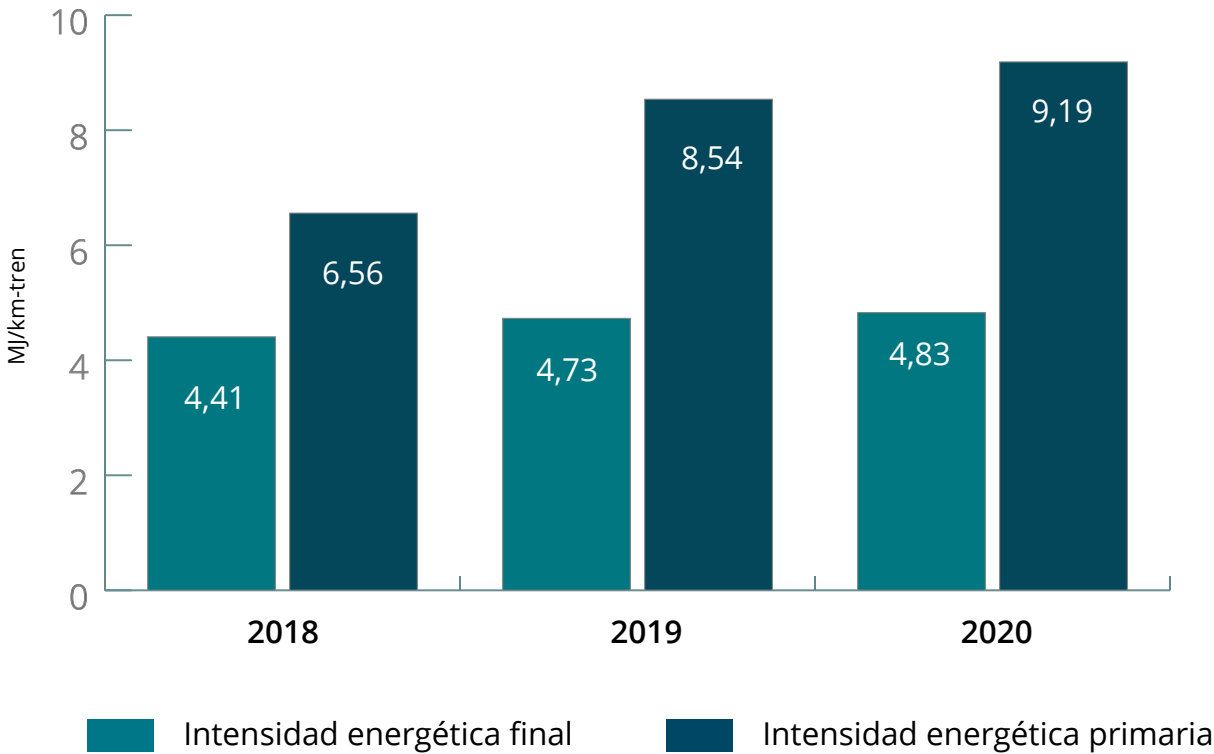
Como se puede observar en la tabla anterior, el tráfico ferroviario gestionado por Adif en 2020 ha sido un **19,1%** inferior con respecto al tráfico de 2019. Esto hace que tanto la intensidad energética final y como la primaria hayan aumentado, un **2,1%** y un **7,6%** respectivamente desde el año anterior, aunque no son datos indicativos de un desempeño energético peor ya que están condicionados a esa reducción de los tráficos ferroviarios durante 2020.



Intensidad energética en aumento

La intensidad energética final aumenta ligeramente en Adif durante el 2020 debido a la disminución del 19,1% del tráfico respecto al año pasado..

INTENSIDAD ENERGÉTICA



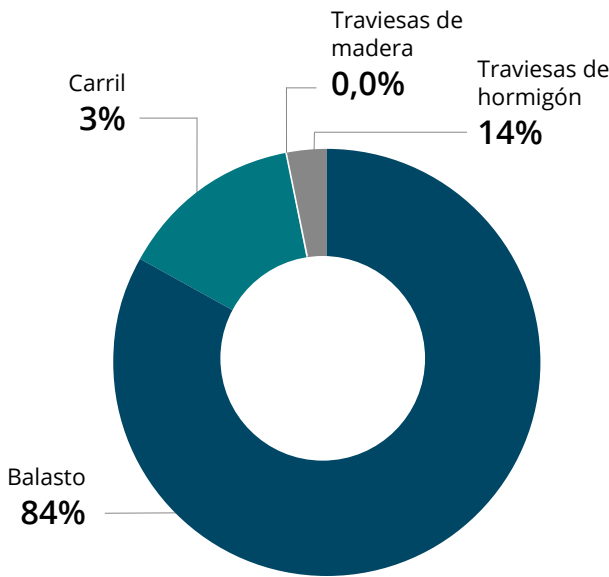


CONSUMO DE MATERIALES EN OPERACIONES DE MANTENIMIENTO

El consumo de materiales en Adif se concentra mayoritariamente en los materiales ferroviarios utilizados en la actividad de mantenimiento de la red, como las traviesas, el carril y el balasto.

TOTAL MATERIAL FERROVIARIO	2018	2019	2020
Carril (t)	16.287	17.817	13.137
Traviesas de madera (t)	1.735	1.159	962
Traviesas de hormigón (t)	41.566	132.764	68.691
Balasto (t)	782.032	360.672	422.273

CONSUMO DE MATERIALES



El consumo de materiales se reduce principalmente al uso de balasto (84%), seguido de las traviesas de hormigón, que suponen un 14% del consumo total de materiales.



CONSUMO DE HERBICIDAS

	2018	2019	2020
Superficie tratada	330.015.756	307.753.892	298.546.135
kg+l	306.357	253.805	248.903
Índice	0,93	0,82	0,83

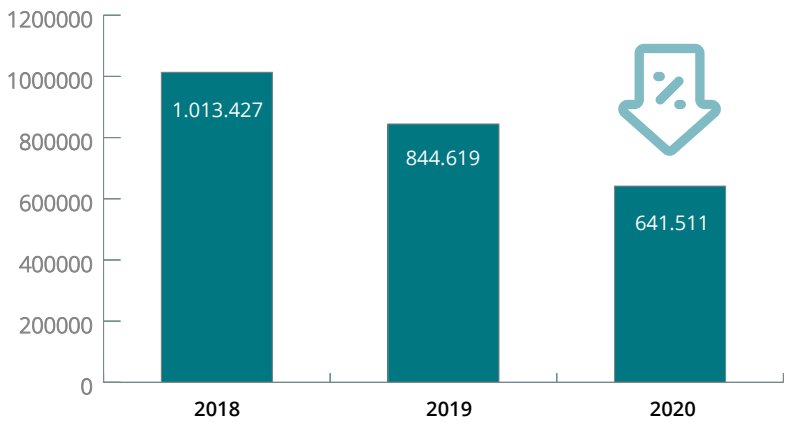
Adif emplea herbicidas con objeto de impedir el crecimiento de las plantas herbáceas en las infraestructuras e instalaciones de su propiedad, cuyo crecimiento puede generar problemas en la circulación y un mayor riesgo de que se produzcan incendios en los márgenes de las vías. El consumo de herbicidas por unidad de superficie tratada en 2020 se ha reducido un 27 % respecto al año 2017.



CONSUMO DE AGUA

	2018	2019	2020
Consumo de agua (m³)	1.013.427	844.619	641.511

VOLUMEN DE AGUA CONSUMIDA (m³)



El consumo de agua en Adif se debe principalmente al uso sanitario y la limpieza de las instalaciones.

La fuente principal de abastecimiento es la red pública de abastecimiento, aunque existe un pequeño consumo procedente de pozos.

El consumo de agua en Adif durante el ejercicio 2020 se ha reducido en un 24,05% respecto al ejercicio 2019.



Plan de Lucha Contra el Cambio Climático

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

5.4.3. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

MARCO ESTRATÉGICO

Sobre la base de los Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética existentes, aprovechando la experiencia y conocimiento adquirido desde su implantación en 2009, se ha trabajado en la elaboración de un Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018 – 2030 común a Adif y Adif AV que, desde su aprobación el primer trimestre de 2019 sustituye a los citados Planes Directores de ambas Entidades.

Este Plan de Lucha contra el Cambio Climático se enmarca dentro del Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, dentro de uno de los principales pilares del mismo, la sostenibilidad, dando respuesta al objetivo estratégico de contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de los recursos.

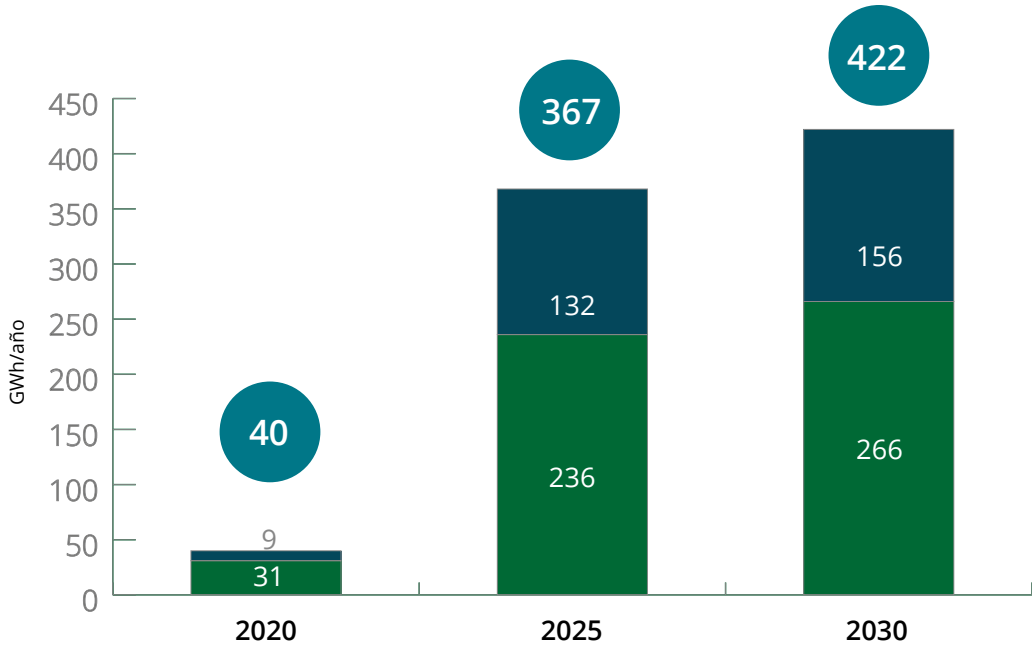
De este modo, la finalidad del Plan es aumentar la contribución de Adif y Adif AV a la Lucha Contra el Cambio Climático. Para ello, este Plan se estructura en las siguientes líneas de actuación:

LÍNEAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

- ✓ Gestión de la energía.
- ✓ Eficiencia Energética.
- ✓ Descarbonización y energías renovables.
- ✓ Mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias.
- ✓ Cultura y sensibilización.

En materia de ahorro energético, en el citado Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif AV para el periodo 2018-2030 se han establecido las siguientes metas para tres diferentes momentos:

METAS ANUALES DE AHORRO ENERGÉTICO
EN EL SISTEMA FERROVIARIO

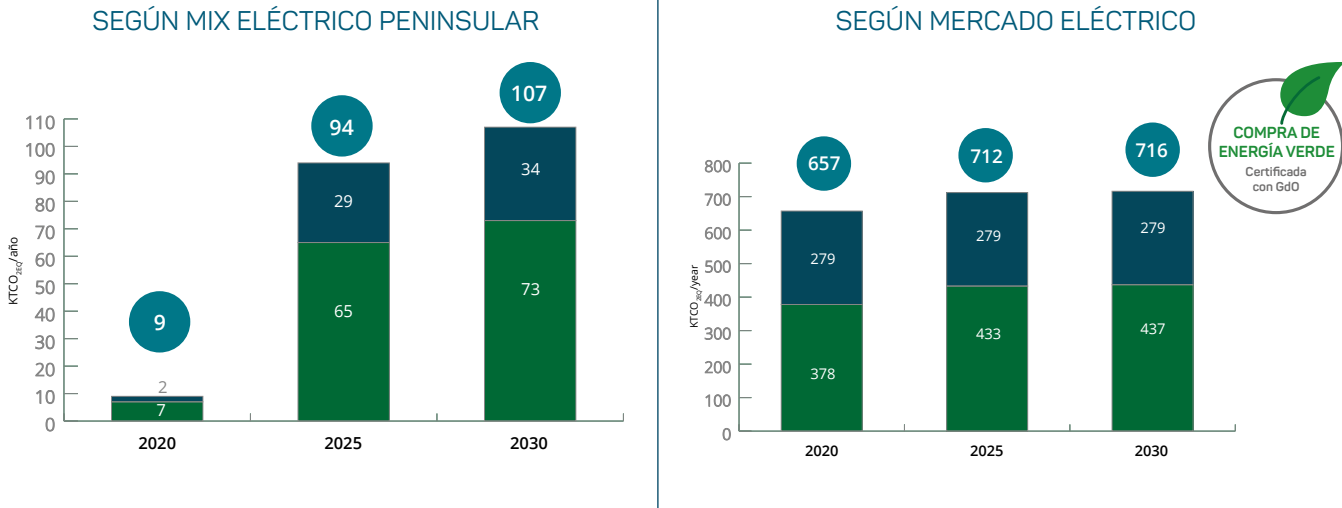


A través de la implantación de los proyectos incluidos en este Plan, la **reducción acumulada** del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 es de un total de **2.900 GWheq para ambas Entidades**.

En el marco de este Plan, cabe destacar que desde 2019, Adif y Adif AV han apostado por la **Compra de Energía Eléctrica Verde** con Certificados de Garantía de Origen (GdO), de manera que las emisiones de GEI asociadas al consumo de energía eléctrica se podrían considerar nulas.

Sin embargo, para la definición de los objetivos de reducción de emisiones de GEI del Plan se ha realizado un doble cálculo aplicando las recomendaciones de los estándares internacionales, por lo que se han establecido metas anuales de reducción de emisiones de GEI para Adif y Adif AV según el mix eléctrico peninsular y según el mercado eléctrico con la Compra de Energía Verde con GdO:

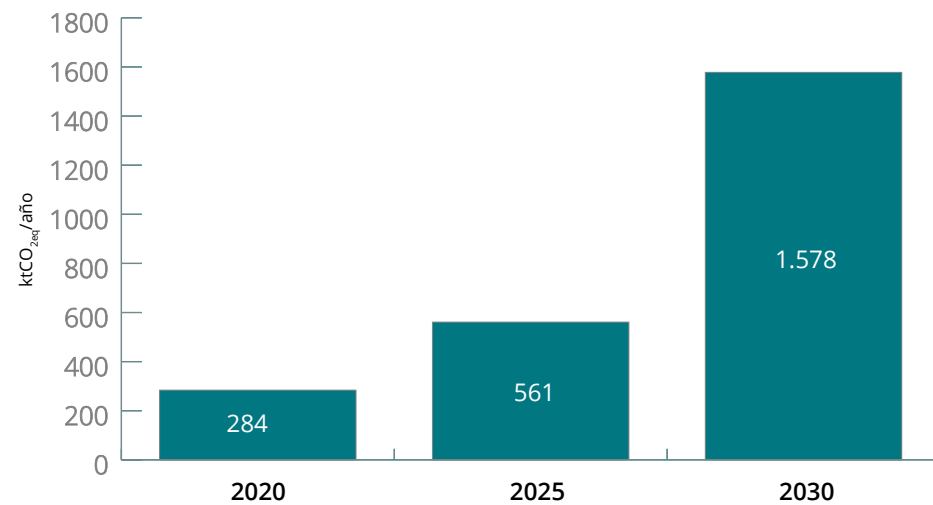
METAS ANUALES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GEI
EN EL SISTEMA FERROVIARIO



La reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 de Adif y Adif AV, sería de **777 ktCO_{2eq}** (según mix eléctrico) y de **3.700 ktCO_{2eq}** (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO).

El Plan también tiene en cuenta como contribuyen las actuaciones desarrolladas para fomentar el trasvase modal al ferrocarril. Así, a partir de una hipótesis de incremento de la cuota modal del ferrocarril a 2030 tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías, alineada con los objetivos del Libro Blanco del Transporte y los objetivos establecidos por la Unión Europea y la Agencia Internacional de la Energía, se estiman las emisiones de GEI evitadas por la transferencia modal al ferrocarril.

METAS ANUALES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GEI POR EL CAMBIO MODAL



Reducción de emisiones de GEI totales acumuladas (2030)

Según mix eléctrico peninsular

9.100 ktCO_{2eq}

Según el mercado eléctrico

12.000 ktCO_{2eq}

La reducción acumulada de emisiones para 2030 derivadas del cambio modal se estima en más de **8.400 ktCO_{2eq}**.

De esta manera, sumando las emisiones estimadas para el trasvase modal, el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif y Adif AV generarían en su totalidad una reducción de emisiones de GEI acumuladas para 2030 de **9.100 ktCO_{2eq}** según mix eléctrico y de **12.000 ktCO_{2eq}** según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO.

INDICADORES ESTRATÉGICOS

Para poder realizar un seguimiento del grado de avance del Plan de Lucha contra el Cambio Climático se han definido dos indicadores estratégicos principales:

- **Mejora de la eficiencia energética:** GWh_{eq} ahorrados anualmente por la implantación de actuaciones de eficiencia energética.
- **Reducción de emisiones de GEI:** tCO_{2eq} evitadas anualmente por actuaciones de lucha contra el cambio climático implantadas.

Ambos indicadores se refieren a los ahorros energéticos y reducción de emisiones producidos en todo el sistema ferroviario y tienen en cuenta las medidas implantadas desde 2009 como consecuencia de los anteriores Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética.

En el caso de Adif, los datos de ambos indicadores para el periodo 2018-2020 son los siguientes:

MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA (GWh_{EQ} / AÑO)

	2018	2019	2020
UT (uso tracción)	1,06	1,06	11,29
UdT (uso distinto de tracción)	26,63	26,99	27,84
TOTAL	27,69	28,06	39,13

39,13 GWh_{eq}/año

Consumo energético ahorrado desde 2009



REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GEI (TCO_{2eq} / AÑO)

	2018	2019	2020
UT (uso tracción)	234	234	1.403
UdT (uso distinto de tracción)	6.014	6.095	4.385
TOTAL	6.247	6.329	5.787

5.787 tCO_{2eq}/año

Emisiones evitadas por acciones de eficiencia energética y descarbonización implantadas desde 2009

Durante el 2020 se han puesto en marcha medidas que han permitido un incremento significativo del ahorro energético del sistema ferroviario con respecto a años anteriores, aumentando la eficiencia energética del mismo. Sin embargo, el valor absoluto de emisiones GEI evitadas es inferior a otros años debido a que el factor de emisión de CO₂ del sistema eléctrico peninsular para 2020 ha disminuido considerablemente con respecto al de años precedentes.

EMISIONES EN LAS ACTIVIDADES PROPIAS DE ADIF

Adif cumple con la normativa vigente que establece los parámetros en materia de emisiones a la atmósfera.

Las emisiones GEI generadas por la actividad de Adif son emisiones indirectas (originadas en la generación de la energía eléctrica que consume) y emisiones directas (procedentes del consumo de las calderas de gasóleo y gas natural, del material motor de tracción y la maquinaria utilizada y aquellas de la flota de vehículos).

Estas emisiones son monitorizadas mediante el cálculo de la huella de carbono, herramienta que permite conocer las emisiones GEI asociadas a las actividades desarrolladas por una organización. Estas emisiones se definen en base a dos alcances:



La siguiente tabla muestra las emisiones de CO₂ equivalente (tCO_{2eq}/año) para el periodo 2018-2020.

		2018	2019	2020
ALCANCE 1	Instalaciones de combustión	2.293,14	2.598,22*	1.739,81
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	9.916,08	8.981,17	7.558,58
	Vehículos	4.258,85	7.456,95*	3.727,00
	Suma Alcance 1	16.468,07	19.036,35*	13.025,39
ALCANCE 2	Consumo de energía eléctrica	23.696,48	18.272,92	12.246,82
TOTAL (tCO _{2eq})		40.164,55	37.309,27*	25.272,21

* Valores actualizados.



-37,1%

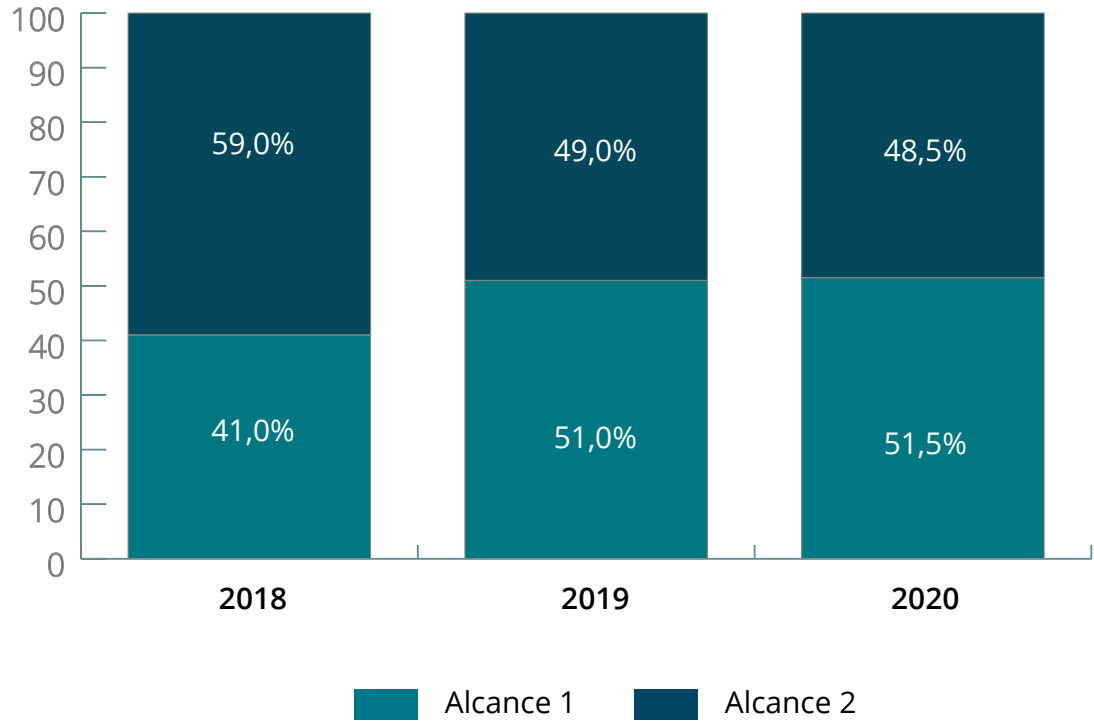
La **Huella de Carbono** de Adif en el periodo 2018-2020 se ha **reducido un 37,1%, siendo del 32,3% dicha disminución con respecto a 2019.**

Se observa, por tanto, una reducción de la Huella de Carbono en 2020, tanto para las emisiones de alcance 1 como de alcance 2, continuando con la tendencia a la baja desde 2018, aunque no se trata de datos muy representativos debido a las circunstancias especiales producidas durante dicho año. En concreto, el **alcance 1** se ha **reducido en casi un 32%** y el **alcance 2 un 33%** respecto a 2019.

Por otro lado, en 2020, toda la energía eléctrica consumida por Adif ha sido con **certificados de Garantía de Origen (GdO)**, por lo que, si tenemos en cuenta esta circunstancia, se puede hacer un cálculo de la Huella de Carbono asumiendo que las emisiones correspondientes al alcance 2 son nulas. De esta manera, en 2020, la **Huella sería de 13.025,39 tCO_{2eq}**, correspondientes al alcance 1. Esto implicaría que la reducción con respecto al año 2018 sería de un **21%** y de un **32%** con respecto a 2019.

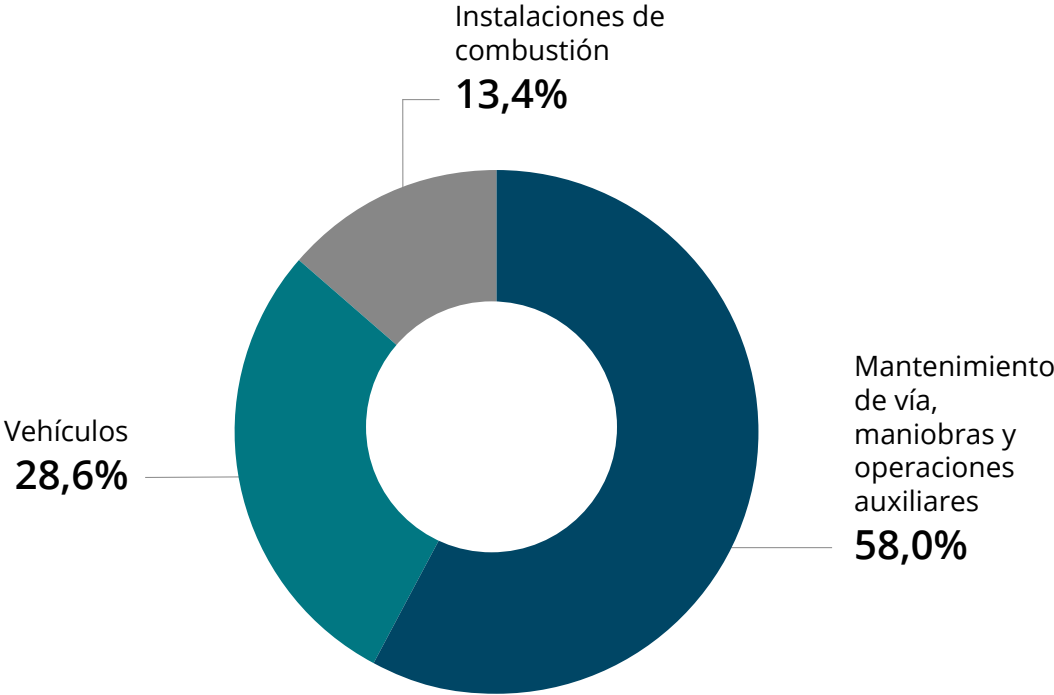
La contribución de los dos alcances a la Huella de Carbono se expresa en la siguiente gráfica:

ALCANCE DE LA HUELLA DE CARBONO



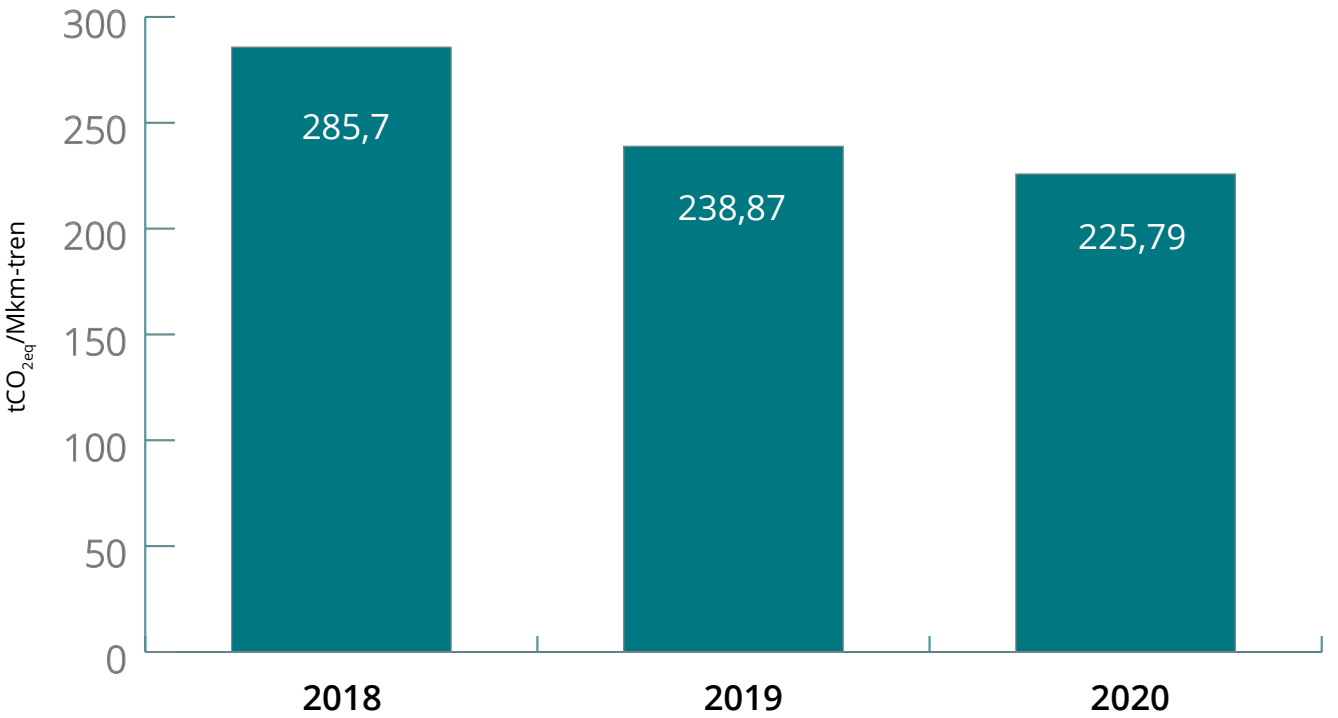
Se observa que la contribución del Alcance 2 tiene una tendencia negativa, debido principalmente al menor factor de emisión que cada año varía. Dentro del Alcance 1, son las actividades de mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares las que originan una mayor cantidad de **emisiones directas de GEI (58,0%)**, seguidas por las emisiones provocadas por las **instalaciones de combustión (28,6%)** y por último por el **uso de vehículos (13,4%)**.

ACTIVIDADES DEL ALCANCE 1



Analizando las emisiones y teniendo en cuenta la unidad de producción representativa (km-tren gestionados), se observa como la **intensidad de emisiones de GEI** se ha reducido un **5,5%** desde 2019 y ha llegado a una disminución del **21%** respecto a 2018.

INTENSIDAD DE EMISIONES GEI

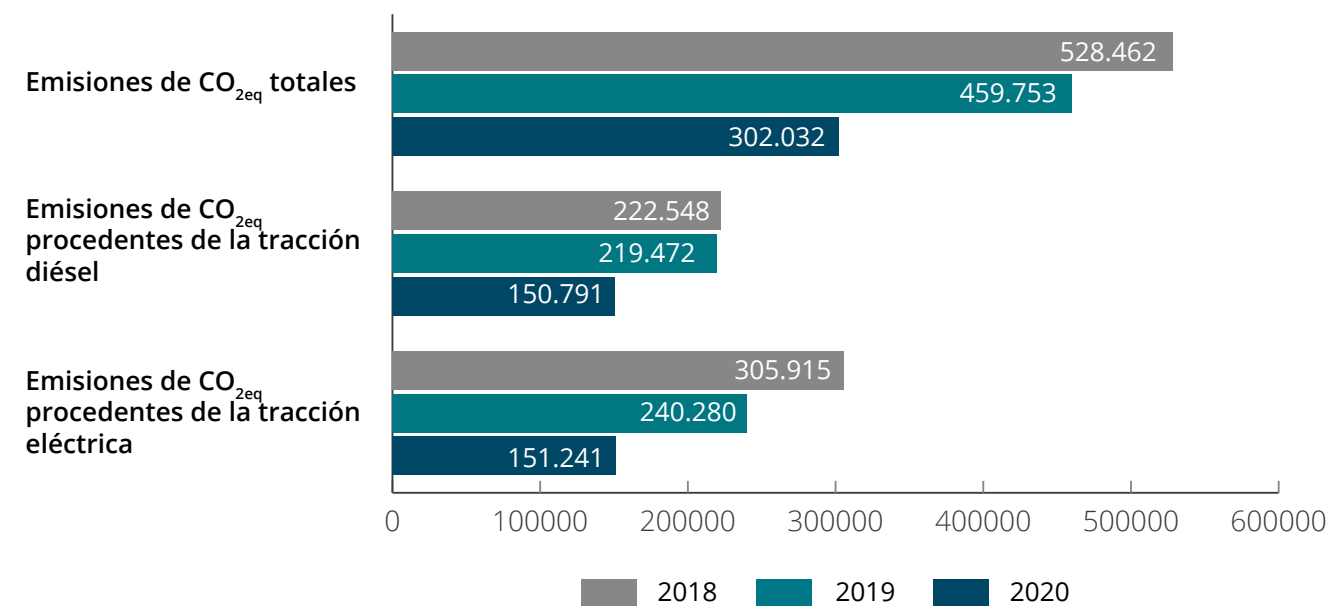


EMISIONES GEI DE LA TRACCIÓN FERROVIARIA EN LAS INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ADIF

El consumo energético directo (diésel) e indirecto (eléctrico) de las empresas operadoras ferroviarias, respecto a la tracción sobre las infraestructuras de Adif, implica asimismo la emisión de gases de efecto invernadero.

La evolución de estas emisiones para la serie 2018–2020 se muestra a continuación:

TONELADAS DE CO_{2eq} EMITIDAS / TRACCIÓN FERROVIARIA EN INFRAESTRUCTURAS GESTIONADAS POR ADIF



En el periodo 2018–2020 se reducen las **emisiones generadas por la tracción eléctrica** en un **51%** y en un **37%** con respecto a 2019.

Asimismo, las **emisiones procedentes de la tracción diésel** se reducen un **31%** respecto a 2019, siendo la reducción del mismo orden de magnitud para el periodo 2018-2020.

En cuanto a la **totalidad de emisiones de CO_{2eq}**, en el periodo de 2018 a 2020 se observa una reducción del **43%** y en referencia al 2019, una disminución del **34%**. Esto es debido a la reducción de tráficos comentada en 2020 y a que las emisiones de la tracción eléctrica dependen del sistema de generación eléctrico peninsular cuyo esquema varía anualmente, haciendo que los factores de emisión de CO₂ también difieran de un año a otro y contribuyan a esas diferencias.

Por otro lado, aplicando los estándares internacionales de cálculo de huella de carbono, si se tiene en cuenta el mercado eléctrico en lugar del mix peninsular, desde 2019 toda la energía eléctrica adquirida por Adif y consumida por los Operadores Ferroviarios cuenta con certificados GdO, por lo que se podría decir que las emisiones de CO₂ asociadas a la tracción eléctrica son nulas para los dos últimos años.

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

El Plan de Lucha contra el Cambio Climático no sólo contempla acciones encaminadas a la mitigación del mismo gracias a la reducción de emisiones GEI, sino que además se complementa con una línea de actuación específica en el ámbito de la adaptación cuyo objetivo es **mejorar la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias**.

En este ámbito, cabe destacar que en enero de 2020 el Comité de Normativa aprobó la norma interna *NAG 4-0-0.0 Metodología para el análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático* con el fin de integrar los análisis de evaluación de la vulnerabilidad de las infraestructuras ferroviarias a los efectos adversos del cambio climático en las fases más tempranas de construcción de las infraestructuras.

De esta manera, se pretende con ello que, en las fases iniciales de definición de los proyectos constructivos de las infraestructuras, el impacto del cambio climático en las mismas sea una variable más a tener en consideración para el diseño de sus elementos.

La norma ha comenzado a aplicarse en 2020 en la redacción de nuevos proyectos de infraestructuras ferroviarias, principalmente en aquellos que llevan asociada cofinanciación de organismos europeos.

5.4.4. CONTAMINACIÓN

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Otro de los aspectos ambientales adversos resultado de la actividad ferroviaria de Adif, es la contaminación acústica. La emisión de ruido y vibraciones proviene fundamentalmente de la circulación de los trenes de viajeros y mercancías.

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

- Las actividades llevadas a cabo en las estaciones de viajeros de Adif, como los sistemas de megafonía, las maniobras para la composición de trenes y los sistemas de climatización de los edificios.
- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura de la red convencional, fundamentalmente derivadas del uso de los equipos mecanizados de vía.
- Las obras de construcción de la red convencional.

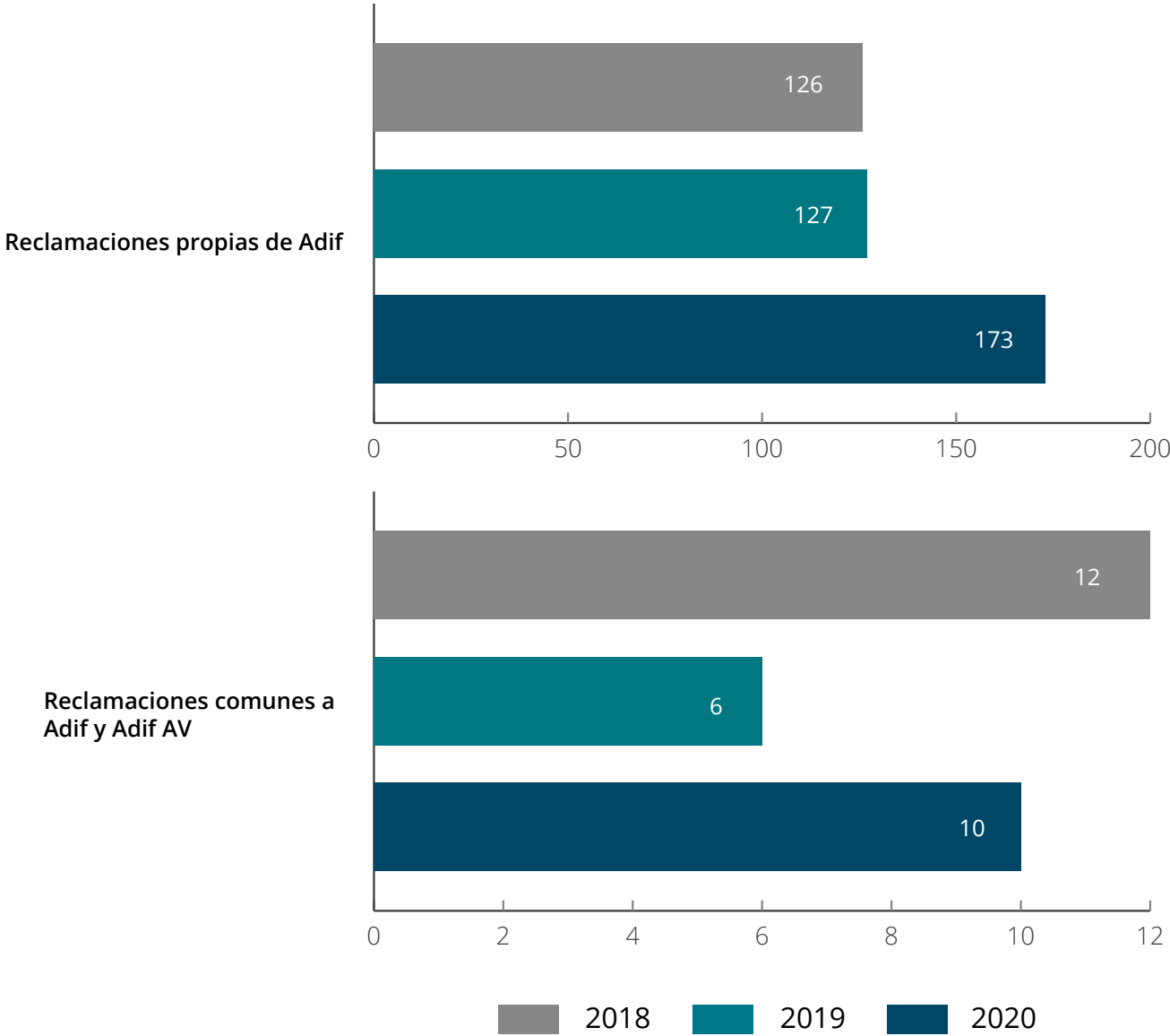
Adif dispone de un procedimiento de recepción, documentación y tramitación de quejas de carácter acústico en el marco de su Sistema de Gestión.



Quejas por ruido

Aproximadamente el **90% de las quejas** recibidas están relacionadas con **problemas de ruido** y el **10% restante** con **problemas de vibraciones** (datos agregados Adif/Adif AV).

EVOLUCIÓN DE LAS QUEJAS DE CARÁCTER ACÚSTICO



Adif viene realizando, por encomienda del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los denominados Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción (PAR) correspondientes a los Grandes Ejes Ferroviarios de Alta Velocidad (ejes con circulación superior a 30.000 trenes anuales).



CONTAMINACIÓN DE SUELOS

En relación con la contaminación de suelos, desde el año 2005 Adif lleva a cabo en sus instalaciones una serie de actuaciones de prevención y remediación de suelos potencialmente contaminados que comprenden, tanto la planificación y la gestión de la descontaminación de suelos afectados por procesos de contaminación histórica, como la gestión integral de las emergencias ambientales. En ambos casos, se incluyen todos los trabajos necesarios hasta la obtención del correspondiente pronunciamiento administrativo de la comunidad autónoma que certifique el final de la remediación o se constate la eliminación del riesgo producido por la contaminación.

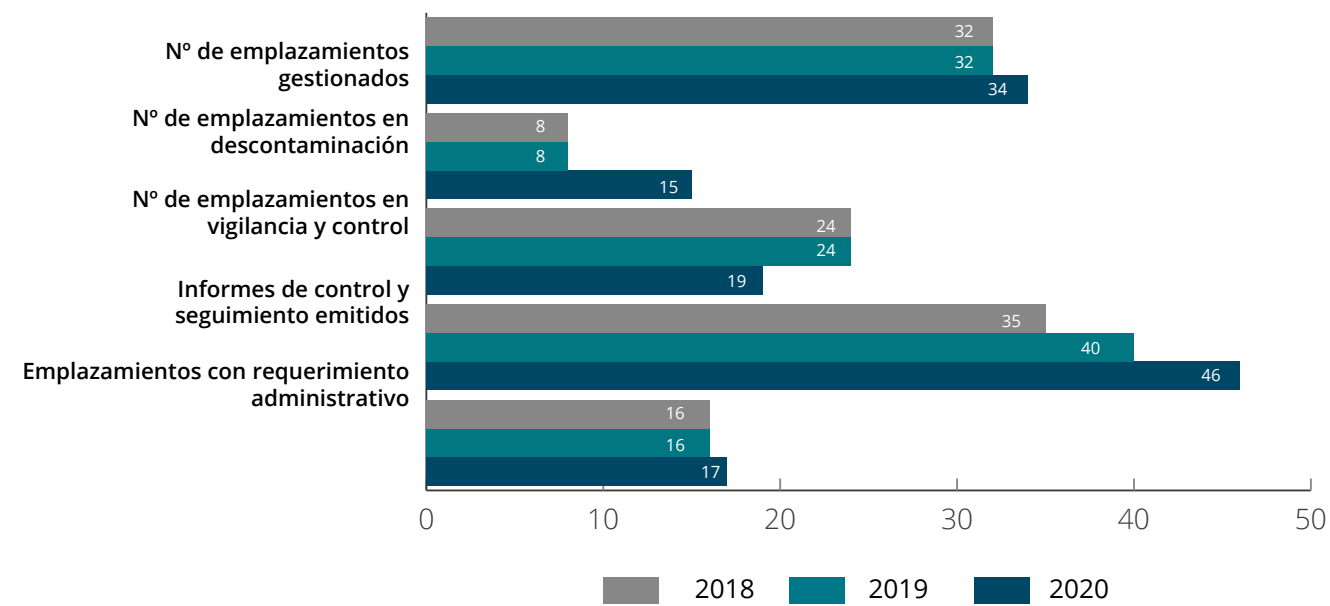
Según los niveles de contaminación que presente el suelo o la sensibilidad del entorno, las medidas a adoptar son distintas. Hay emplazamientos en los que es preciso ejecutar Proyectos de Descontaminación, hasta que no supongan un riesgo para la salud humana ni para los ecosistemas; otros emplazamientos están sometidos a seguimiento ambiental para controlar que la situación se mantiene constante y, por último, hay emplazamientos en los que se realizan actuaciones para controlar el riesgo ambiental en función de los usos del terreno y los potenciales receptores para determinar si deben ejecutarse proyectos de remediación.

En octubre de 2019, se formalizó el contrato de “Diseño de Proyectos y Ejecución de Medidas de Descontaminación de Suelos para la Mitigación del Riesgo Ambiental” que prevé duplicar el ritmo de descontaminación preexistente, con la finalidad de lograr una mejora ambiental de suelos, acuíferos y cursos de agua superficial.

Por ello, en 2020, ha habido un incremento de inversión, respecto a 2019, de un 38%. En el conjunto de los 34 emplazamientos en los que se actúa en 2020, 15 corresponden a procesos de descontaminación (8 en 2018 y 2019) y 19 a seguimiento y control (24 en 2018 y en 2019).

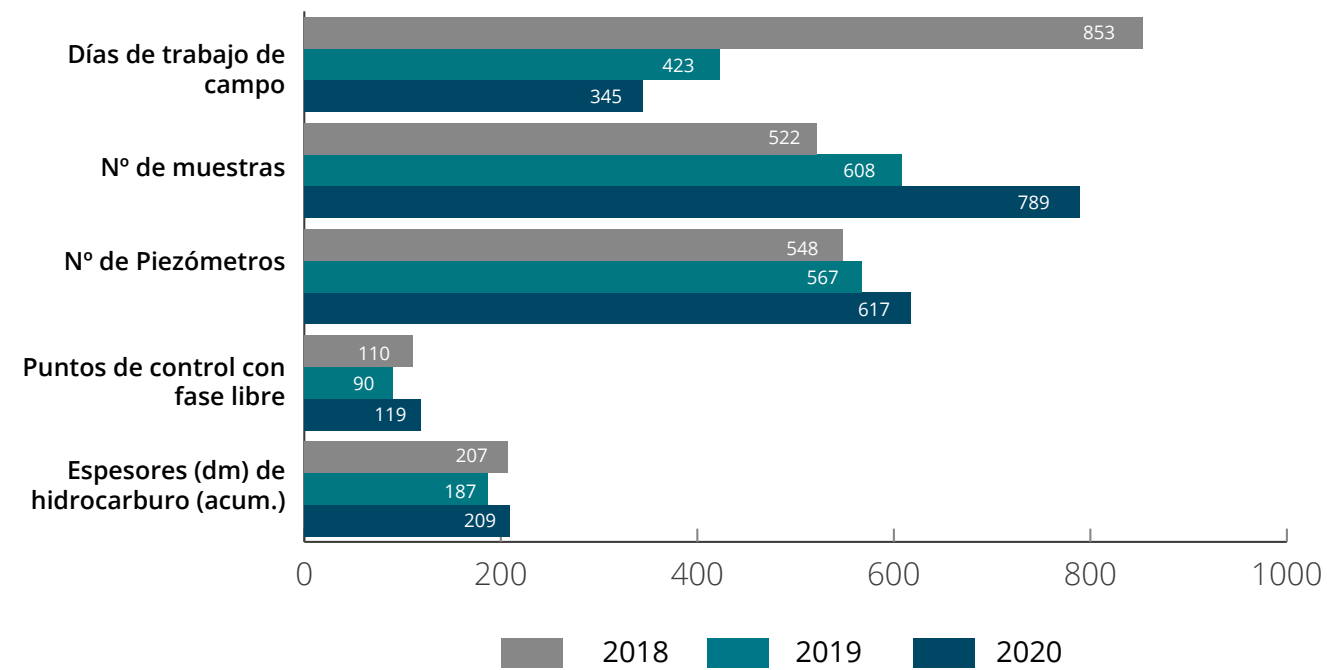
La evolución de la afección ambiental en los emplazamientos queda reflejada mediante indicadores de gestión e indicadores operativos. Los indicadores de gestión reflejan un incremento importante en el número de emplazamientos en descontaminación (de 8 a 15) y, por lo tanto, también en el número de informes realizados (de 40 a 46):

INDICADORES DE GESTIÓN DE SUELOS CONTAMINADOS



Los indicadores operativos evidencian también un aumento en 2020 en el número de muestras tomadas, por el inicio de trabajos de muestreo dentro del nuevo contrato, y una disminución en los días de campo, por la influencia de la COVID-19 en la cancelación de algunas operaciones que no se consideraron críticas. Se observa también un importante incremento en los espesores de hidrocarburo, en el número de puntos con fase libre y el número de piezómetros nuevos, instalados para operaciones de descontaminación. Estos incrementos reflejan la priorización que se ha dado, en 2020, a la instalación de piezómetros en las zonas más afectadas para acelerar su descontaminación.

INDICADORES OPERATIVOS DE SUELOS CONTAMINADOS

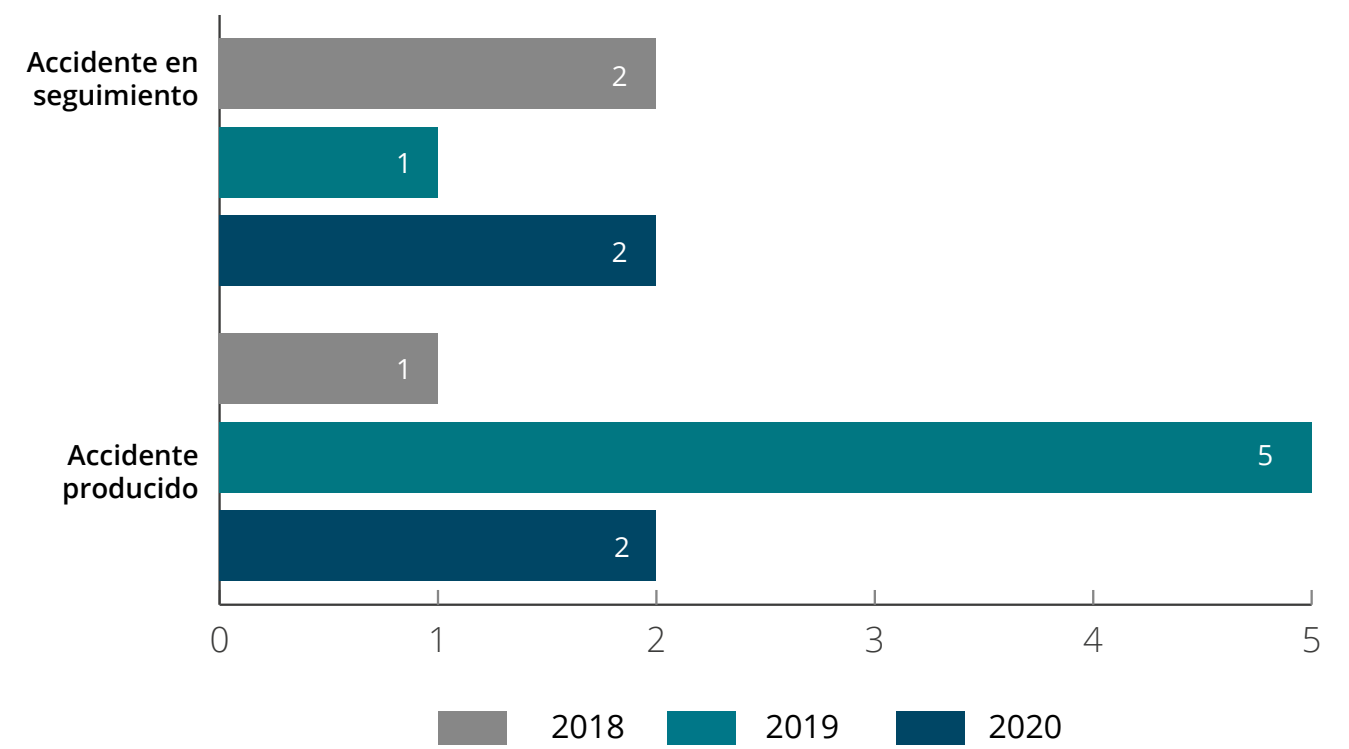


En lo referente a actuaciones de emergencia por vertidos accidentales, en 2020 se produjeron dos incidentes relevantes en El Berrón (Asturias) y en Sobradelo (Ourense) y se siguió la evolución ambiental de otros dos casos anteriores ocurridos en Taboadela en 2013, y en Puigverd en 2019.

En 2019, se produjeron cinco accidentes: Puigverd, Vinaixa, Juneda en Lleida, Vigo, en Pontevedra y Oreitia (Araba/Álava). Y se siguió la evolución de Taboadela. En 2018 se produjo un accidente en Alberche del Caudillo (Toledo) y se realizó el seguimiento de dos accidentes previos, en Taboadela y en Arahal (Sevilla).

El registro de los incidentes es el siguiente:

ACCIDENTES CON AFECCIÓN AL SUELO



5.4.5. GESTIÓN DE RESIDUOS Y ECONOMÍA CIRCULAR

Adif lleva a cabo actividades de construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras ferroviarias en el territorio peninsular. En el desarrollo de estas actividades se generan residuos, fundamentalmente en las tareas que se realizan en las estaciones de viajeros y centros logísticos, para atender los tráficos de viajeros y mercancías, y en el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias.

En cuanto a la tipología y características de los residuos generados, existe una gran variabilidad dada la amplitud de actividades generadoras, de manera que se registra producción tanto de residuos de tipo urbano o asimilables a domésticos, como de tipo comercial e industrial y residuos clasificados como peligrosos según la normativa vigente.

RESIDUOS PELIGROSOS

Los residuos peligrosos generados por Adif se almacenan en los Centros de Almacenamiento de Residuos (CAR). A fecha 31 de diciembre de 2020 existen un total de 59 centros en la península, desde donde se realizan las retiradas por gestores autorizados de proximidad que realizan con ellos, fundamentalmente, tratamientos de reciclado, recuperación y valorización.

Desde el 1 de enero de 2011 entró en vigor el modelo de gestión de residuos peligrosos de carácter corporativo, que tiene como objeto optimizar la gestión de los residuos peligrosos en Adif. Con este modelo se centraliza la gestión de residuos peligrosos desde la Subdirección de Medio Ambiente que se encarga de la contratación de los gestores y transportistas autorizados, de la coordinación de las actividades de recogida y de la tramitación documental asociada a la gestión de los residuos peligrosos que requieren las Comunidades Autónomas (CCAA).

La Subdirección de Medio Ambiente es el Órgano Consultivo de Adif en materia de gestión de residuos peligrosos. Durante el año 2020 se resolvieron 104 consultas de las Áreas de Actividad relacionadas con la caracterización, identificación y codificación de residuos, las condiciones de almacenamiento necesarias y los trámites documentales asociados a la producción y gestión de los residuos peligrosos.

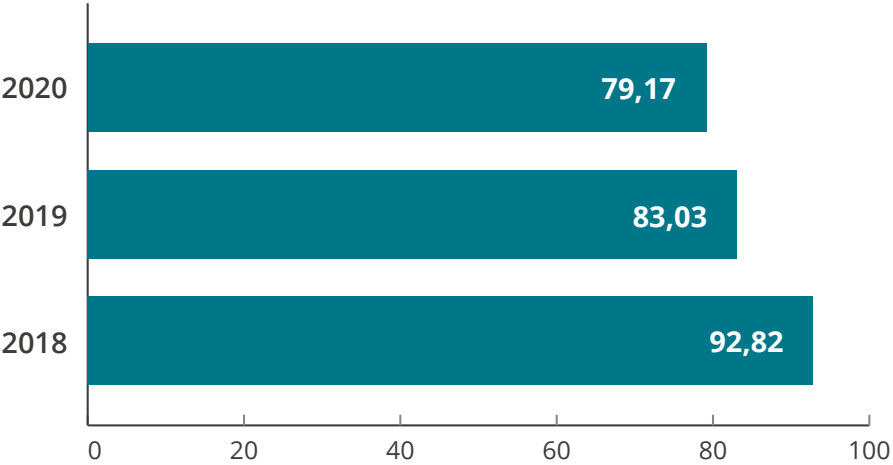
Hay que destacar que, si bien la mayor parte de las gestiones de residuos peligrosos se realizan mediante el modelo corporativo, las Áreas de Actividad también realizan gestiones de residuos de manera descentralizada coordinando las retiradas con gestores finales para ciertas tipologías de residuos.

Adif dispone de un **sistema de gestión de residuos peligrosos**, con los siguientes procedimientos e instrucciones:

- Procedimiento General ADIF-PG-109-001-022 “Gestión de Residuos en Adif y Adif AV”.
- Procedimiento Específico ADIF-PE-109-001-022 “Gestión centralizada residuos peligrosos en Adif y Adif AV”.
- Instrucción Técnica ADIF-IT-109-001-021 “Uso y mantenimiento de los CAR de Adif y Adif AV”.



RESIDUOS PELIGROSOS
GENERADOS EN LA EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS (t)

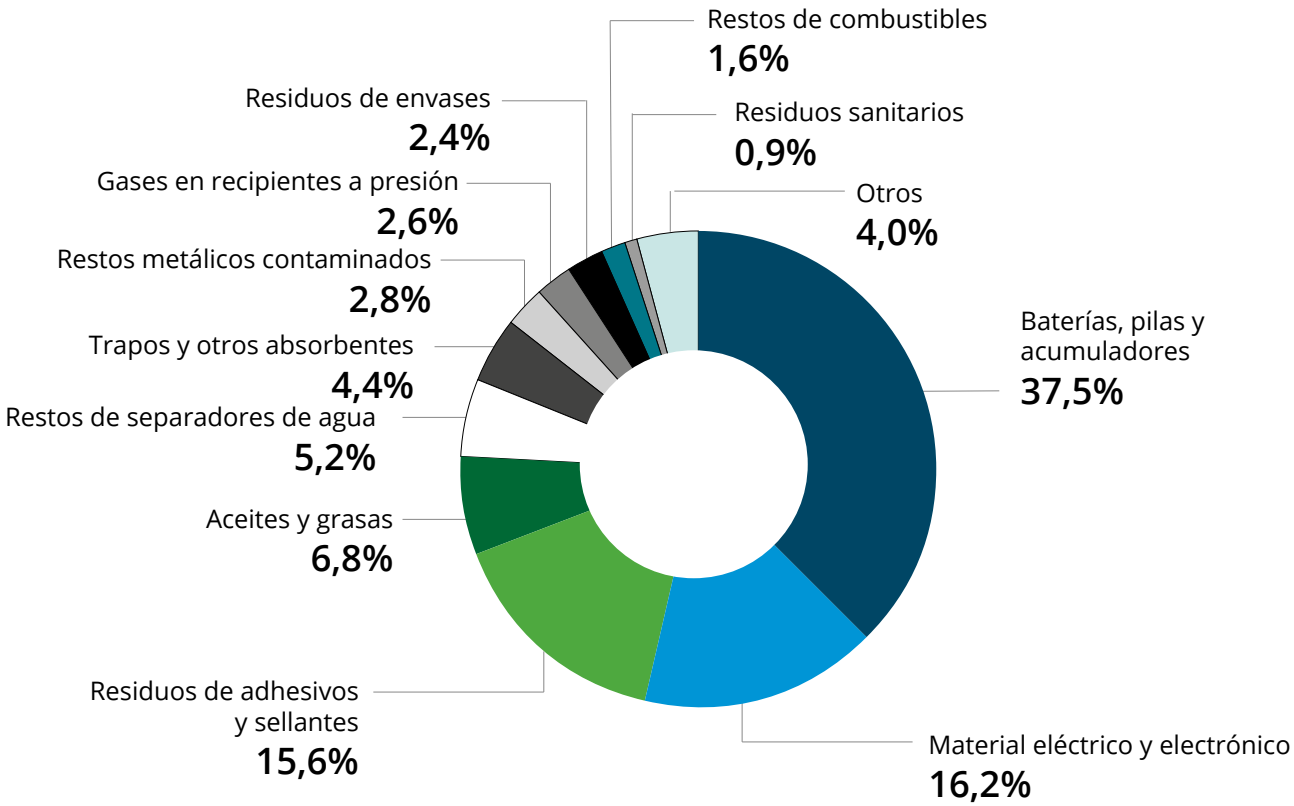


En el año 2020, el 83,19% de los residuos peligrosos se gestionó a través del modelo corporativo de gestión, correspondiendo el 16,81% restante a las gestiones realizadas de manera descentralizada por la Áreas de Actividad.

En el año 2020, Adif generó un total de 79,17 toneladas de residuos peligrosos, lo que supone una disminución con respecto al año anterior (4,6%).

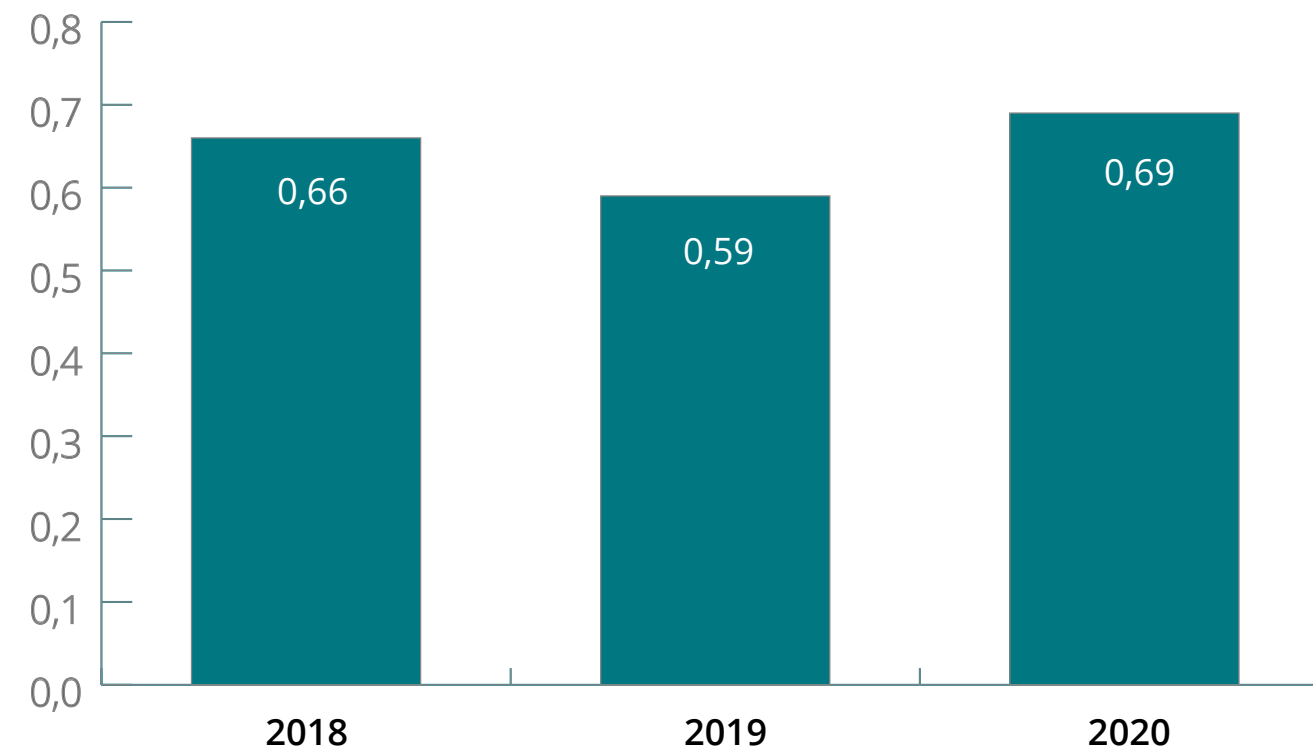


TIPOS DE RESIDUOS



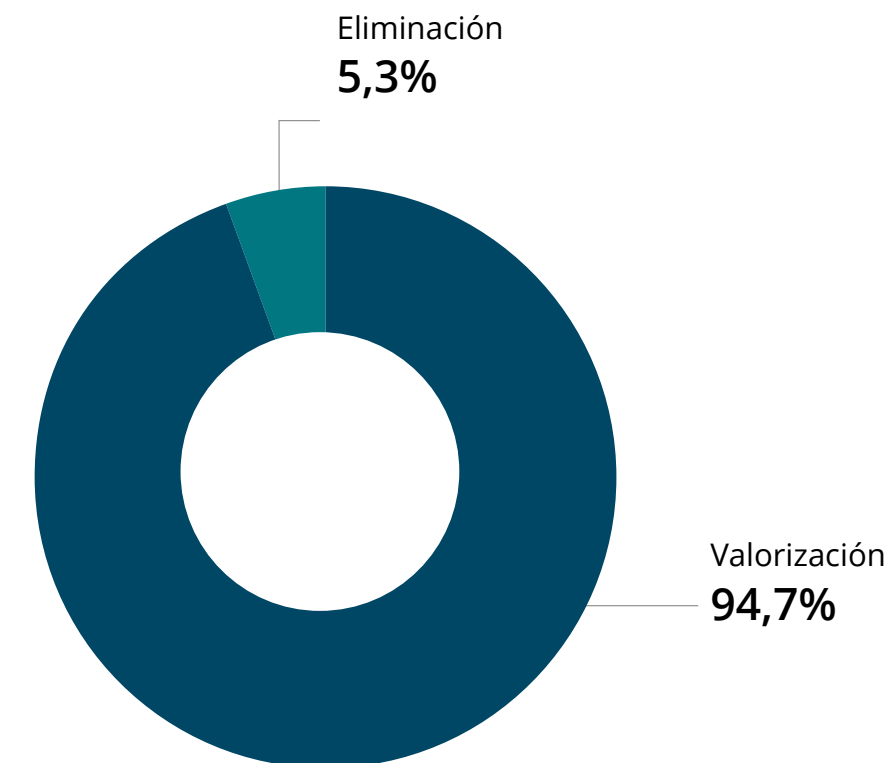
En cuanto a la generación por categoría de residuo, en el 2020, se han generado 17 categorías de residuo sobre las 25 existentes para describir la generación de residuos de Adif. Las baterías y pilas, el material eléctrico y electrónico y los residuos de adhesivos y sellantes han representado, en el año 2020, el 69,34% de la cantidad total de residuos peligrosos generados con la distribución por categorías que se detalla en el gráfico.

INTENSIDAD DE GENERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS



La intensidad de la generación de residuos peligrosos, debida a las actividades propias de Adif, es un indicador de ecoeficiencia que mide la dependencia entre el crecimiento de la actividad y la generación de RP. En el año 2020 la intensidad de generación de residuos se sitúa en 0,69 toneladas de residuos/millones km tren (no se incluyen en el cálculo PCB, amianto ni residuos sanitarios al considerar que su generación no está relacionada con las actividades propias de Adif).

DESTINOS RESIDUOS PELIGROSOS



En cuanto a los destinos que se les da a los residuos peligrosos, se seleccionan gestores que otorgan el mejor tratamiento final disponible para cada residuo. Como segundo criterio se impone el criterio de transferencia del residuo a gestores que se encuentran a la menor distancia posible de los centros de almacenamiento, empleando por norma general gestores que se encuentran en la misma comunidad autónoma que los centros de generación. Durante el 2020 el 94,7% de los residuos peligrosos fueron destinados a valorización y el 5,3% de los residuos peligrosos fueron destinados a eliminación.

RESIDUOS COMERCIALES

La generación de los residuos comerciales proviene principalmente de las estaciones de viajeros y de los centros logísticos. Para la gestión de residuos se cuenta con:

- Contenedores de recogida selectiva.
- Puntos de recogida de papel y cartón en oficinas y dependencias internas.
- Disponibilidad de papeleras para la separación de los residuos.
- Almacenamiento temporal de residuos específicos.

Estos residuos son retirados habitualmente por los servicios públicos de limpieza o de recogida de basuras o por gestores autorizados por las CC.AA.

RESIDUOS INDUSTRIALES NO PELIGROSOS

Las principales tipologías de residuos industriales no peligrosos que se generan en Adif son: carril de vía, balasto y traviesas de madera y hormigón. Estos residuos son producidos en trabajos de mantenimiento de vía. Actualmente son reutilizados en otras actuaciones ferroviarias y si no es posible su reutilización, se gestionan atendiendo a la legislación vigente.

VERTIDOS

En relación con los vertidos, los más significativos proceden de la utilización de los aseos públicos existentes en las estaciones. En las estaciones con importantes tráficos, las aguas residuales sanitarias se vierten a la red pública de saneamiento para su tratamiento en las Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR) correspondientes. Sin embargo, en el resto de instalaciones se sigue trabajando en la sustitución de pozos negros por conexiones a la red.

ESPAÑA CIRCULAR 2030 ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE ECONOMÍA CIRCULAR⁵

Adif y Adif AV han colaborado en la elaboración de la Estrategia Española de Economía Circular 2030 elaborada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y aprobada en junio de 2020 en Consejo de Ministros.

Así mismo, han participado en la definición del **I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023** que se enmarca en dicha Estrategia con la contribución de 6 iniciativas en los ejes de: Consumo, Gestión de Residuos, Mercado de Materias Primas Secundarias y Empleo y Formación.

Los proyectos que se seleccionaron finalmente para formar parte de dicho Plan de Acción son:

- Elaboración de un **Catálogo de criterios ambientales y sociales** para la contratación en materia de infraestructuras ferroviarias que facilite la incorporación de los mismos en los procesos de contratación con el objetivo de que Adif y Adif AV fomenten los principios de la Economía Circular y la Contratación Pública Ecológica de manera transversal.
- **Proyecto “Ecomilla”**, una apuesta por la movilidad sostenible en los entornos urbanos cuyo objetivo es facilitar el recorrido puerta a puerta del viajero (desde el origen a la estación de ferrocarril y desde ésta hasta el punto de destino) utilizando un modo de transporte eficiente y de nulas o muy bajas emisiones.
- **Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras de infraestructura ferroviaria** para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otras obras.
- **Medidas para incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística** consecuencia de obras ferroviarias.
- **Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible** en estaciones de ferrocarril.
- **Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso**, generando valor mediante proyectos de emprendimiento o servicio público.

⁵ Información común a ambas Entidades: Adif y Adif Alta Velocidad



5.4.6. PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

En el ámbito de la gestión ambiental, Adif considera la protección de la biodiversidad como una prioridad debido fundamentalmente a la alta ocupación del suelo tanto dedicado a la red como a las instalaciones gestionadas por Adif. La red ferroviaria en activo tiene una longitud total de 11.901 km, siendo la superficie ocupada de aproximadamente de 37.606 ha, con un área de afección estimada de 75.846 ha².

Según datos de 2005, último año con información disponible, un 11,11 % de la longitud total de la red ferroviaria gestionada por Adif y Adif AV afectaba a Espacios Naturales Protegidos y a otros con alguna figura de protección ambiental.

Con el fin de cumplir con la normativa vigente en materia de biodiversidad, la Entidad se asegura de que tanto los proyectos constructivos como su actividad cumple los requisitos de las **Declaraciones de Impacto Ambiental (DIAs)**. Muchas de las obras de acondicionamiento y mejora de la red de ancho ibérico también siguen las directrices de una DIA y son sometidas a seguimiento ambiental.



Informes realizados

En 2020, en relación con la gestión medioambiental de sus proyectos, Adif llevó a cabo **739 informes de revisión ambiental** (156 más que en 2019), incluyendo **121 informes de adecuación ambiental** (1 más que en 2019), según cumplimiento de legislación ambiental.

En 2020, en relación con la gestión medioambiental de sus obras, Adif llevó a cabo **682 informes de seguimiento medioambiental de obras no sometidas a DIA** (225 más que en 2019) y, **32 informes normativos periódicos de seguimiento ambiental de obras con DIA** (5 menos que en 2019).

PLAN DE PREVENCIÓN CONTRA INCENDIOS EN LA VÍA Y SUS PROXIMIDADES

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales se articulan en el **Plan de Prevención contra Incendios en la Vía y en sus Proximidades** en todo el territorio nacional. Este Plan, elaborado de conformidad con la normativa sobre prevención de incendios, identifica riesgos, zonas de riesgos y acciones preventivas y correctoras, así como recomendaciones a tener en cuenta en operaciones típicas de corte y soldadura y en el funcionamiento de los detectores de ejes calientes.

Desde el año 2006 Adif suscribe convenios de colaboración con las comunidades autónomas para desarrollar actuaciones conjuntas de prevención y, en su caso, de extinción de incendios forestales en zonas cercanas a la plataforma ferroviaria, en el marco del desarrollo del Plan.

En virtud de estos convenios la Entidad se compromete a poner en marcha Planes de Autoprotección que tienen por finalidad la integridad y conservación de las instalaciones de su propiedad y prevenir las consecuencias potenciales de posibles incendios en zonas forestales o dentro del límite perimetral de los municipios.

Independientemente de las medidas adoptadas por Adif, la traza ferroviaria y el personal de conducción y de gestión de la circulación adquieren importancia como herramientas eficaces no sólo en la detección, sino también en la extinción de incendios forestales próximos a la infraestructura.

El trazado hace las funciones de cortafuego y el personal ferroviario puede avistar en muchas ocasiones incendios de forma temprana, lo que permitirá dar aviso, a través de los puestos de mando y del Centro de Gestión de Red H24 de Adif, a los organismos de extinción de incendios de las distintas administraciones.

/ PRINCIPALES MEDIDAS Y ACCIONES DE PREVENCIÓN CONTRA INCENDIOS

- Control de los sistemas de freno de los trenes.
- Vigilancia de los trabajos en la vía con fuentes de ignición.
- Vigilancia del buen funcionamiento de los detectores de cajas calientes y detectores de frenos apretados.
- Limpieza química y mecánica de los márgenes de la vía.
- Vigilancia de los trenes al paso de las estaciones.
- Órganos de participación y coordinación de actividades.

Durante el año 2020 se registraron 13 incendios en los márgenes de la vía de la red convencional causados por fallos en las instalaciones o por labores de mantenimiento de las líneas.



REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE INCENDIOS

	2018	2019	2020
Gastos en prevención de incendios (€)	18.426.048	21.094.901	21.755.690
Incendios	12	16	13



El número de incendios registrados en los márgenes de la vía de la red convencional durante el ejercicio 2020 **descendieron un 50%** respecto al ejercicio 2017.



INDICADORES DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL EN DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA

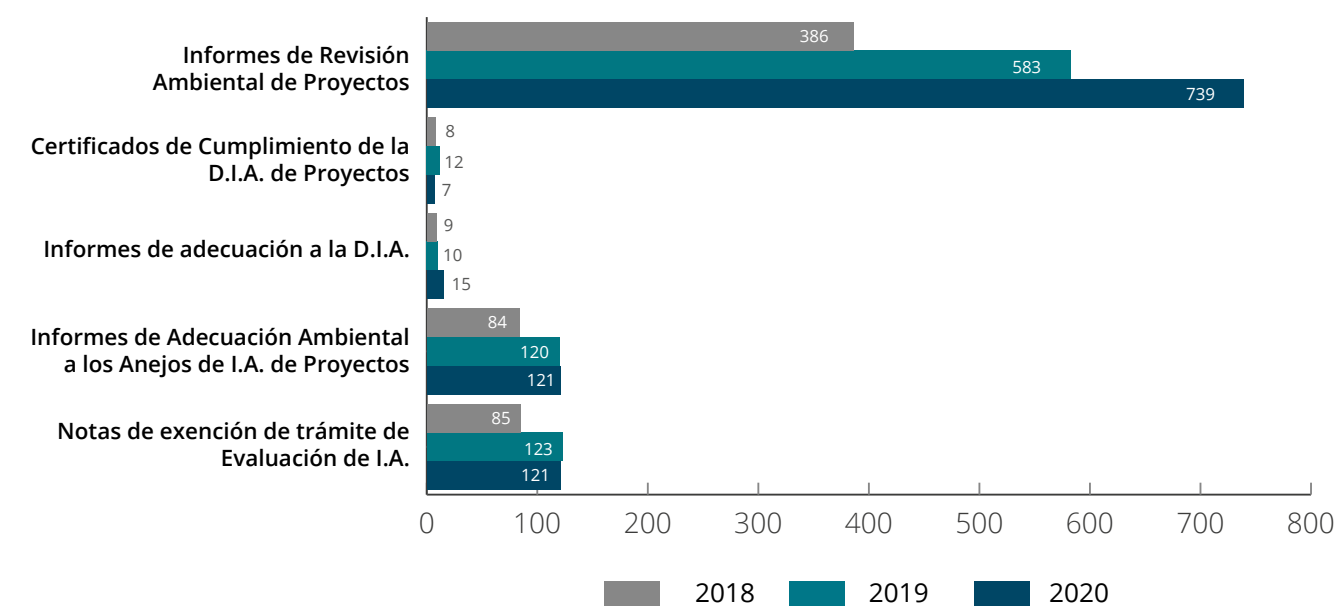
/ EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene delegada en la presidencia de Adif la aprobación de los proyectos encomendados a esta Entidad Pública Empresarial. Además, de acuerdo con el estatuto de Adif, esta Entidad ostenta la supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella; así como, la certificación del cumplimiento de la Declaración o del Informe de Impacto Ambiental de los mismos, si fuera el caso.

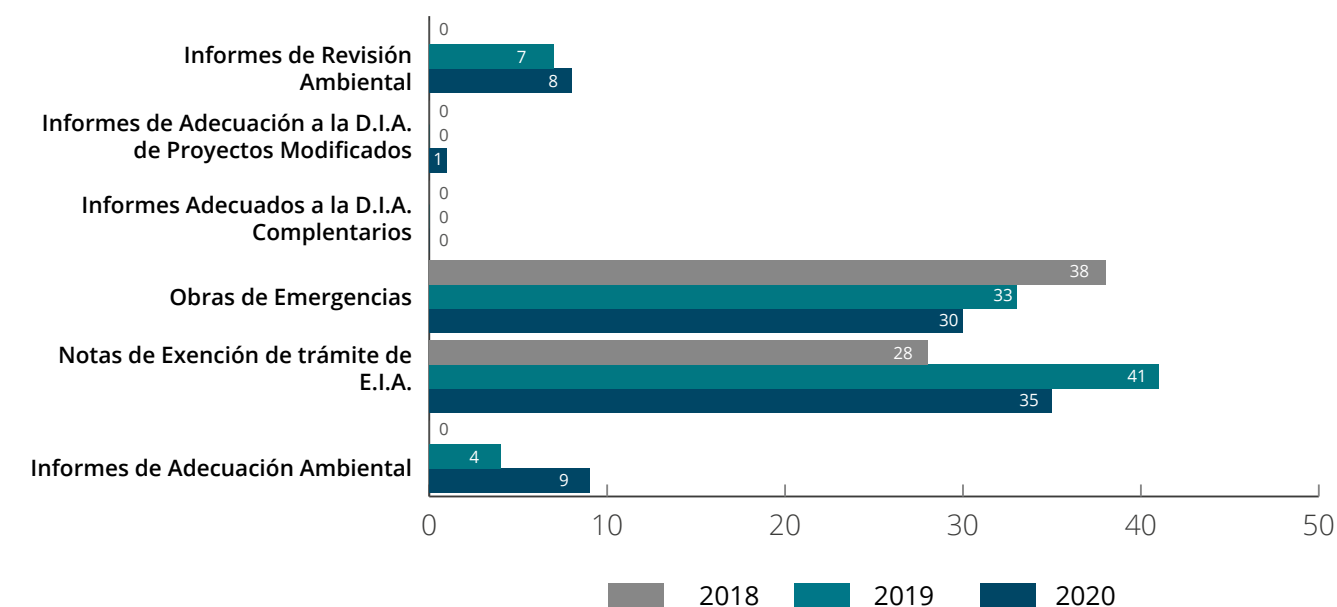
Adif, en su calidad de órgano sustantivo a los efectos previstos en la legislación sobre Evaluación de Impacto Ambiental, cumple un papel fundamental para que las infraestructuras ferroviarias se ajusten a lo previsto en la legislación, tanto a nivel de proyecto como en las obras. En este sentido, todos los anejos de integración ambiental (I.A) de los proyectos se supervisan, con el fin de asegurar el cumplimiento de lo establecido por la legislación ambiental vigente, por las normas y por las recomendaciones internas de Adif.

La evolución de los indicadores relacionados con la gestión medioambiental en proyectos, en los 3 últimos años ha sido la siguiente:

FASE DISEÑO



FASE CONSTRUCCIÓN



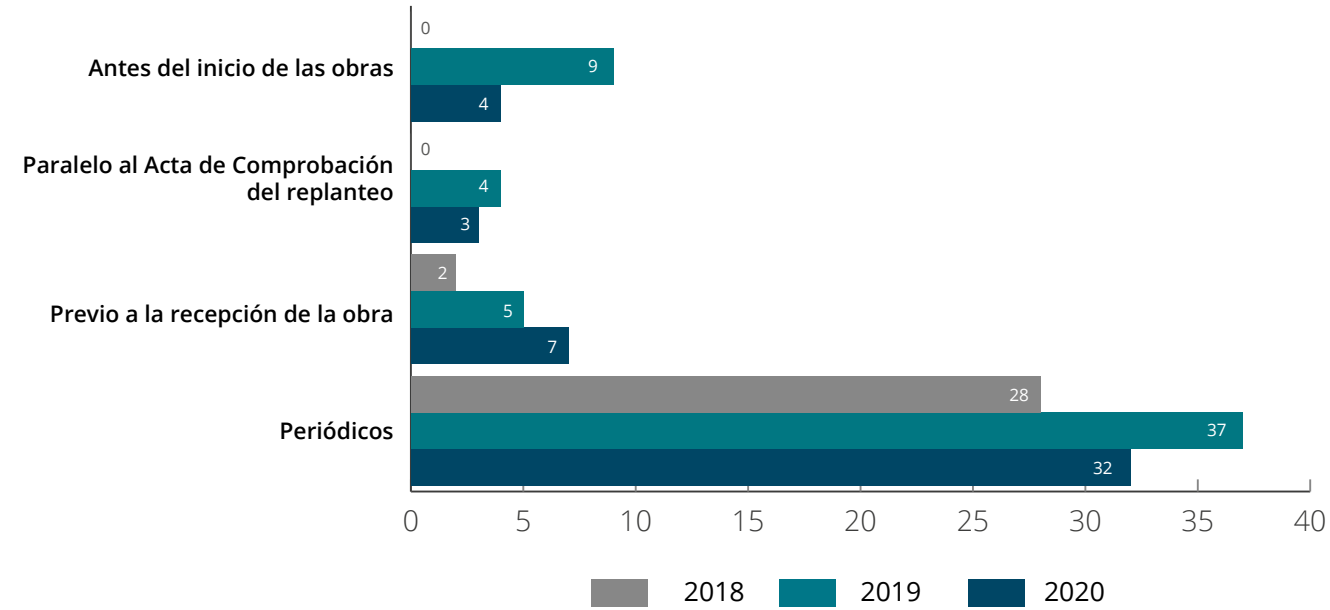
/ RELATIVO AL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE OBRAS

Al igual que desde el año 2005 se viene realizando la supervisión ambiental en obras con DIA, mediante la figura de los Directores Ambientales de Obra, desde mediados de 2018 se incorpora también la supervisión ambiental de obras sin DIA en la red convencional, mediante Vigilantes Ambientales de Obra, con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación ambiental vigente y optimizar la gestión ambiental en dichas obras.

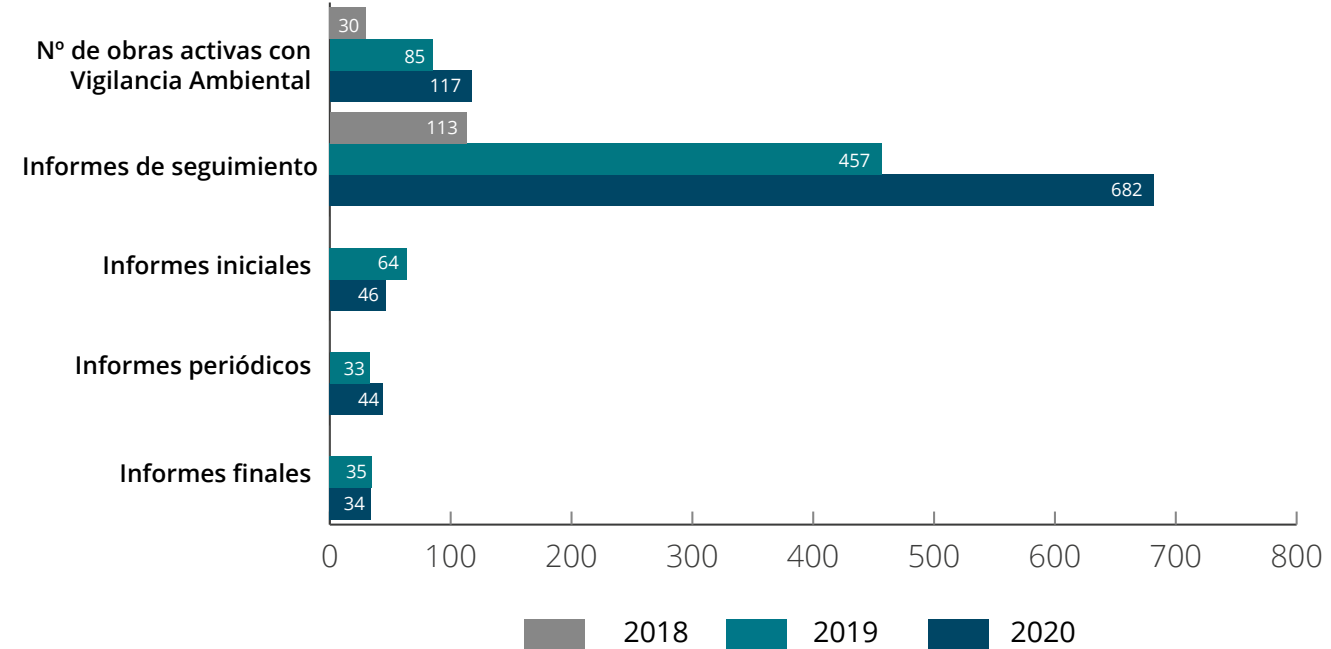
La evolución de los indicadores relacionados con la gestión medioambiental en construcción, en los 3 últimos años, ha sido la siguiente:



INFORMES NORMATIVOS
DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE OBRAS CON DIA



SEGUIMIENTO AMBIENTAL
DE OBRAS NO SOMETIDAS A DIA





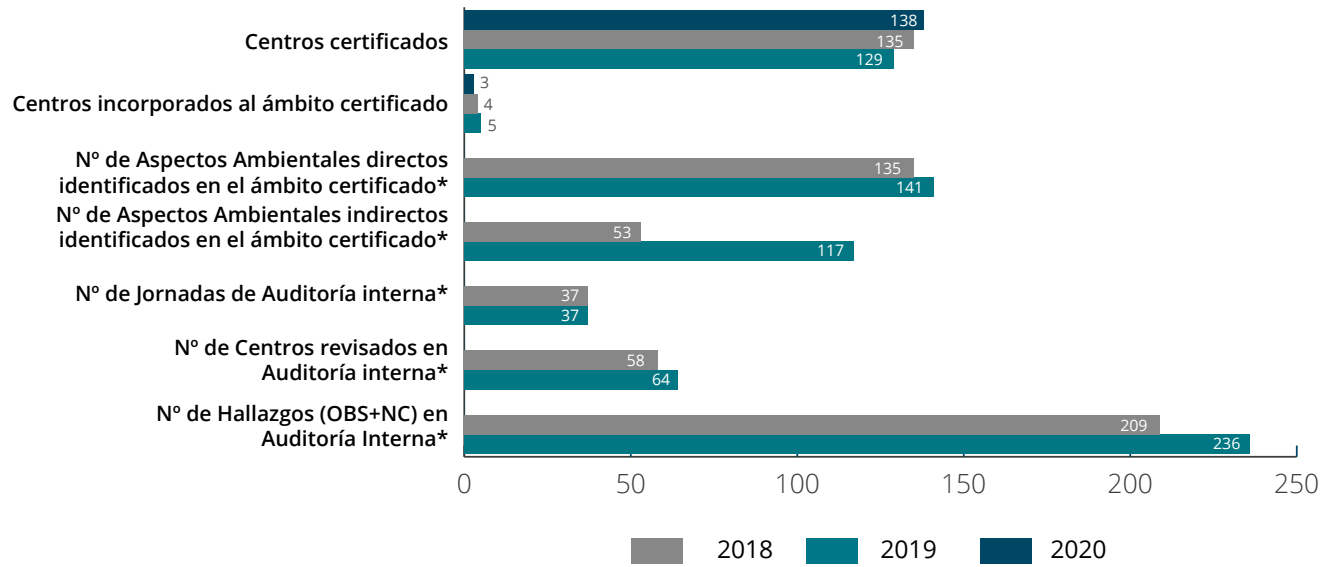
/ RELATIVO A LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA

Impulsar compromisos de mejora continua medioambiental sobre la base de la implantación, certificación y auditoría periódica de Sistemas de Gestión basados en la Norma ISO 14001 de Gestión Ambiental, constituye uno de los puntos de la política de Medio Ambiente de Adif. Esta certificación supone la integración del medio ambiente en la gestión de Adif y su alcance cubre la gran mayoría de actividades de carácter operativo y con distribución territorial, que se llevan a cabo y que están asociadas al mantenimiento y a la explotación de la infraestructura ferroviaria.

La mejora continua y la coordinación del Sistema de Gestión de Adif de acuerdo a la Norma UNE-EN ISO 14001, se realiza a través de la revisión continua del grado de adecuación de la documentación, el análisis de la generación de aspectos ambientales, la comprobación periódica del grado de cumplimiento de los requisitos legales medioambientales, la verificación periódica del grado de implantación del Sistema de Gestión a través de la realización de las Auditorías Internas y el desarrollo de la ampliación del ámbito certificado.

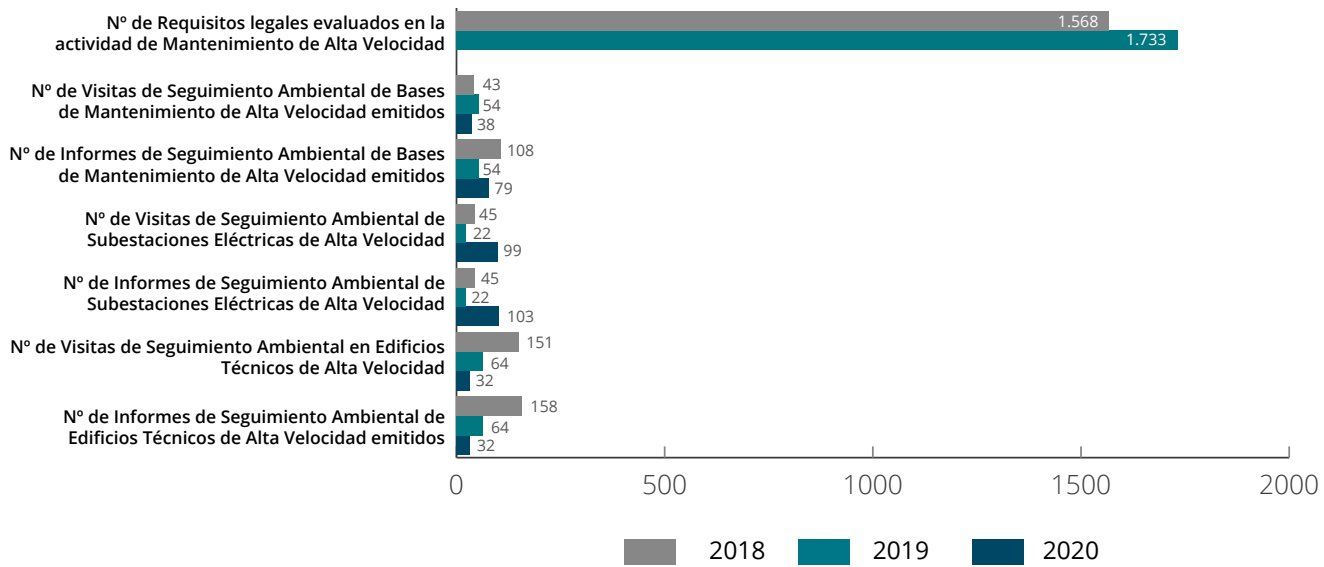
En Adif, las actuaciones relacionadas con la gestión ambiental de sus actividades se llevan a cabo de forma centralizada en aquellos aspectos que precisan una perspectiva de tratamiento homogénea, en continua comunicación y coordinación con las distintas Áreas de actividad, en el marco del Proceso de Gestión Corporativa Ambiental. En los últimos años, la evolución de la certificación respecto al ámbito certificado en Adif ha sido la siguiente:

EVOLUCIÓN CERTIFICACIÓN RESPECTO ÁMBITO CERTIFICADO



* La auditoría interna correspondiente al año 2020 ha sido trasladada al año 2021.

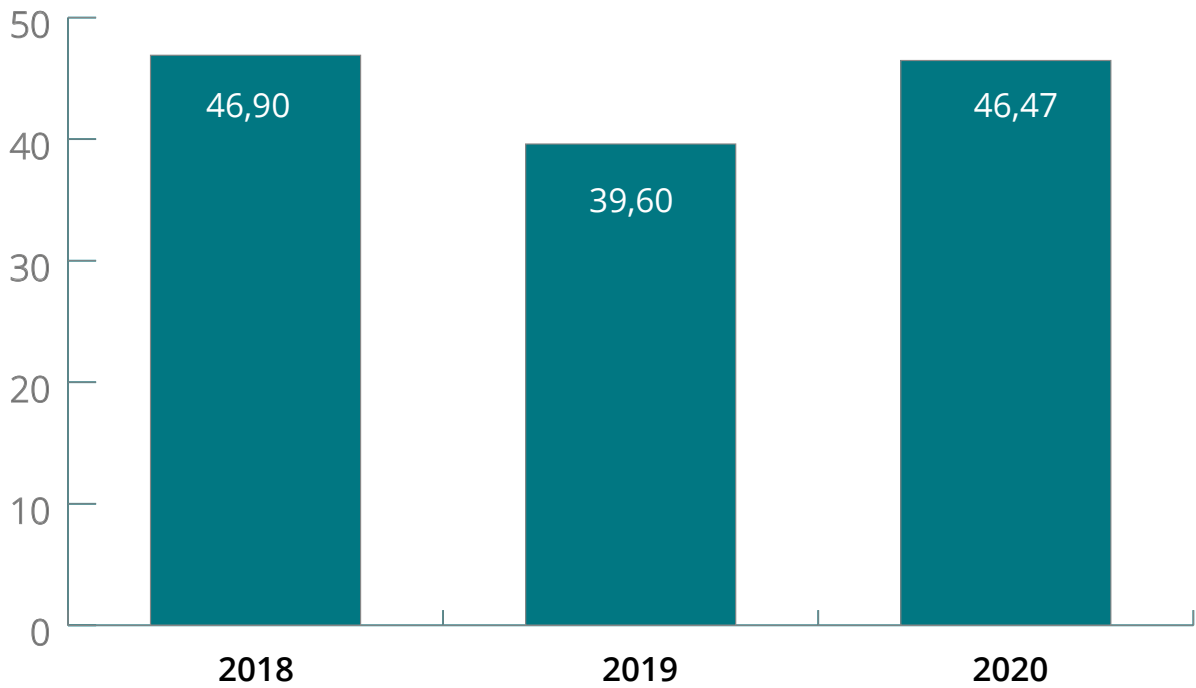
EVOLUCIÓN ÁMBITO ACTIVIDAD MANTENIMIENTO ALTA VELOCIDAD



* La auditoría interna correspondiente al año 2020 ha sido trasladada al año 2021.

Por otro lado, en aquellas actividades de Adif que no precisan de unas directrices homogéneas, dichas actividades se coordinan y llevan a cabo desde las propias Áreas de actividad, en el marco del **Proceso de Gestión Descentralizada de Aspectos Ambientales**. En los últimos años, la evolución ha sido la siguiente:

% VIAJEROS* EN ESTACIONES CERTIFICADAS
SEGÚN LA NORMA DE GESTIÓN AMBIENTAL ISO:14.001

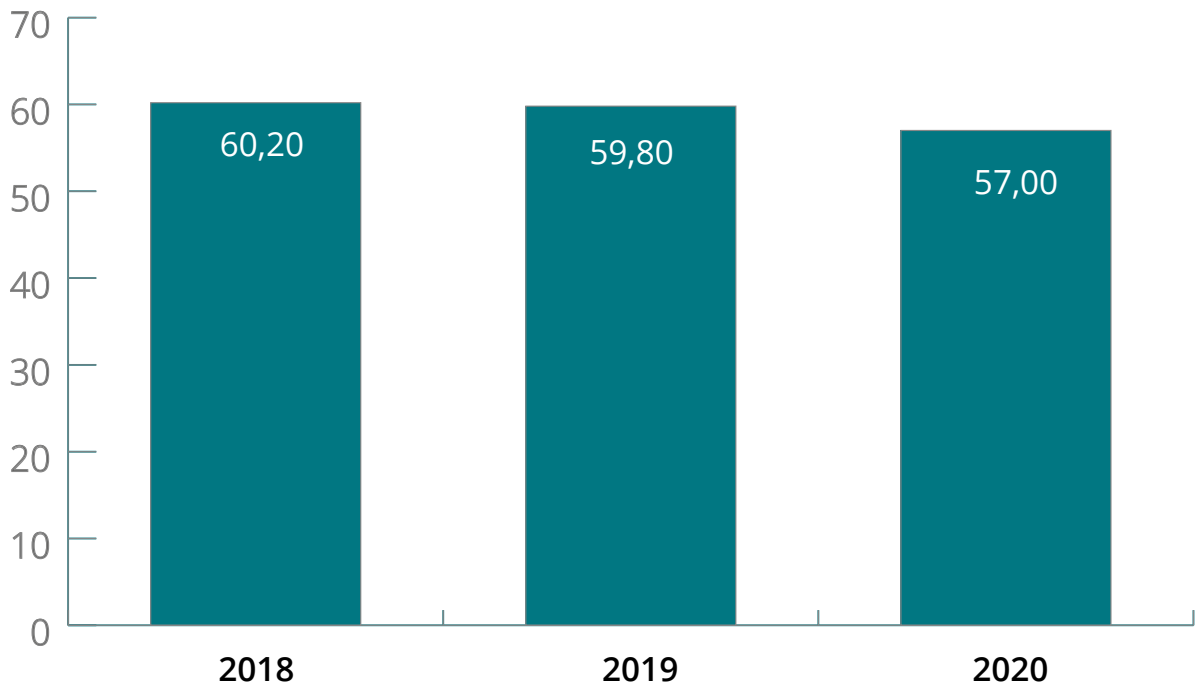


* EN RELACIÓN CON EL TOTAL DE VIAJEROS EN ESTACIONES DE ADIF.

En los últimos 3 años la evolución ha sido la siguiente



% UTIS MANIPULADAS* EN INSTALACIONES CERTIFICADAS
SEGÚN LA NORMA DE GESTIÓN AMBIENTAL ISO:14.001



* EN RELACIÓN CON EL TOTAL DE UTIS MANIPULADAS EN ADIF.

	2018	2019	2020
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	46,90%	39,60%	46,47%
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	60,20%	59,80%	57,00%



5.5. Equipo Humano de Adif

Para Adif sus empleados son personas antes que empleados. Con esta máxima en mente, se esfuerza en ofrecer a su equipo humano un entorno atractivo donde poder desarrollarse profesionalmente y donde conciliar la vida personal con el trabajo, con la igualdad de oportunidades, la transparencia y la salud y la seguridad como principios básicos de gestión.

/ OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO

En 2020 se publicaron las Convocatorias correspondientes a las Ofertas de Empleo Público de 2020. En total 524 plazas. Adicionalmente, se publicó una plaza correspondiente a una convocatoria de carácter interadministrativo para personal de la Estructura de Dirección.

En total se presentaron 23.725 solicitudes, de las que 13.499 fueron aceptadas.

/ MOVILIDAD INTERNA

Durante el ejercicio 2020 se resolvieron las convocatorias del proceso de movilidad interna global lanzada en 2019.

En este proceso se adjudicaron un total de 1.412 vacantes. De estas adjudicaciones, 877 correspondieron a personal operativo, repartidas en 27 categorías diferentes en todos sus niveles salariales, y 408 a Mandos Intermedios (251 a Supervisores, y 157 a Cuadros Técnicos) de 44 puestos distintos y 127 de Técnicos.

Durante este mismo ejercicio se está llevando a cabo un proceso de movilidad interna global. En este proceso se ofertan vacantes en 780 plazas, de las que 534 corresponden a personal operativo, de 19 categorías diferentes en todos sus niveles salariales, y 155 a Mandos Intermedios (138 a Supervisores y 17 a Cuadros Técnicos) de 31 puestos distintos y 91 de Técnicos.

El número de solicitudes presentadas ha sido de 7.639 correspondientes a 1.969 trabajadores.

/ JUBILACIÓN PARCIAL Y CONTRATOS DE RELEVO

En 2020 se han jubilado parcialmente 370 trabajadores con reducción del 75 % de la jornada.

Durante el año 2020 se publicaron distintos ofrecimientos para la cobertura de 84 plazas de contratos de relevo al 50% de jornada.



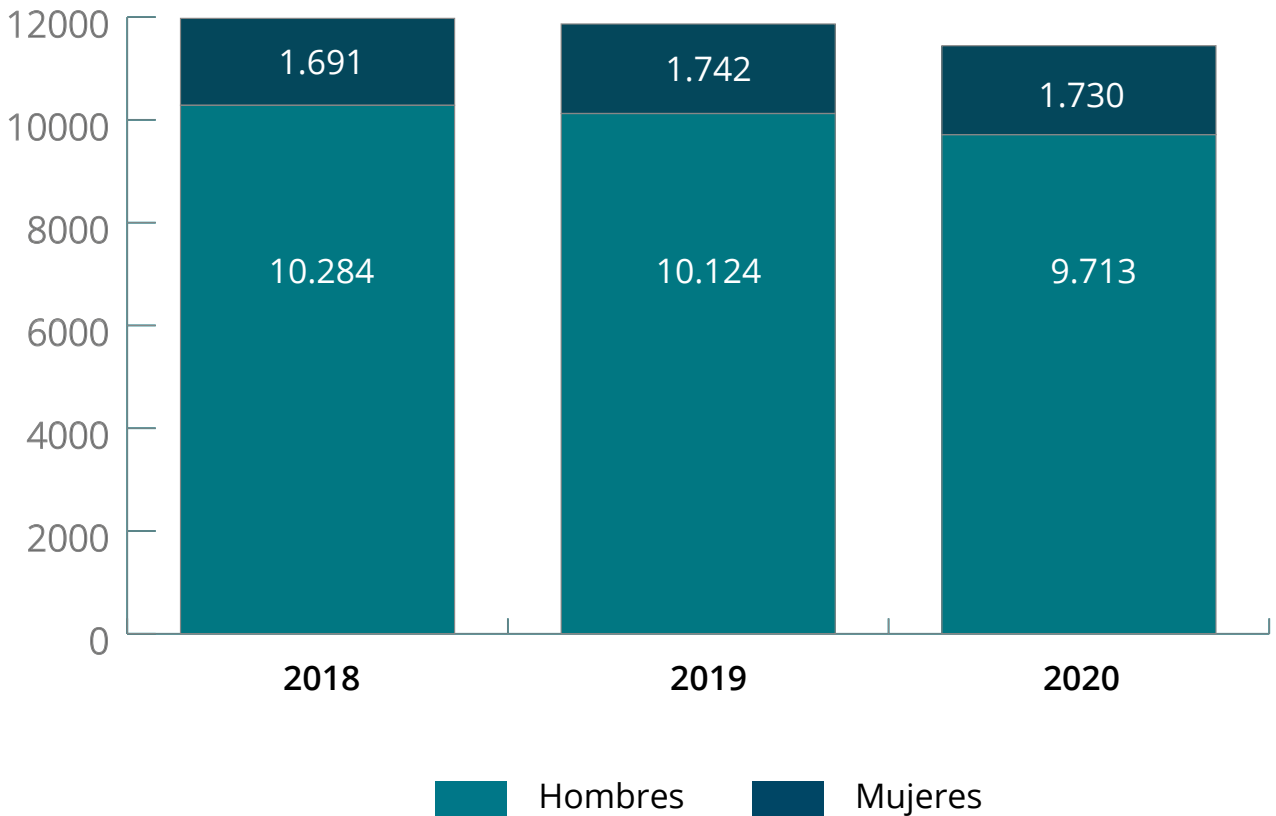
5.5.1. EMPLEADOS

Con el cumplimiento de los objetivos estratégicos como base, la gestión de las personas es un aspecto fundamental en la actividad de la Entidad. Adif considera que la satisfacción, productividad, talento y participación de sus empleados es clave para la consecución de la misión, la visión y los valores definidos en el PT 2030. A 31 de diciembre de 2020, Adif contaba con 11.443 empleados con la siguiente distribución:

ÁREAS DE GESTIÓN	HOMBRES	MUJERES	TOTALES
Presidencia	52	50	102
D. G. Planificación Estratégica y Proyectos	90	49	139
D. G. de Seg., Procesos y Sist. Corpor.	407	119	526
Secretaría General	84	94	178
D. G. Gestión de Personas	352	189	541
D. G. Financiera y Control de Gestión	111	92	203
D. G. Construcción	62	18	80
D. G. Conservación y Mantenimiento	4.179	331	4.510
D. G. Circulación y Gestión de la Capacidad	2.993	382	3.375
D. G. de Desarrollo de Negocio Corporativo	1.242	381	1.623
Ámbito red	141	25	166
TOTALES	9.713	1.730	11.443

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA POR SEXO

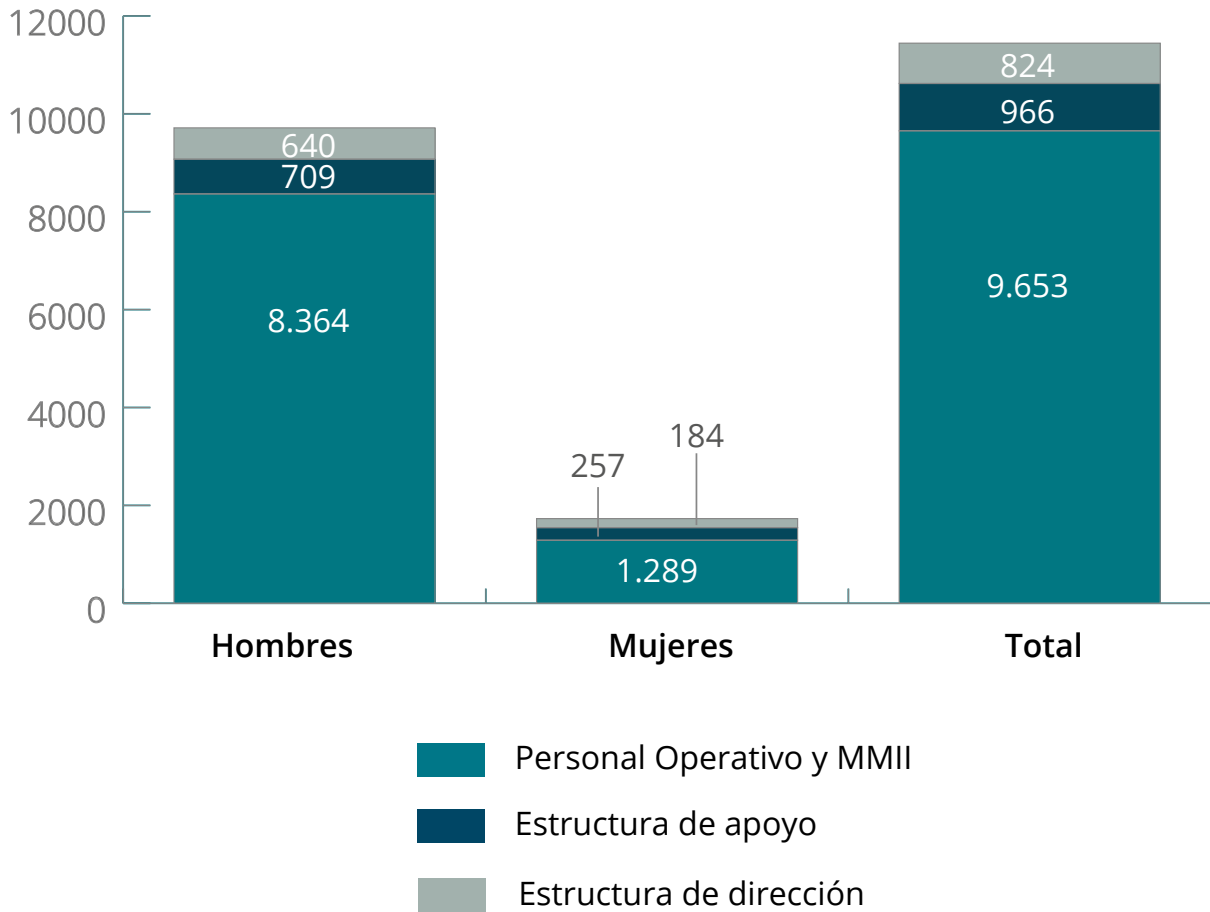
La evolución de la plantilla por sexo en los tres últimos ejercicios es la siguiente:



En 2020 la plantilla de Adif ha estado formada por **11.443 empleados**, 423 menos que en 2019.

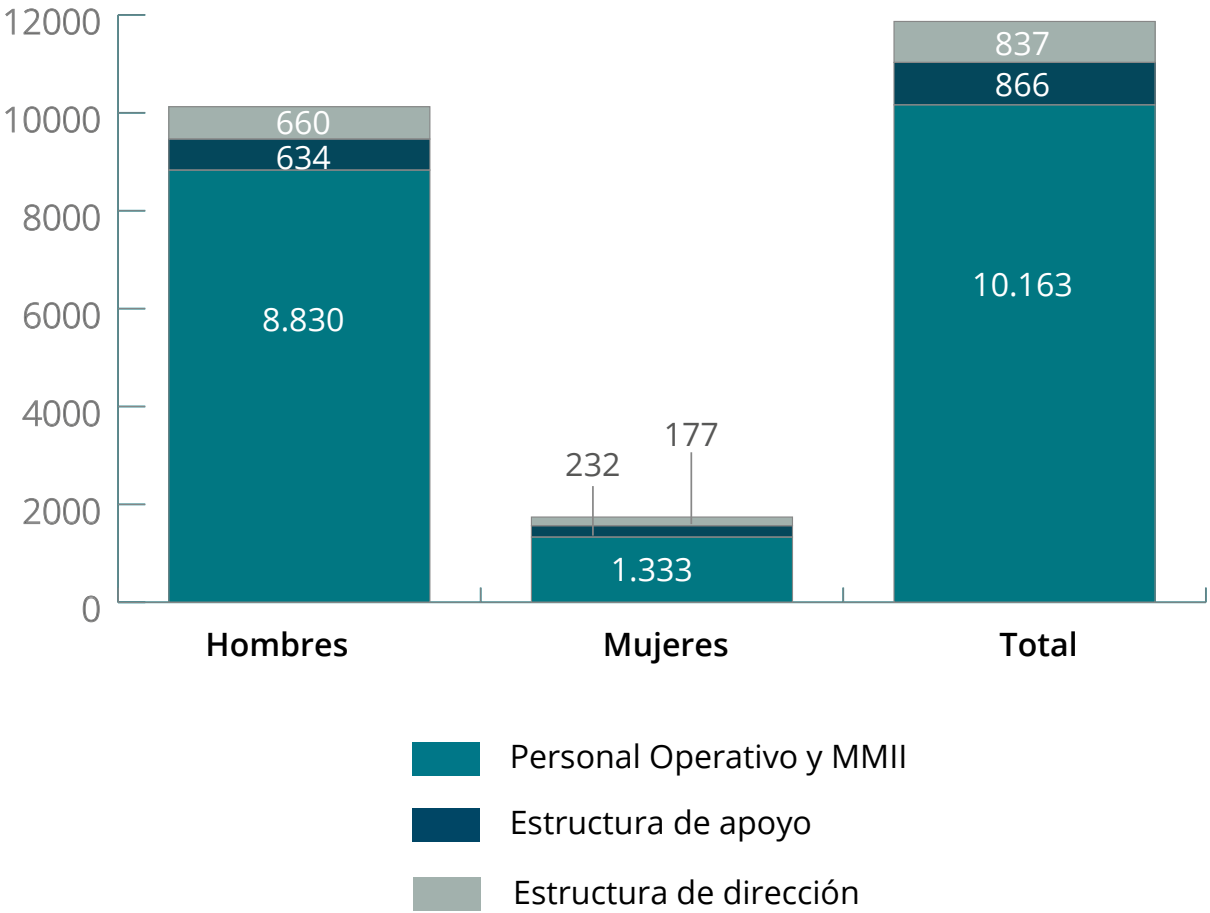
PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL 2020

La plantilla se distribuye según su categoría profesional de la siguiente forma:



El **98,47%** de los empleados tiene **contrato indefinido** y el **54,45%** trabaja a **jornada continua**.

PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL 2019



El **84,36%** de la plantilla es **personal operativo y mandos intermedios**, mientras que un **15,64%** están en la **estructura de apoyo y dirección**.

La tasa de **mujeres** en la plantilla es del **15,12%**.

DESGLOSES POR EDAD Y POR ANTIGÜEDAD

EDAD 2020	HOMBRES	MUJERES	TOTALES
Hasta 35 años	594	188	782
Entre 36 y 50 años	1.371	526	1.897
Más de 50 años	7.748	1.016	8.764

EDAD 2019	HOMBRES	MUJERES	TOTALES
Hasta 35 años	589	205	794
Entre 36 y 50 años	1.272	498	1.770
Más de 50 años	8.263	1.039	9.302

ANTIGÜEDAD 2020	HOMBRES	MUJERES	TOTALES
Entre 0 y 11 años	1.572	540	2.112
Entre 12 y 19 años	520	242	762
Entre 20 y 27 años	82	36	118
Entre 28 y 35 años	2.035	154	2.189
Más de 35 años	5.504	758	6.262

ANTIGÜEDAD 2019	HOMBRES	MUJERES	TOTALES
Entre 0 y 11 años	1.413	528	1.941
Entre 12 y 19 años	504	228	732
Entre 20 y 27 años	218	40	258
Entre 28 y 35 años	2.636	169	2.805
Más de 35 años	5.353	777	6.130

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE EMPLEADOS 2020

Los empleados de Adif están distribuidos geográficamente por toda la Península. Además, 31 empleados (28 hombres y 3 mujeres) se encontraban a cierre de 2020 trabajando en otros países, que son Francia (1 mujer), Bélgica (3 hombres) y Arabia Saudí (25 hombres y 2 mujeres):

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
ANDALUCÍA	1.240	166	1.406
ARAGÓN	527	42	569
ASTURIAS	421	72	493
CANTABRIA	262	40	302
CASTILLA LA MANCHA	575	28	603
CASTILLA Y LEÓN	1.185	173	1.358
CATALUÑA	1.122	166	1.288
EXTREMADURA	183	22	205
GALICIA	448	76	524
LA RIOJA	45	3	48
MADRID	2.157	763	2.920
MURCIA	134	3	137
NAVARRA	112	17	129
PAÍS VASCO	464	74	538
COMUNIDAD VALENCIANA	810	82	892
EXTRANJERO	28	3	31
FRANCIA	0	1	1
BÉLGICA	3	0	3
ARABIA SAUDÍ	25	2	27
TOTAL	9.713	1.730	11.443

DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE EMPLEADOS 2019

A cierre de 2019 la distribución fue la siguiente:

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
ANDALUCÍA	1.282	162	1.444
ARAGÓN	559	43	602
ASTURIAS	454	69	523
CANTABRIA	273	43	316
CASTILLA LA MANCHA	582	28	610
CASTILLA Y LEÓN	1.234	174	1.408
CATALUÑA	1.160	175	1.336
EXTREMADURA	206	23	229
GALICIA	470	72	542
LA RIOJA	44	3	47
MADRID	2.216	768	2.984
MURCIA	134	3	137
NAVARRA	121	18	139
PAÍS VASCO	498	82	580
COMUNIDAD VALENCIANA	862	77	939
EXTRANJERO	29	2	31
TOTAL	10.124	1.742	11.866

Información No Financiera Ley 11/2018, de 28 de diciembre	TEXTO DESCRIPTIVO	INDICADORES DE RESULTADO / IMPACTO				
		DATOS CUANTITATIVOS				
		DESCRIPCIÓN INDICADOR	UNIDADES	2018	2019	2020
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Distribución de empleados por categoría profesional	Personal Operativo y MM.II.	Nº trabajadores.	10.315	10.163	9.653
		Estructura de Apoyo	Nº trabajadores.	843	866	966
		Estructura de Dirección	Nº trabajadores.	817	837	824
	Mide el grado de retención y atracción del personal directivo. Útil para lograr dirección estratégica de la sociedad.	Tasa de retención de Directivos	(Altas +Bajas)*100/2)/ Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE.	3,17	2,56	3,76
	Mide la tasa de rotación de la plantilla, con independencia del rol del empleado.	Tasa de retención de plantilla	(Altas +Bajas)*100/2)/ Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE.	4,05	6,97	6,80
	Nuevas incorporaciones	Nuevos empleados (OEP)	Crecimiento de la plantilla en el período (nº trabajadores incrementados).	40	486	392
	Negociación colectiva	Negociación colectiva	Nº convenios colectivos firmados en vigor.	1	2	2
		Empleados cubiertos por convenio colectivo	% de empleados cubiertos por convenio colectivo.	93,19	92,95	92,80

DISTRIBUCIÓN DE MODALIDADES DE CONTRATO DE TRABAJO

Adif favorece e impulsa el empleo estable y de calidad entre sus empleados. A consecuencia de ello, prácticamente la totalidad de la plantilla tiene un contrato fijo y a jornada continua. La **distribución de contratos en la plantilla por género, edad y categoría profesional** es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN DE MODALIDADES DE CONTRATO DE TRABAJO	2019	2020
Indefinidos	11.557	11.268
Temporales	309	175
Tiempo parcial	587	1.001
TOTAL	11.866	11.443

En los cuadros siguientes el personal a tiempo parcial está recogido en las columnas de personal indefinido o temporal en función de sus condiciones.

DISTRIBUCIÓN POR SEXO 2020	INDEFINIDOS	TEMPORALES	T. PARCIAL	TOTAL
Hombres	9.604	109	874	9.713
Mujeres	1.664	66	127	1.730
TOTAL	11.268	175	1.001	11.443

DISTRIBUCIÓN POR SEXO 2019	INDEFINIDOS	TEMPORALES	T. PARCIAL	TOTAL
Hombres	9.935	189	657	10.124
Mujeres	1.622	120	148	1.742
TOTAL	11.557	309	805	11.866

DISTRIBUCIÓN POR EDAD 2020	INDEFINIDOS	TEMPORALES	T. PARCIAL	TOTAL
Hasta 35 años	694	88	69	782
Entre 36 y 50 años	1.822	75	54	1.897
Más de 50 años	8.752	12	878	8.764
TOTAL	11.268	175	1.001	11.443

DISTRIBUCIÓN POR EDAD 2019	INDEFINIDOS	TEMPORALES	T. PARCIAL	TOTAL
Hasta 35 años	612	182	179	794
Entre 36 y 50 años	1.660	110	107	1.770
Más de 50 años	9.285	17	301	9.302
TOTAL	11.557	309	587	11.866

DISTRIBUCIÓN POR CATEGORÍA PROFESIONAL 2020	INDEFINIDOS	TEMPORALES	T. PARCIAL	TOTAL
Estructura de Dirección	824	0	27	824
Estructura de apoyo	963	3	43	966
Mandos intermedios	2.609	55	282	2.664
Operativos	6.872	117	649	6.989
TOTAL	11.268	175	1.001	11.443

DISTRIBUCIÓN POR CATEGORÍA PROFESIONAL 2019	INDEFINIDOS	TEMPORALES	T. PARCIAL	TOTAL
Estructura de Dirección	837	0	6	837
Estructura de apoyo	861	5	16	866
Mandos intermedios	2.665	75	167	2.740
Operativos	7.194	229	398	7.423
TOTAL	11.557	309	587	11.866

Asimismo, el **promedio anual del número de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por género, edad y categoría profesional** es el siguiente:

EJERCICIO 2020		<51 AÑOS		>50 AÑOS		TOTAL 2020	
CATEGORÍA PROFESIONAL	TIPO DE CONTRATO	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
Operativos	Fijo	928,42	221,17	4.794,17	533,17	5.722,58	754,33
Operativos	Fijo / T. parcial			418,17	47,67	418,17	47,67
Operativos	Temporal	28,75	5,00	4,67	1,00	33,42	6,00
Operativos	Temporal / T. parcial	80,75	46,58	5,00	1,83	85,75	48,42
MMII	Fijo	301,42	132,17	1.746,17	253,67	2.047,58	385,83
MMII	Fijo / T. parcial			171,67	15,08	171,67	15,08
MMII	Temporal						
MMII	Temporal / T. parcial	31,08	19,08	3,58	3,33	34,67	22,42
Est. Apoyo	Fijo	197,33	129,33	418,67	104,67	616,00	234,00
Est. Apoyo	Fijo / T. parcial			36,00	1,17	36,00	1,17
Est. Apoyo	Temporal	0,25	2,83		0,17	0,25	3,00
Est. Dirección	Fijo	172,33	93,00	447,83	89,58	620,17	182,58
Est. Dirección	Fijo / T. parcial			22,50	0,25	22,50	0,25
TOTAL		1.740,33	649,17	8.068,42	1.051,58	9.808,75	1.700,75

EJERCICIO 2019		<51 AÑOS		>50 AÑOS		TOTAL 2019	
CATEGORÍA PROFESIONAL	TIPO DE CONTRATO	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
Operativos	Fijo	813,92	192,92	5.246,92	576,17	6.060,83	769,08
Operativos	Fijo a tiempo parcial			376,50	38,08	376,50	38,08
Operativos	Temporal	0,08	0,58		1,42	0,08	2,00
Operativos	Temporal a tiempo parcial	170,33	87,00	11,17	3,92	181,50	90,92
MMII	Fijo	230,50	112,00	1.857,17	262,08	2.087,67	374,08
MMII	Fijo a tiempo parcial			151,08	13,08	151,08	13,08
MMII	Temporal	0,42			0,83	0,42	0,83
MMII	Temporal a tiempo parcial	47,00	26,42	6,42	4,67	53,42	31,08
Est. Apoyo	Fijo	170,25	119,67	448,75	107,50	619,00	222,17
Est. Apoyo	Fijo a tiempo parcial			32,17	2,58	32,17	2,58
Est. Apoyo	Temporal	1,00	4,08		1,00	1,00	5,08
Est. Dirección	Fijo	157,42	85,42	486,75	90,17	644,17	175,58
Est. Dirección	Fijo a tiempo parcial			17,00		17,00	0,00
TOTAL		1.590,92	628,08	8.633,92	1.101,50	10.224,83	1.729,58

DISTRIBUCIÓN REMUNERACIONES MEDIAS
POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y GÉNERO 2020

ESTRUCTURA DIRECCIÓN	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	62.631,68	0,51%
Hombre	62.955,12	
ESTRUCTURA APOYO	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	46.240,82	-2,62%
Hombre	45.059,00	
MANDOS INTERMEDIOS	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	34.872,43	4,44%
Hombre	36.493,19	
OPERATIVOS	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	30.354,62	11,75%
Hombre	34.397,56	

DISTRIBUCIÓN REMUNERACIONES MEDIAS
POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y GÉNERO 2019

ESTRUCTURA DIRECCIÓN	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	63.179,93	2,59%
Hombre	64.860,05	
ESTRUCTURA APOYO	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	45.903,63	2,96%
Hombre	47.304,08	
MANDOS INTERMEDIOS	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	35.224,09	3,75%
Hombre	36.596,83	
OPERATIVOS	SALARIO MEDIO	BRECHA SALARIAL*
Mujer	27.293,46	18,26%
Hombre	33.390,30	

(*) Calculada como: $\frac{\text{Remuneración media hombres} - \text{Remuneración media mujeres}}{\text{Remuneración media hombres}} \times 100$

REMUNERACIÓN MEDIA POR EDAD 2020

	HOMBRES	MUJERES
Hasta 35 años	29.704,31	28.493,29
Entre 36 y 50 años	36.648,09	37.600,64
Más de 50 años	37.244,79	35.517,06

REMUNERACIÓN MEDIA POR EDAD 2019

	HOMBRES	MUJERES
Hasta 35 años	26.287,82	25.364,93
Entre 36 y 50 años	37.670,36	38.706,48
Más de 50 años	37.716,09	35.739,51

La normativa laboral y las tablas salariales aplicadas por Adif impiden cualquier tipo de discriminación por razón de género. La diferencia en las retribuciones medias entre hombres y mujeres es motivada por la posterior incorporación de la mujer al mercado laboral, lo cual afecta también de forma particular a Adif y Adif AV. Por tanto, es de esperar que la tendencia en los próximos años sea a reducir de forma continuada la brecha salarial, con la equiparación salarial media entre hombres y mujeres.

Por su parte, la retribución de los Consejeros es directamente proporcional a su asistencia a cada una de las sesiones del Consejo. La retribución por asistencia a cada sesión es de 1.047,57€, independientemente del sexo. Por lo tanto, teniendo en cuenta que como máximo cada consejero puede asistir a 11 reuniones al año, la retribución anual máxima de un Consejero es de 11.523€.

Respecto a la integración de personas con discapacidad en 2020 el 2,40% (2,34% en 2019) de la plantilla de Adif presentaba algún tipo de discapacidad, es decir, 275 empleados (278 en 2019).

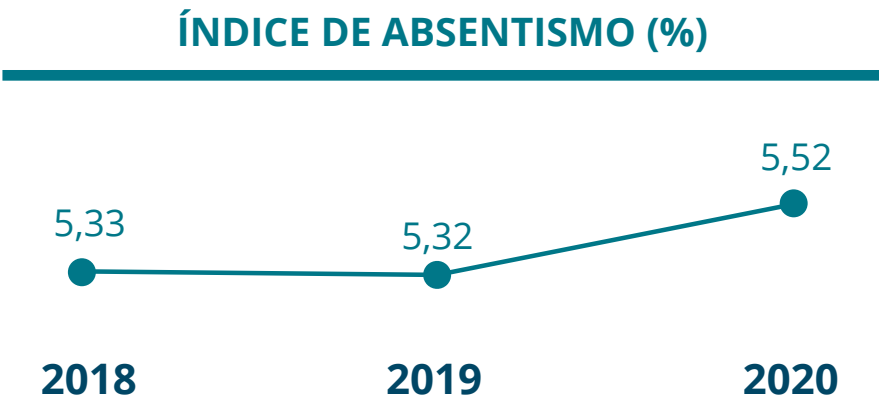
En 2020, en Adif se produjo el despido de 1 sólo empleado (Personal Operativo, hombre, edad 59 años), al igual que en 2019.



5.5.2. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

El Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad establece las horas de trabajo anuales a cumplir. Existen diferentes horarios y turnos de trabajo en función del puesto de trabajo y las tareas a desempeñar.

En 2020 el índice de absentismo por enfermedad, medido como porcentaje de ausencias sobre las jornadas teóricas a trabajar, ha sido del 5,52% siendo de un total de 1.198.034 horas lo que supone una aumento del 0,20% respecto a 2019. En los tres últimos ejercicios la evolución experimentada ha sido la siguiente:



/ INCENTIVOS Y BENEFICIOS SOCIALES


Además de la retribución variable basada en el cumplimiento de distintos objetivos a cumplir por los empleados (personales, transversales, de contribución al equipo y del catálogo de competencias), Adif pone a disposición de sus trabajadores cubiertos por Convenio una amplia oferta de beneficios sociales para mejorar la vida personal y laboral, ofreciendo a sus empleados prestaciones no retributivas o beneficios sociales como son:

- Promoción de la salud: reconocimientos médicos, campañas de medicina preventiva, ayudas para gastos médicos extraordinarios, campañas de vacunación, ayudas por incapacidad temporal complementarias a la Seguridad Social, ayudas contra la drogodependencia y el alcoholismo, etc.
- Seguro de vida.
- Títulos de transporte con tarifa gratuita en cercanías y trenes regionales, y tarifas especiales en grandes líneas y AVE.
- Ayudas por hijos con discapacidad.
- Ayudas graciabes y ayudas por incapacidad temporal.
- Prestaciones por defunción.
- Anticipos: máximo tres mensualidades.
- Protección jurídica: en casos de accidentes ferroviarios que puedan determinar responsabilidad penal.

- Acogimiento familiar y tutela de mayores incapacitados.
- Parejas de hecho: se les reconoce con independencia de su orientación sexual los mismos beneficios que a las de derecho.
- Acoplamiento a otros puestos por pérdida de facultades.
- Movilidad por reunión de cónyuge o pareja de hecho.
- Facilidades y/o descuentos en servicios: banca, ocio, viajes, viviendas, etc.
- Tablón de anuncios del personal.

/ PERMISO MATERNIDAD Y PATERNIDAD

Por otro lado, se debe destacar que el 100% de empleados beneficiados por el derecho al permiso de maternidad y de paternidad han vuelto a reincorporarse a sus puestos de trabajo una vez finalizado dicho permiso.

	2018		2019		2020	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
 Empleados que se han acogido al permiso de maternidad	4	54	0	44	0	32
Empleados que se han acogido al permiso de paternidad	91	-	104	0	118	0
TOTAL	149		148		150	

5.5.3. RELACIONES LABORALES

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

- **Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad:** compuesta por la Dirección y los Sindicatos firmantes del mismo. Entre sus obligaciones está la negociación y ratificación de los acuerdos alcanzados en el desarrollo de aquel.
- **Comité General de Empresa:** con sede en Madrid es un órgano de interlocución y negociación para el tratamiento de los asuntos de carácter general y de negociación colectiva. El Comité realiza reuniones bimestrales con la dirección, en las que se tratan los asuntos propios de su ámbito territorial.
- **Delegados de Personal:** hay delegados de personal en Cuenca, Segovia, Teruel, Zamora, Álava y Soria.
- **Comité General de Seguridad y Salud:** es el órgano de máximo nivel participativo en material de prevención de riesgos laborales, del que emanan las directrices y al que se vinculan los demás comités de seguridad y salud.
- **Comisiones de Seguridad en la Circulación:** son los órganos de consulta y tratamiento de aspectos técnicos de seguridad en la circulación, aprobación de planes y seguimiento de índices específicos.
- **Consejo Asesor de Formación y Comisión Paritaria del Consejo:** este Consejo se ha generado para la elaboración y seguimiento del Plan de Formación de Adif.
- **Comisión de Política Social:** esta Comisión gestiona, tramita y concede las ayudas sociales, las ayudas por hijos e hijas con discapacidad, las ayudas por incapacidad temporal y las prestaciones por defunción.
- **Comisión de Igualdad:** esta Comisión propone medidas de actuación y el desarrollo del II Plan de Igualdad, así como el seguimiento de los indicadores de igualdad de oportunidades y no discriminación.
- **Comisión de Conflictos Laborales:** esta Comisión sirve para mediar o resolver los conflictos de interpretación y aplicación del convenio colectivo o ante el anuncio de una convocatoria de huelga.

El **II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV** tiene vigencia desde el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2023, con posibilidad de prórroga hasta el 31 de diciembre de 2025, por acuerdo entre las partes.

El II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad recoge, entre otras medidas, las relativas a flexibilización de jornada, aspectos sociales, de igualdad y de conciliación laboral que amplían los ya existentes en la normativa laboral, también establece diferentes mesas (empleo, normativa, ordenación profesional, jornada y horarios y conciliación) que desarrollarán aspectos estratégicos de transformación, entre los que destaca la elaboración del nuevo modelo de ordenación profesional estructurado en grupos profesionales, adaptando las funciones y entornos operacionales para afrontar con garantías los retos que se plantean en el futuro de la Entidad. A pesar de la situación provocada por la pandemia, estas mesas han continuado realizando sus tareas.





5.5.4. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

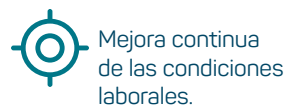
La situación excepcional de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 durante el año 2020 y los escenarios previsibles para los próximos años, han requerido y seguirán requiriendo de la adopción de medidas extraordinarias para la protección de la salud de los trabajadores y de un importante desarrollo normativo interno, lo que ha supuesto grandes retos (organizativos y dotacionales) para asegurar el cumplimiento de las exigencias decretadas y la protección de los trabajadores. El Ministerio de Sanidad ha otorgado y reconocido abiertamente a los Servicios de Prevención de Riesgos Laborales la responsabilidad en la cooperación con las autoridades sanitarias, adaptando su actividad con el objetivo general de limitar los contagios de coronavirus.

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 16 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, Adif cuenta con un Plan de Prevención de Riesgos Laborales.



Además, anualmente Adif lleva a cabo la Planificación de la actividad preventiva (Programación del Servicio de Prevención) con diferentes fines:

OBJETIVOS DE LA PROGRAMACIÓN DEL SERVICIO DE PREVENCIÓN



Mejora continua de las condiciones laborales.



Integración de la PRL en todas las actividades y niveles jerárquicos.



Compromiso de la organización con el Sistema de Gestión de Prevención.



Extensión de los hábitos preventivos a los trabajadores.

Las principales actuaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales durante 2020 son las que siguen:

- **Formación en PRL:** se han impartido 32.342 horas de formación de las 38.319 previstas (Post COVID-19), lo que representa un 84,40% de cumplimiento del objetivo.
- **Programa de auditorías internas:** Se han realizado 18 auditorías programadas.
- En 2020 se ha llevado a cabo la **Auditoría 2ª de Seguimiento de la certificación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) de Adif** según la norma ISO 45001:2018, en la que —cumpliéndose el objetivo fijado por la organización— se ha logrado la migración de la certificación anteriormente obtenida sobre el expediente n.º 1996/0204/SST/07 según la norma OHSAS 18001:2007 a la nueva norma ISO 45001:2018, manteniéndose el alcance a todas las actividades de la organización: la gestión de la construcción y de los sistemas de control, de circulación y de seguridad, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General, RFIG.
- **Vigilancia de la Salud:** Exámenes de Salud y Reconocimientos Psicofísicos. En el año 2020 se llevaron a cabo 1.539 exámenes de Vigilancia de la Salud y 3.529 reconocimientos psicofísicos. Además, se han realizado 1.061 campañas médicas y 840 vacunaciones.

En el ejercicio 2020, se han producido un total de 146 contingencias profesionales con baja, de las que 114 son accidentes no in itinere, 32 son accidentes in itinere y 7 son recaídas. También se ha registrado una víctima mortal no traumático. Por otro lado no ha habido ningún accidente grave ni se ha reconocido ninguna enfermedad profesional.

			ACCIDENTES (NO IN ITINERE)	ACCIDENTES IN ITINERE	RECAÍDAS	ENFERMEDADES PROFESIONALES
2018	Hombre	Con baja	188	34	13	3
		Sin baja	248	28	0	0
	Mujer	Con baja	17	14	1	0
		Sin baja	20	20	0	0
	TOTAL	Con baja	205	48	14	3
		Sin baja	268	47	0	0
2019	Hombre	Con baja	152	29	7	0
		Sin baja	192	23	0	0
	Mujer	Con baja	27	13	1	0
		Sin baja	18	12	0	0
	TOTAL	Con baja	179	42	8	0
		Sin baja	210	35	0	0
2020	Hombre	Con baja	108	24	6	0
		Sin baja	132	23	0	0
	Mujer	Con baja	6	8	1	0
		Sin baja	12	13	0	0
	TOTAL	Con baja	114	32	7	0
		Sin baja	144	36	0	0

El índice de incidencia ha descendido respecto a 2019, situándose en 9,90 (objetivo de 20,56 para 2020). El índice de gravedad también disminuye, alcanzando un valor de 0,42, inferior al valor del objetivo fijado de 0,66:

		2018	2019	2020
ÍNDICE DE GRAVEDAD DE ACCIDENTES*	Hombre	0,59	0,47	0,42
	Mujer	0,16	0,46	0,43
	TOTAL	0,53	0,47	0,42
ÍNDICE DE FRECUENCIA DE ACCIDENTES**	Hombre	11,04	9,20	6,71
	Mujer	6,65	10,55	2,30
	TOTAL	10,37	9,38	6,10
ÍNDICE DE ACCIDENTABILIDAD LABORAL***	Hombre	18,16	14,87	11,01
	Mujer	10,25	15,63	3,53
	TOTAL	17,06	14,98	9,90

(*) El índice de gravedad es: (Nº de jornadas perdidas/nº de horas trabajadas)*1.000.

(**) El índice de frecuencia es: (nº accidentes / horas trabajadas)*1.000.000.

(***) El índice de incidencia (Nº de accidentes con baja o in itinere*1000)/Nº trabajadores medios).

Por otro lado, el número de jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales disminuye respecto al año 2019:

		2018	2019	2020
JORNADAS PERDIDAS POR ACCIDENTE LABORAL O ENFERMEDADES PROFESIONALES*	Hombre	10.132	7.753	6.773
	Mujer	402	1.180	1.112
	TOTAL	10.534	8.933	7.885

(*) Número total de jornadas perdidas (no se incluyen las jornadas perdidas por accidentes in itinere).

Además, Adif cuenta con diferentes **Comités de Seguridad y Salud**. En estos Comités, los representantes de los trabajadores y de la propia Entidad debaten diversos temas relacionados con la seguridad y salud. Durante el año 2020, se han llevado a cabo **215 reuniones**.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	21,15	20,42	13,90
	Complemento de ayuda social	Importe EUROS de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado	149.490	114.476	63.798

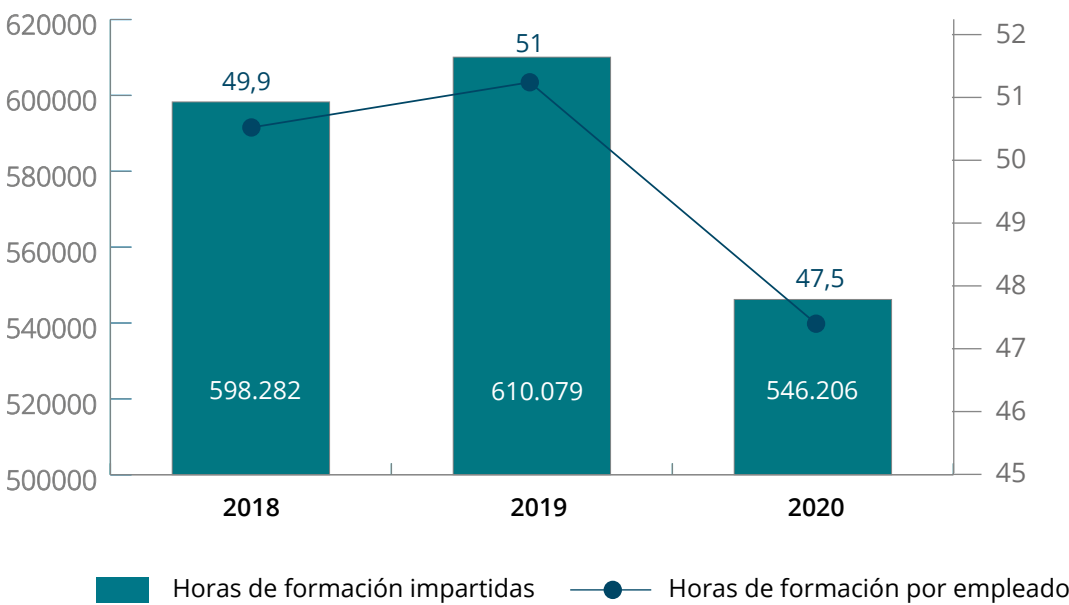
5.5.5. FORMACIÓN

La formación en Adif es una actividad soporte para lograr la consecución de los objetivos de las áreas. El principal objetivo de Adif en materia de formación es potenciar el desarrollo profesional y personal de los trabajadores, de modo que contribuyan a su excelencia operativa. La formación, además de orientar su efectividad en los procesos y la optimización de los resultados, concede importancia a la implicación de los trabajadores en los valores clave de la Entidad, como la innovación, la mejora continua, la excelencia, la responsabilidad social y la sostenibilidad, entre otros.

La identificación de necesidades formativas se lleva a cabo de forma conjunta por todas las áreas de actividad y por los representantes legales de los trabajadores. Con base en las necesidades identificadas, se elabora un Plan de Formación Anual, en el que se planifican, detallan y conforman las iniciativas formativas a abordar durante el ejercicio.

El Plan de Formación anual desarrollado en 2020 ha supuesto impartir una media de 46,9 horas de formación por trabajador, lo que supone un total de 546.206 horas de formación. Esta formación se ha realizado atendiendo a las necesidades de competencia específicas de cada negocio y siempre alineada con la Misión, Visión y Valores de la Entidad.

EVOLUCIÓN DE LAS HORAS DE FORMACIÓN



En 2020 se han invertido **3.082.230€** en formación para Adif y Adif AV.

En 2020 se han impartido **3,5 horas menos de media** por empleado lo que supone un total de **63.873 horas menos** que en 2019.

CATEGORÍA PROFESIONAL	HORAS FORMACIÓN 2018	HORAS FORMACIÓN 2019	HORAS FORMACIÓN 2020
Personal Operativo	371.675	388.085	338.296
Mandos Intermedios	119.289	118.856	115.087
Estructura de Apoyo	57.501	55.825	62.840
Estructura de Dirección	49.817	47.313	29.983
TOTAL	598.282	610.079	546.206

Para llevar a cabo una gestión eficiente del Plan de Formación, Adif emplea diversos sistemas o aplicaciones informáticas conectadas a red que introducen mejoras continuas. Adicionalmente, se utilizan nuevas metodologías y herramientas para hacer más eficaz y eficiente el proceso formativo, como es la utilización de simuladores, videoconferencias o teleformación. Alrededor del 60% de la formación que se desarrolla utiliza metodologías no presenciales a través de diferentes plataformas, como son el Centro de Formación Virtual (CFV), el Aula Virtual, Sistema de Videoconferencia, y el Portal Formación TV, entre otros. Este año debido a la incidencia de la pandemia de la COVID-19 estas modalidades han incrementado su participación y han asumido parte de la actividad formativa aportando continuidad.

5.5.6. GESTIÓN DEL TALENTO Y DESARROLLO PROFESIONAL

Los procesos de selección de personal de Adif están establecidos en la Normativa Laboral para el personal sujeto a Convenio Colectivo. En 2020 se han incorporado 134 nuevos empleados procedentes de Ofertas de Empleo Público, y uno procedente de Convocatorias interadministrativas. Asimismo, está prevista la incorporación de otros 303 nuevos empleados procedentes de las Ofertas de Empleo Público publicadas durante el año 2019 durante los primeros meses de 2021.

En la convocatoria pública de ingreso en categoría de Ordenanza Portero para personas con discapacidad intelectual publicada el 25 de noviembre de 2019 (Código PNI0219), resultaron admitidos definitivos 528 personas para un total de 18 plazas. Estos 18 nuevos empleados se incorporarán en 2021. Este proceso selectivo aún no ha concluido. Próximamente se publicará la relación definitiva de preseleccionados. (**Ley General de los Derechos de las Personas con Discapacidad y de su inclusión social (Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 noviembre) antigua LISMI, artículo 42 cuota de reserva de puestos de trabajo para personas con discapacidad*).

La **tasa de rotación de la plantilla** en 2020 ha sido de **6,80** disminuyendo frente al año anterior de 6,97 y la **tasa de retención de directivos** ha sido de **3,76** aumentando frente al año anterior de 2,56.

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

MODELO DE LIDERAZGO / GESTIÓN DIRECTIVA 3C



El **Modelo de Liderazgo: Gestión Directiva 3C** busca impulsar el desempeño de los líderes de la organización.

El modelo gestiona, de manera sistemática, las Capacidades, Comportamientos y Crecimiento de los líderes de la organización, en un contexto presidido por el Compromiso (actuando como modelos de referencia de la obligación contraída con la Misión, Visión y Valores de Adif), la Colaboración (como eje prioritario de mejora) y la Creatividad (para cuestionar e innovar los paradigmas existentes).

Desde su nacimiento en el año 2013, han sido numerosos los proyectos y actividades realizadas en ese marco y para reforzar el espíritu que subyace en el modelo e incrementar el impulso que proporciona, se ha querido renovar su imagen haciendo un guiño al lema olímpico *Citius altius fortius* (más rápido, más alto, más fuerte), buscando transmitir la importancia de seguir mejorando para superar los imponderables que inevitablemente aparecerán en el camino, y recordando que siempre se puede llegar “más allá” en el desarrollo de la Misión, Visión y Valores.

MODELO DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS

En 2020, se ha continuado con el despliegue del Modelo de Gestión por Competencias – Transformación Digital, que puso en marcha la Dirección de Recursos Humanos en 2016 para adecuar los comportamientos de su catálogo a los que demanda el nuevo escenario de la Transformación Digital.



CATÁLOGO DE COMPETENCIAS – TRANSFORMACIÓN DIGITAL

En el año 2016 se revisa el catálogo de competencias, vigente desde el año 2006, incorporando conceptos asociados a la transformación digital: agilidad, flexibilidad, colaboración y cooperación, eficiencia, transparencia, participación, rapidez, etc.

El nuevo catálogo, vigente en 2020, se articula en torno a cuatro dimensiones:

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

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

En 2020 el **Desempeño Global Medio de Adif** fue del **87,78%** y se realizaron **4.575 evaluaciones** a 718 empleados, más del 6% de la plantilla.

El **Catálogo de Competencias – Transformación**, como en el año anterior, articuló la Evaluación de Desempeño 360. El **modelo de Evaluación del Desempeño 360** ofrece diferentes visiones (la propia, la del jefe, y la de pares y colaboradores) de los comportamientos de los evaluados y permite a éstos tomar conciencia de fortalezas y oportunidades, a la vez que pueden descubrir aspectos de esos comportamientos que con su sola visión no habrían sido capaces de detectar, facilitando la mejora continua y promoviendo una cultura de desarrollo del talento.

MODELO INTEGRADO DE DIRECCIÓN POR OBJETIVOS

Por otra parte, en 2020 se ha continuado aplicando el **Modelo Integrado de Dirección por Objetivos (DPO)**, que apoyado en tres pilares (transparencia, coherencia y facilidad), favorece el desarrollo y el despliegue de los objetivos de empresa y de área a todo el personal sujeto al Sistema de Objetivos, generando así un mayor compromiso del personal con los objetivos clave de la Entidad. La Alta Dirección está implicada directamente en la elaboración de los objetivos de la empresa y todos ellos se gestionan con un formulario absolutamente transparente para el evaluador y el evaluado. En 2019¹ el grado de consecución de los objetivos de Adif fue del 97,28%, evaluando a un total de 4.317 personas, lo que representa un 37,7% de la plantilla.

Derivado de esta evaluación por desempeño y del Modelo Integrado de Dirección por Objetivos se ha seguido profundizando en la implantación de la Comunidad de Desarrollo Directivo, integrada dentro de la plataforma Conecta 3.0, que genera contenidos propios relacionados con el desarrollo de competencias y fomenta el intercambio de conocimientos y la inteligencia colectiva de la organización.

¹ Último dato disponible

PORTAL FORMACIÓN TV

En línea con los resultados de la evaluación de desempeño y durante 2020 se ha continuado profundizando en el desarrollo del Portal Formación TV, la plataforma de vídeos bajo demanda (VOD) de Adif, que fomenta el aprendizaje, la participación y el reconocimiento. A continuación, se muestran las definiciones de cada uno de los canales y los resultados acumulados hasta 2020, año en el que se ha incorporado un nuevo canal a la parrilla de programación denominado Gominolas . Como dato más relevante podemos resaltar que la Cartelera de Éxitos, el escaparate que muestra los estrenos de cada uno de los canales, ha superado, en 2020, las 124.000 visualizaciones.

	EXPERIENCIAS DE ÉXITO	EN PRIMERA PERSONA	EL CLUB DE LA GESTIÓN DIRECTIVA	MI DÍA EN ADIF	CARTELERA DE ÉXITOS	GOMINOLAS DE FORMACIÓN
	8 TEMPORADAS	7 TEMPORADAS	6 TEMPORADAS	5 TEMPORADAS	6 TEMPORADAS	1 TEMPORADA
	Circunstancias o acontecimientos profesionales vividos por los protagonistas que produjeron resultados exitosos. 2013	Los Procesos de Gestión contados por sus protagonistas. 2014	El humor en formato monólogo como herramienta de persuasión. 2015	Ponle cara a la diaria. Un canal destinado a universalizar el protagonismo. 2016	El escaparate, alojado en el Portal Corporativo, que anuncia los estrenos de los distintos canales del Portal Formación TV. 2015	Propuesta formativa orientada a la adquisición de habilidades y conocimientos aplicables a la vida personal, familiar, social y profesional. 2020
 Vídeos	228	36	29	28	616	56
 Visualizaciones	56.363	4.727	6.525	7.007	123.791	4.599
 Comentarios	4.861	128	809	241	10.670	44
 "Me gusta"	7.391	106	941	347	15.189	39
 Valoración media	4,49 / 5	4,49 / 5	4,59 / 5	4,54 / 5	4,51 / 5	4,71 / 5

OTROS PROGRAMAS DE DESARROLLO SINGULARES EN 2020



COACHING ENTRE PARES

Práctica innovadora de Desarrollo del Talento destinada a poner en valor la experiencia y habilidades directivas de las personas mediante una labor profesional de apoyo y acompañamiento que se refuerza en el autoconocimiento y el aprendizaje entre compañeros y sobre la base del compromiso ético, la colaboración, la confianza y la horizontalidad.

El programa, que se inició en 2015, cuenta con 3 líneas de formación evolutivas L1 “Coaching entre Pares”, L2 “Comunidad del Coaching” y L3 “Coaching Interno” siendo esta última línea la que otorga la acreditación profesional de “Coach Interno”. El programa de Coaching de Adif cuenta con la certificación de la Asociación Española de Coaching Ejecutivo y Organizacional (AECOP) y en 2019 recibió el “Premio Honorífico” del certamen de AECOP como reconocimiento a la labor de difusión de la “Cultura del Coaching” en la empresa. En la edición de 2020 han participado 38 personas en el programa integradas en las 3 líneas formativas que han llevado a cabo 16 iniciativas de desarrollo en diferentes áreas de la empresa, además de las 6 personas que forman este año el Grupo de Coaches Acreditados y que han realizado 15 procesos de coaching individual en la organización.

PERSONAS QUE CAMBIAMOS LA EMPRESA

Este programa pretende identificar las tendencias de futuro enmarcadas en el Plan Estratégico 2030, así como reflexionar sobre el impacto de la tendencia en el ámbito de influencia de la Compañía, favoreciendo el establecimiento de estrechas relaciones entre los participantes del programa. Las personas que participan en el programa las seleccionan las áreas de actividad, favoreciendo la participación de los directivos más jóvenes.

Se realizan conferencias de carácter mensual grabadas para favorecer la transmisión del conocimiento y en las que los participantes trabajaron en equipo como un *Think Tank*, detectando tendencias para la mejora personal, tendencias organizativas y tendencias sociales.

En el año 2019 este programa se ha desarrollado otorgando el protagonismo absoluto a los participantes: “De Espectador a Protagonista”, y ha cumplido su tercera y definitiva etapa cerrando el ciclo que se inició en el año 2017 con los siguientes objetivos:

- Identificar las tendencias de futuro.
- Reflexionar sobre el impacto de la tendencia en el ámbito de influencia de la Entidad.
- Establecer estrechas relaciones entre los participantes en el programa.
- Mantener permanentemente actualizados capacidades, comportamientos y conocimientos sobre las nuevas tendencias para satisfacer las necesidades del mapa organizativo cuando sea necesario.

Como solución de continuidad a este programa en 2020 nace Horizonte.

PROGRAMA HORIZONTE

Una vez cumplida, en 2019, la tercera y definitiva etapa del programa “PERSONAS QUE CAMBIAMOS LA EMPRESA” se ha iniciado, en 2020, un nuevo programa formación y desarrollo del Talento Directivo denominado “HORIZONTE”, “un camino que lleva a esa línea donde se funden los mejores profesionales con los mayores logros”. El objetivo es seguir desarrollando los directivos con el horizonte puesto en la próxima década 20-30.

Horizonte es un programa que tiene como objetivo evaluar el potencial de liderazgo para, mejorar el Comportamiento y explotar el Potencial Directivo permitiéndoles desarrollar y difundir una cultura de gestión eficaz para enfrentar con éxito los retos de la próxima década.

El programa se desarrolla en tres niveles de Impartición: el NIVEL I: ¿Dónde estoy?, ayuda a situarse; el NIVEL II: ¿Cómo soy? Ayuda a conocerse y el NIVEL III: ¿Qué debo hacer? Ayuda a orientarse.

DEJANDO HUELLA

En 2020 se ha concluido la tercera edición del programa “Dejando Huella” que ha contado con la participación de diez autores, e iniciado la cuarta que finalizará en 2021. Dejando Huella es un programa en el que los directivos *seniors* de la organización actúan como agentes de transmisión de conocimientos, experiencia, actitudes y cultura empresarial en tres formatos: algo para leer (un libro), algo para contar (una presentación en power point) y algo para ver (un vídeo).



MANUEL GÓMEZ I GRANADOS

Técnico de Capacidades.



ÁNGEL LUIS RAMOS VILLAR

Jefe de Gestión de RRHH Este.



CARMEN GIMÉNEZ ROMOJARO

Jefa de Formación de Gestión.



TIMOTEO NOVILLO TORRES

Gerente de Área de Seguridad en la Circulación Centro.



JESÚS VEGA MARTÍNEZ

Gerente de Área de Seguridad en la Circulación Norte.



EDUARDO PERUCHA ESTÉBAN

Subdirector de Autoprotección y Emergencias.



FRANCISCO RECOVER LORENTE

Gerente de Área de Servicios de Circulación.



MIGUEL PUERTA MUÑOZ

Jefe de Área de Administración.



JOSÉ MIGUEL GARCÍA SANZ

Jefe de Área de Seguimiento del SGSC.



LUIS EUGENIO SUÁREZ ORDÓÑEZ

Subdirector de Laboratorio, Sistemas y Calidad.

RECONOCIMIENTOS EXTERNOS

En el año 2020 Adif se ha presentado a los Premios a la Calidad e Innovación en la Gestión Pública que, en su XIII edición, convocó el Ministerio de Política Territorial y Función Pública.

La candidatura, presentada en el apartado “Innovación en la Gestión”, englobaba bajo el nombre de su serie franquicia, Experiencias de Éxito, todas las iniciativas desarrolladas en el Portal Formación TV en sus, hasta ese momento, siete años de andadura. No fue acreedor de premio, pero sí de un informe de valoración que reconoce la valía de la iniciativa y proporciona una guía para seguir profundizando en su mejora.





5.5.7. IGUALDAD

Adif ha mostrado siempre su interés y compromiso en la participación y realización de acciones a favor de la no discriminación entre mujeres y hombres en el empleo, como principio esencial de la política de recursos humanos.

De esta forma, el I Convenio colectivo de Adif supuso un hito determinante en esta materia, al recoger en el mismo temas tan importantes como la conciliación, medidas de selección y formación, creación de la Comisión Mixta para la Igualdad de Oportunidades y no Discriminación, medidas contra la violencia de género, elaboración de diagnósticos de situación en igualdad y la negociación y aprobación del primer Plan de Igualdad de la Empresa.

El II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad, ha continuado avanzando en estas materias, creando mesas técnicas de desarrollo en temas como normativa, jornada y horarios y conciliación y una nueva mesa de igualdad, así como asuntos tales como fijación de la jornada anual en 1.642 horas en cómputo de ocho horas diarias, incremento de las prestaciones por defunción y ayudas por hijos con discapacidad, excedencia por cuidados de personas dependientes, nuevo régimen de licencias hasta el 2º grado de consanguinidad o afinidad, permisos no retribuidos de hasta un mes por fallecimiento de determinados familiares, licencia no retribuida por reproducción asistida, teletrabajo, nuevo régimen de horarios, entre otras muchas medidas.

El **II Plan de Igualdad de Adif** fue aprobado con la unanimidad de la empresa y de todos los sindicatos representados en la Comisión de Política Social e Igualdad de Adif y posteriormente ratificado también con la unanimidad de la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo e incorporado al mismo en el BOE de 9 de noviembre de 2019. En el Plan, se recogen múltiples acciones a desarrollar conforme a sus distintos objetivos específicos: acceso al empleo, igualdad, condiciones de trabajo y carrera profesional, formación, información y sensibilización, tiempo de trabajo y conciliación, retribuciones y violencia de género. Posteriormente la Mesa de Igualdad acordó los indicadores de seguimiento del mencionado Plan.

A pesar de la situación provocada por la pandemia, la Mesa de Igualdad ha continuado realizando sus tareas, entre las que había que señalar la presentación de los indicadores de seguimiento del Plan correspondientes a 2019 y el primer semestre de 2020, acordados en su diseño con la unanimidad de las partes, como más arriba se menciona.

Igualmente se acordó en la Mesa el nuevo Protocolo de Prevención de situaciones de Acoso laboral, a falta de su aprobación final por la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo y se han iniciado los trabajos de actualización del Protocolo de prevención de situaciones de acoso sexual y por razón de sexo.

La Mesa de Igualdad ha tenido también un importante papel, con la elaboración y acuerdo de un Manifiesto conjunto de la misma contra la violencia sobre las mujeres, con la unanimidad de sus componentes, dirección y sindicatos, para los actos desarrollados con motivo del 25 de noviembre, día internacional para la eliminación de ese tipo de violencia, tal y como designó la Asamblea General de Naciones Unidas, en el importante despliegue presentado por Adif en esa fecha y con ese motivo.

En cuanto a la conciliación laboral, el II Convenio Colectivo y el Plan de Igualdad establece las **iniciativas promovidas y ofrecidas en materia de conciliación laboral y personal a los empleados de Adif**.

MEDIDAS DE CONCILIACIÓN

Adif clasifica la normativa laboral aplicable al personal de convenio colectivo en materia de conciliación de la vida laboral, familiar y personal en cinco grupos:

/ GENERALES

- **Parejas de hecho:** Los derechos reconocidos a las parejas de hecho lo son con independencia de su orientación sexual.
- **Flexibilidad horaria:** Nuevo régimen de flexibilidad de jornada y establecimiento de hora límite de salida en las 18:00 horas en muchas de las dependencias de la empresa.
- **Reducción de jornada:** Establecimiento de un nuevo régimen de reducción de jornada acordado con la representación de personal de acuerdo con lo establecido en los PGE 2018, consistente en una reducción de 10 días de jornada en 2019 y 2020, en las condiciones pactadas.
- **Jornada a tiempo parcial.**
- **Permisos retribuidos:**
 - + Por matrimonio (15 días laborables).
 - + Fallecimiento de familiares (de 2 a 6 días).
 - + Cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.
 - + Traslado del domicilio habitual.
 - + Asuntos propios sin justificar (tres días por año laboral). Tras la firma del II Convenio Colectivo, se amplían hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad.
- **Permisos no retribuidos:** Entre seis y noventa días por cada año natural.
- **Vacaciones:** 35 días naturales más fiestas.
- **Excedencia voluntaria:** Entre 5 meses y 5 años.
- **Movilidad geográfica:** Por reunión con cónyuge o pareja de hecho y temporal por causas médicas o motivos sociofamiliares.



/ ESPECÍFICAS

- **Protección a la maternidad:**
 - + Permisos retribuidos.
 - + Cambio de puesto de trabajo cuando el desempeño laboral influya negativamente en la salud de la madre o el hijo/a.
 - + Suspensión temporal del contrato de trabajo en embarazos de riesgo.
 - + Protección frente al despido.
- **Nacimiento de hijos/as, adopción-acogimiento:**
 - + Reducción de jornada.
 - + Permisos durante hospitalización y tratamiento continuado.
 - + Ausencias o reducciones por nacimientos prematuros.
 - + Permiso retribuido de 2-3 días por nacimiento de hijos/as.
 - + Ampliación del permiso de paternidad, permisos de lactancia.
 - + Excedencias voluntarias.
 - + Movilidad geográfica.
 - + Protección frente al despido.



/ ATENCIÓN A FAMILIARES

- **Permisos de tutela** de mayores incapacitados.
- **Reducciones de jornada** por guarda legal o cuidados de un familiar.
- **Permisos retribuidos:** Por enfermedad grave o intervención quirúrgica sin hospitalización. Y ampliación de los no retribuidos por fallecimiento de algunos familiares.
- **Excedencias** para atender al cuidado de un familiar hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad.



/ PROTECCIÓN CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO

- Reducciones de jornada.
- Movilidad geográfica.
- Excedencia.
- Faltas de asistencia justificadas permitidas.



/ FACILIDADES PARA LA FORMACIÓN

- Preferencia para elegir turnos de trabajo.
- Permisos retribuidos para presentación a exámenes para obtener un título profesional.
- Formación profesional facilitada por Adif.

Todas las medidas de conciliación existentes en Adif se encuentran recogidas en su normativa laboral y su contenido puede ser consultado por todos los trabajadores dentro del Portal Inicia.

/ INICIATIVAS A FAVOR DE LA IGUALDAD DE GÉNERO

En 2020 Adif ha participado en diferentes iniciativas a favor de la mujer y la igualdad de género:

- Adif se adhiere a los principios para el Empoderamiento de las Mujeres promovidos por la ONU. Con esta adhesión la compañía quiere poner de manifiesto su compromiso con la igualdad de género como principio esencial dentro de sus políticas y cultura corporativa.
- Recientemente, el Comité de Dirección de la entidad aprobó el programa de iniciativas para el fomento de la igualdad que se pondrá en marcha el año que viene.
- Adif se adhiere a la primera edición del **Programa Target Gender Equality** del Pacto Mundial de Naciones Unidas. Esta iniciativa ayuda a las empresas participantes a establecer y alcanzar objetivos empresariales ambiciosos en términos de representación y liderazgo de las mujeres, a todos los niveles, a través de un análisis de desempeño, talleres para el desarrollo de capacidades, aprendizaje entre iguales y el diálogo con múltiples grupos de interés a escala nacional.

Además, la presidenta de Adif y Adif AV, Isabel Pardo de Vera, ha participado en 2020 en algunos actos para contribuir al **fomento de la igualdad de género** en la sociedad:

- Participación en el Programa LIDERA, una iniciativa de mentoría desarrollada junto a la Real Academia de Ingeniería. Isabel Pardo de Vera forma parte del Consejo Estratégico del proyecto Mujer e Ingeniería, que enmarca dicho programa y cuyo objetivo es trabajar para reconocer, activar y aprovechar el talento femenino.
- Participación en el primer Congreso Nacional de Directivas y Empresarias del Atlántico (EDA) en Oviedo.
- Participación en la revista para la promoción de la mujer Magas In, de El Español.
- Entrevista con El Mundo. “Mujeres Inspiradoras”, con Gloria Lomana.
- Inauguración de una escultura en homenaje a las mujeres ferroviarias instalada en la estación de Valencia-Joaquín Sorolla y acto de homenaje a las mujeres ferroviarias, en el marco de las celebraciones con motivo del Día de la Mujer.

- Participación en el programa Ellas Pueden, dedicado a la igualdad de género, en Radio 5, de RNE.
- Firma de la presidenta con APRAMP de un protocolo de colaboración para contribuir a la lucha contra la trata de mujeres y niñas.
- Acto de clausura de la primera edición del Programa LIDERA.
- Participación en el foro ‘Mujeres en Movimiento. Liderazgo femenino en el transporte y la sostenibilidad’, organizado por 50&50 Gender Leadership, organización presidida por la periodista Gloria Lomana y con la participación, además de representantes al más alto nivel de Metro de Madrid, Aena e Iberdrola España, coincidiendo con el 87º aniversario del sufragio femenino en España.
- Participación en el CEOE Fórum: Mujeres Referentes, con las participantes de la VIII Edición del Proyecto Promociona Mujer, una iniciativa de la CEOE y del Instituto de la Mujer para impulsar que más mujeres alcancen puestos de alta dirección en las empresas.

/ LUCHA CONTRA EL ACOSO Y DISCRIMINACIÓN

Por otro lado, además de impulsar la igualdad de género, Adif está en contra de cualquier tipo de discriminación que pueda ocurrir en el desempeño de su actividad.

En el **Código Ético y de Conducta** se establece que ningún empleado podrá ejercer ni permitir un trato degradante frente a cualquier otro, con independencia del puesto que desempeñe, quedando totalmente prohibida cualquier actuación que implique un menosprecio y/o acoso por razones sexuales, religión, etnia, raza, nación, enfermedad, discapacidad o cualquier otra circunstancia personal, familiar o social.

Adif ha elaborado un **protocolo de actuación ante las posibles situaciones de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral**, con el acuerdo de todos los sindicatos. Igualmente existe un **protocolo de actuación frente al acoso laboral**. Ambos están en proceso de revisión.





5.6. Orientación al cliente

Adif trabaja diariamente para satisfacer las necesidades de servicio y para mantener relaciones de colaboración con sus clientes. Además de los usuarios del sistema ferroviario, entre sus clientes externos cuenta con operadores ferroviarios, clientes de empresas y comerciantes y gobiernos de otros países.

El fomento de la accesibilidad y de la atención a las personas con discapacidad se antoja como uno de los impactos sociales positivos en los que Adif tiene una mayor implicación, buscando siempre que las infraestructuras gestionadas sean lo más accesibles posible para todos sus clientes.

5.6.1. SATISFACCIÓN DE CLIENTES

Adif y Adif AV disponen de diferentes vías mediante las cuales mantiene una comunicación continua y actualizada con sus usuarios y otros clientes externos. El canal más utilizado es su página web corporativa, en la que pone a disposición de todos los grupos de interés toda la información actualizada referente a su actividad. Adicionalmente, y como canales más directos de contacto, existen Oficinas de Atención al Cliente, el correo electrónico y el teléfono.

Según el tipo de cliente del que se trate, Adif sondea su opinión de diferentes maneras y establece mecanismos que permitan mejorar el servicio:



/ VIAJEROS DE ESTACIONES

Según el resultado del último estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las Estaciones de Viajeros las estaciones presentan una calidad percibida de 7,76 sobre 10.

En base a estos datos, Adif lleva a cabo un proceso continuo de mejora de las estaciones en diferentes aspectos para poder ofrecer al viajero un mejor servicio. De esta forma se trabaja para mejorar la accesibilidad de las estaciones, en remodelar e impermeabilizar ciertas estaciones, pero este año 2020 finalmente se propuso no realizar estudios de Calidad Percibida por los usuarios motivado por la COVID-19.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Calidad percibida en estaciones*	puntos/10	7,62	7,76	ND
	Calidad percibida en transporte de mercancías	puntos/10	7,3	ND	ND

* Encuestas de satisfacción a clientes en Estaciones Viajeros: En 2019 se presentó el resultado del estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las estaciones de viajeros. En 2020 no se han realizado debido a la situación excepcional provocada por la COVID-19.



/ OPERADORES FERROVIARIOS

- **Contacto periódico:** Adif busca conocer de primera mano sus opiniones y expectativas e identificar así oportunidades de mejora que favorezcan el desarrollo del negocio.
- **Estudios bienales de satisfacción:** sobre los servicios prestados.

/ COMERCIANTES

- **Encuestas de satisfacción:** en el ejercicio 2019 no se realizaron al ser bianuales. En 2018, se obtuvo una valoración de 7,07. En 2020 finalmente se propuso no realizar estudios de Satisfacción por los comerciantes motivado por la COVID-19.
- **Gestión y dinamización de los perfiles de tiendas de la estación** en las redes sociales (Facebook, Instagram, Twitter) donde los comerciantes colaboran con contenidos promocionales y los usuarios finales participan en los mismos e interactúan con las marcas.

RECLAMACIONES Y SUGERENCIAS

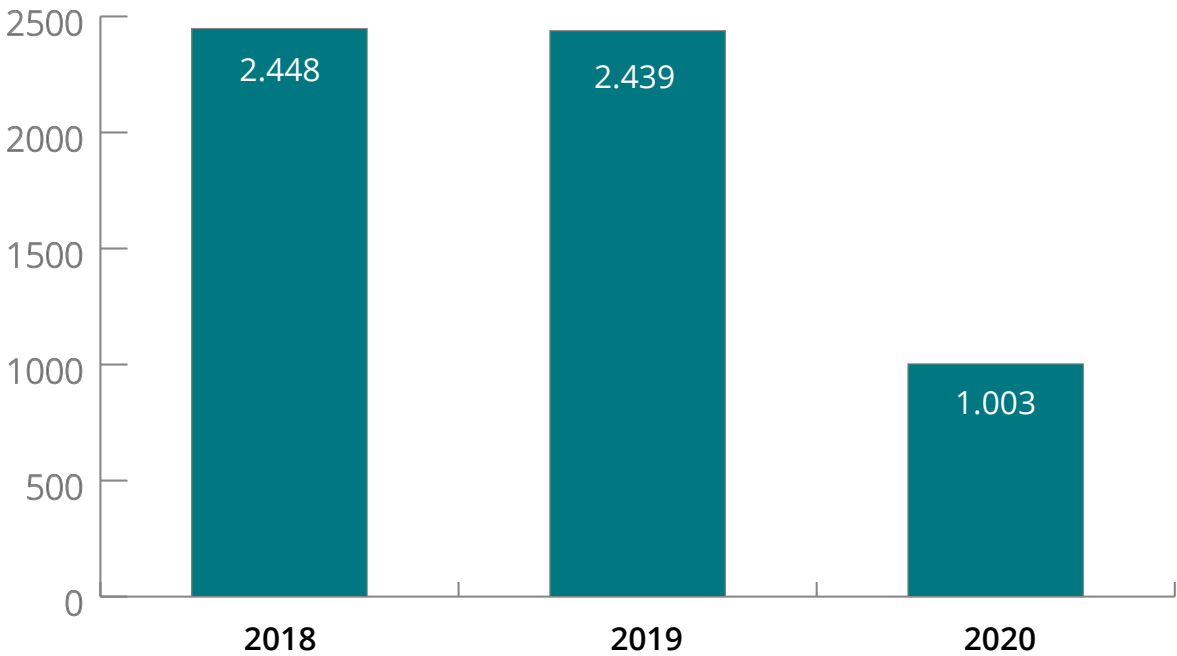
Adif dispone de un servicio de reclamaciones y sugerencias que facilita la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en la gestión y su correcto tratamiento. Para la gestión de todos los expedientes se utiliza una aplicación informática denominada RECLAMA. Las respuestas facilitadas a los usuarios se realizan mediante escrito a su dirección postal o a través de correo electrónico. Adicionalmente, en las propias estaciones los ciudadanos disponen de libros de reclamaciones donde pueden expresar sus quejas.

Las reclamaciones, quejas y sugerencias, derivadas de posibles incumplimientos de requisitos legales o de otro tipo, incidencias o desviaciones, facilitan a Adif la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en la gestión de la Compañía sobre las estaciones. Estas pueden ser interpuestas en las Oficinas de Atención al Viajero de las propias estaciones o bien, se pueden recibir en algunos casos por correo electrónico.

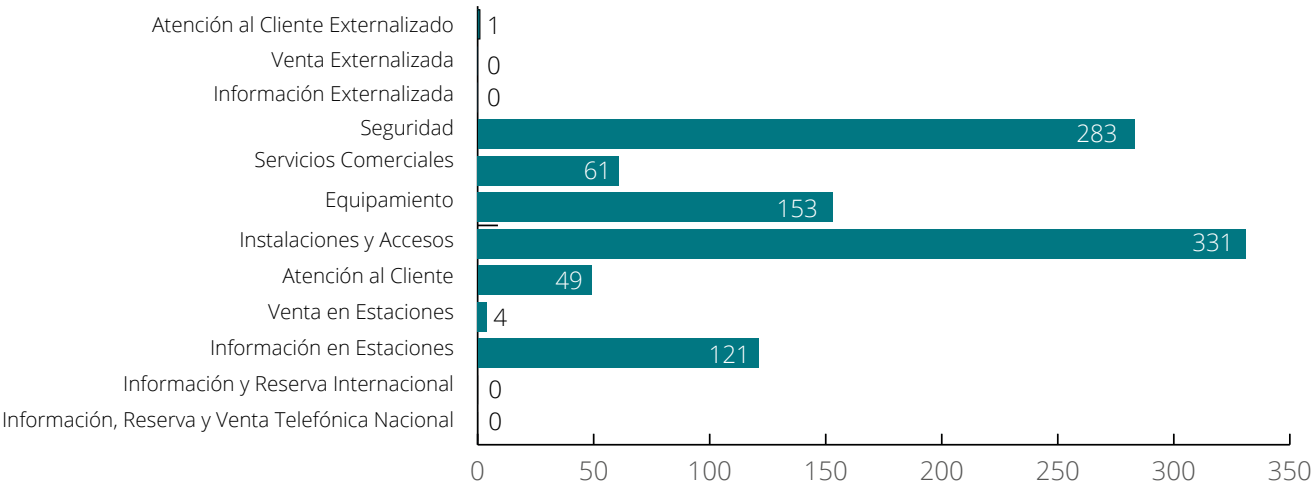
En 2020 se han resuelto 1.003 reclamaciones correspondientes a estaciones de Adif y Adif AV y se recibieron 87 sugerencias y 20 felicitaciones. Esta información permite a Adif AV identificar posibles aspectos de mejora para lograr un mayor grado de satisfacción de los clientes.

En 2020 se ha producido un **descenso del 58,88% de reclamaciones** respecto al año anterior, siendo las reclamaciones sobre instalaciones y accesos las más numerosas. Este descenso tan destacado se debe a la afección de la COVID-19 en el número de viajeros que transitan por las estaciones de la Compañía.

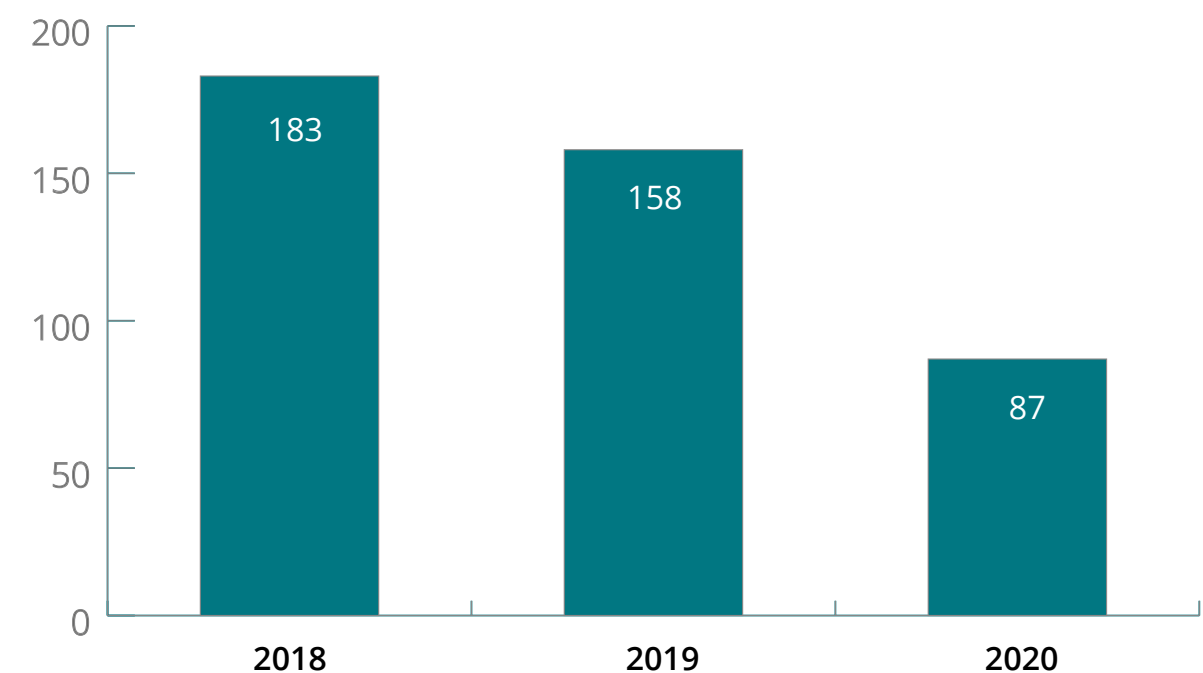
RECLAMACIONES EN ESTACIONES DE VIAJEROS



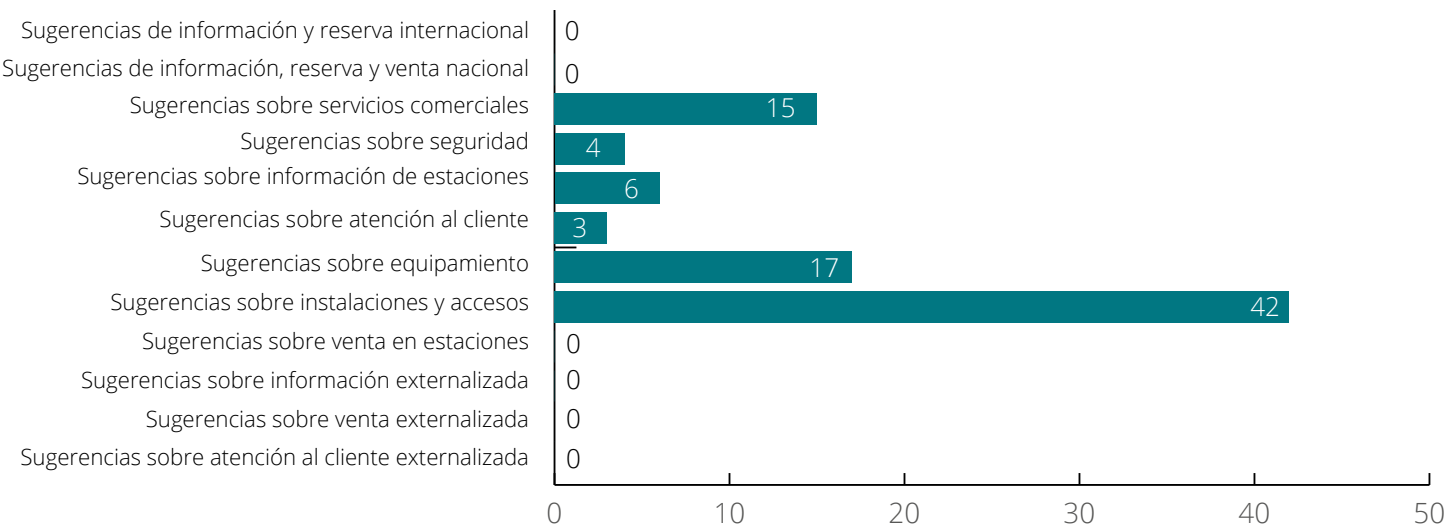
RECLAMACIONES RECIBIDAS POR TEMÁTICA



SUGERENCIAS RECIBIDAS EN ESTACIONES DE VIAJEROS



SUGERENCIAS RECIBIDAS POR TEMÁTICA



El total de sugerencias recibidas en las estaciones de titularidad de Adif y Adif AV en 2020 **ha disminuido un 44,49%** respecto al año anterior, siendo los equipamientos y las instalaciones y accesos las categorías que más sugerencias han recibido.

5.6.2. ACCESIBILIDAD

Dentro del Objetivo Estratégico de cohesión social del Plan Estratégico 2030 se sitúan también todas las mejoras realizadas en materia de accesibilidad de las estaciones, siendo esta cuestión, la accesibilidad, un reto social de máxima relevancia para Adif. Por ello, se trata de mejorar progresivamente las condiciones de accesibilidad de las estaciones que gestionamos, eliminando de esta manera las dificultades que puedan suponer una discriminación en el acceso al transporte ferroviario.

En esta línea, Adif y Adif AV siguen trabajando en los planes de acción anuales con la finalidad última de garantizar un transporte basado en criterios de igualdad, dignidad, máxima autonomía, comodidad y seguridad, que sea accesible y que no represente barreras para las personas con discapacidad.

Desde 2018 hasta marzo de 2020, Adif y Adif AV han co-liderado junto con Renfe el diseño del Plan Director de Accesibilidad del Sistema Ferroviario Español 2020-2028, denominado Plan Accede 360, que nace para dar respuesta a la Línea de actuación 6. Accesibilidad Universal a las infraestructuras y transportes, perteneciente al Eje 1-Estrategia de Movilidad, a su vez enmarcado en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del transporte, impulsada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en sintonía con la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.

Respecto a dicho Plan, y dada la proximidad de la liberalización del transporte de viajeros a finales de 2020, se decidió no darle continuidad al entender que podría vulnerar los criterios de transparencia e igualdad de oportunidades entre las distintas empresas ferroviarias. No obstante, durante 2020 Adif ha seguido avanzando en las mejoras de las instalaciones para hacerlas accesibles, tal y como se desprende de los datos que a continuación se recogen en este informe, y también ha asumido desde el 12 de diciembre de 2020, en el marco de dicho proceso de liberalización y del Reglamento (CE) 1371/2007, de 23 de octubre, de Derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril, el servicio de atención a las personas discapacidad y movilidad reducida que hasta ese momento había prestado Renfe Operadora.

De esta forma, Adif pasa a ofrecer esta prestación en las estaciones, sumándose este servicio a a los que Adif ya ofrece a los operadores ferroviarios y a los pasajeros en las estaciones de Adif y Adif AV. En el caso de los trenes, también pone a disposición de los operadores ferroviarios su servicio para ayudar a embarcar, acomodarse en la plaza y desembarcar a aquellos viajeros con discapacidad y movilidad reducida que lo soliciten.

En cualquier caso, el propósito sigue siendo el mismo. En este sentido y dado el gran número de estaciones de viajeros que hay a lo largo del territorio español, se están centrado los principales esfuerzos en las estaciones con mayor número de viajeros, de acuerdo a la normativa, aunque sin olvidar en ningún caso el resto.

Cabe destacar que las medidas que se establecen para las estaciones de más de 750 viajeros/día implican principalmente la ejecución de pasos a distinto nivel cuya ejecución supone afecciones a la vía al ser necesario ensanchar andenes para la ejecución de las embocaduras dotadas de ascensores a dichos pasos, por lo que generalmente son actuaciones complejas técnicamente y, que se traducen por tanto en presupuestos más elevados.

Durante el 2020 se ha trabajado especialmente en intentar minimizar la repercusión que la crisis sanitaria de la COVID-19 ha tenido sobre el ritmo en los procedimientos para la licitación y adjudicación de contratos, así como en la producción de las obras.

En este sentido, aunque Adif es plenamente consciente de que aún queda mucho por hacer en el campo de la accesibilidad, actualmente, de las 1.493 estaciones de viajeros con que cuenta la red, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, concretamente 850 estaciones gestionadas por Adif y Adif AV cuentan con un itinerario accesible, y dan servicio a 448,13 millones de viajeros/año (380,81 millones de viajeros/año en estaciones Adif accesibles) y permiten que en torno al 84,76% (indicador integrado Adif y Adif AV) de los viajeros que transitan por toda la red lo hagan de forma autónoma (83,22% de accesibilidad en estaciones Adif y 94,63% de accesibilidad en estaciones Adif AV).

En las 643 estaciones restantes que no son accesibles a día de hoy, se está trabajando en 97 de ellas por parte de Adif y Adif AV, de forma que cuando finalicen estas actuaciones en marcha junto con las actuaciones previstas por Renfe Operadora, 964 estaciones estarán adaptadas, lo que supondrá que en torno al 94 % de los viajeros que transitan por las 1.493 estaciones lo harán de forma autónoma.

En 2020, se ha acometido una inversión para la redacción y ejecución de obras tanto en estaciones de Adif como de Adif AV **por un importe de 23,56M€ (IVA incluido) de los que 7,92 M€ (IVA incluido) corresponden a actuaciones relacionadas con la accesibilidad.**

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Accesibilidad en estaciones*	% de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif y Adif AV*	83,19	85,07	84,76

* Indicador integrado de Adif y Adif AV). Accesibilidad universal para personas con discapacidad.



EN 2020 EL SERVICIO DIALOGA SE HA PRESTADO EN 20 ESTACIONES

- Alicante (AV).
- A Coruña (Multioperador).
- Albacete Los Llanos (AV).
- Barcelona Sants (AV).
- Ciudad Real (AV).
- Córdoba (AV).
- Cuenca Fernando Zóbel (AV).
- Gijón (Multioperador).
- Girona (AV).
- León (AV).
- Madrid Chamartín (AV).
- Madrid Puerta de Atocha (AV).
- Málaga María Zambrano (AV).
- Ourense (AV).
- Oviedo (Multioperador).
- Santiago de Compostela (AV).
- Sevilla Santa Justa (AV).
- Valencia Joaquín Sorolla (AV).
- Valladolid Campo Grande (AV).
- Vigo Guixar (Multioperador).



/ SERVICIO DIALOGA

Adif dispone de un servicio dirigido a personas con discapacidad auditiva llamado DIALOGA, que permite facilitarles la comunicación y el acceso a la información de servicio de las estaciones. DIALOGA consiste principalmente en un servicio de video interpretación en lengua de signos en las Oficinas de Atención al Cliente y en un servicio de megafonía de la estación que se representa de forma textual en los monitores de información. A través de los monitores de información se transmiten las incidencias más relevantes, situaciones de emergencia y otros mensajes de carácter general en lengua de signos. Además, hay disponible un servicio de información telefónica y comunicación vía texto para dispositivos móviles.

A través de la web corporativa de Adif (www.adif.es) se pueden consultar las estaciones de Adif adaptadas en sus servicios e instalaciones a las necesidades de las personas sordas y con discapacidad auditiva.

 Más información

Este Servicio a partir del 12 de diciembre de 2020 se encuentra incluido dentro del Servicio de PMRs a prestar por Adif en las estaciones, desarrollado en el punto siguiente.



/ SERVICIO PMR ADIF

Con fecha 1 de diciembre de 2020, Renfe Viajeros Sociedad Mercantil S.A, RENFE-Operadora y Adif alcanzaron un acuerdo para el traspaso de la prestación de servicios de asistencia a viajeros con discapacidad o movilidad reducida. En virtud de este acuerdo, Adif comenzó a prestar el citado servicio a partir del día 12 de diciembre subrogándose en la titularidad de los bienes, derechos y obligaciones adscritos e inherentes a dicha prestación.

El servicio, actualmente, alcanza a 140 estaciones, de las cuales en 68 se presta bajo la modalidad de servicio permanente y en 72 como servicio puntual. La descripción del servicio incluida en la Declaración de Red 2020 es la siguiente:

SB-10	SERVICIO DE ASISTENCIA A PMR EN ESTACIONES EN VIGOR DESDE EL 12/12/2020
DESCRIPCIÓN	Puesta a disposición de las Empresas Ferroviarias de un servicio para facilitar la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida en las estaciones, asistiéndoles en el tránsito por las mismas, utilizando, para ello, medios mecánicos o mediante el acompañamiento personal tanto en estaciones con servicio permanente como puntual. En las estaciones con servicio puntual, incluye la subida o bajada del viajero del tren y, si fuera necesario, el acomodo en su plaza con el anclaje y desanclaje de silla de ruedas en lugar establecido a tal efecto.
RÉGIMEN DE PRESTACIÓN	Por ADIF
CONDICIONES DE SERVICIO	<p>En cada una de las estaciones se definirá un punto de encuentro para recepción y recogida de los clientes.</p> <p>El Administrador de Infraestructuras definirá los medios por los que tiene que recibir la información de las Empresas Ferroviarias para conocer en todo momento en qué estaciones, para qué trenes y qué necesidad de asistencia se tiene que prestar.</p> <p>El servicio de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida, incluirá las siguientes modalidades:</p> <ul style="list-style-type: none">• Servicio permanente: Se presta en estaciones que disponen de Asistente de Movilidad de manera presencial de forma continuada a lo largo de todo el horario de apertura comercial de la estación. En las 14 estaciones principales se dará cobertura a las solicitudes de asistencia con una antelación de hasta 30 minutos previos a la salida del tren. En el resto de las estaciones con servicio permanente se dará cobertura a las solicitudes de asistencia realizadas con una antelación de hasta 3 horas previas a la salida del tren. Al final del documento, en el anexo 1, se detallan las estaciones donde se presta este servicio.• Servicio puntual: Se presta en estaciones que no disponen de Asistente de Movilidad de manera presencial, sino que el Asistente acude a la estación para realizar una asistencia previa solicitud de las Empresas Ferroviarias con una antelación mínima de 12 horas a la salida del tren. Incluye la subida o bajada del viajero al tren y, si fuera necesario, el acomodo en su plaza con el anclaje y desanclaje de silla de ruedas en el lugar establecido para tal efecto. Al final del documento, en el anexo 2, se detallan las estaciones donde se presta este servicio. <p>Los servicios se prestarán, tanto en la estación origen del viaje, como en la de llegada.</p>

SB-10	SERVICIO DE ASISTENCIA A PMR EN ESTACIONES EN VIGOR DESDE EL 12/12/2020
SOLICITUDES	Con la mayor antelación posible y, como mínimo, con los tiempos indicados para las modalidades permanente y puntual.
CRITERIOS DE PRIORIDAD	Se garantizan todas las asistencias que cumplan con los plazos establecidos y, en la medida de lo posible, el principio básico del servicio será que un viajero con discapacidad y/o movilidad reducida nunca podrá dejar de ser atendido si lo solicita.
CONDICIONES ECONÓMICAS	<p>Unidad de facturación:</p> <ul style="list-style-type: none">• Servicio Permanente: €/viajero equivalente.• Servicio Puntual: €/asistencia.
CAMBIOS PREVISTOS EN EL SERVICIO	<p>La actual situación de pandemia motivada por la Covid-19, y su posible incidencia en la movilidad del transporte por ferrocarril, puede requerir la adopción, por parte Administrador de Infraestructuras, de medidas de optimización y racionalización en la prestación de este servicio, que redundarían, en última instancia, en una disminución de los costes a repercutir a las empresas ferroviarias.</p> <p>Entre las posibles medidas a adoptar se encuentran las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Una adecuación de los recursos puestos a disposición en función de la demanda prevista.• Una ampliación del plazo para la prestación del servicio en estaciones permanentes, fijada inicialmente con una antelación de hasta 30 minutos previos a la salida del tren en las 14 estaciones consideradas principales.• El cambio de la modalidad de prestación del servicio, pudiendo determinarse, en función de la demanda, que estaciones con servicio de asistencia permanente pasen a ofrecer asistencia puntual.

Este servicio, que cuando estaba gestionado por RENFE-Operadora, se denominaba Renfe Atendo, una vez gestionado por Adif cambiará su denominación. En estos momentos, está en tramitación el registro de una nueva marca Adif en la OEPM (Oficina Española de Patentes y Marcas).



El **Programa Estación Abierta** forma parte de la línea de trabajo de Acción Social de Adif y persigue contribuir a alcanzar uno de los objetivos estratégicos de la entidad: favorecer la **cohesión social**.

5.7. Compromiso con las comunidades

En el marco del Plan Estratégico 2030 y ubicado dentro del pilar estratégico de Sostenibilidad, Adif se ha fijado como objetivo **contribuir a la sostenibilidad social**.

Este objetivo se formula de la siguiente forma:

“Facilitar un **servicio público accesible** y contribuir a la **mejora de las comunidades locales** y de los **colectivos vulnerables**”.

Adif es consciente del relevante impacto que el desarrollo de su actividad tiene sobre las comunidades en las que opera y en el conjunto del país. La calidad y disponibilidad de las infraestructuras ferroviarias, así como su seguridad, el impacto de dichas infraestructuras en el desarrollo económico y la cohesión social, entre otros muchos impactos, tienen efectos sobre la calidad de vida de los ciudadanos, en línea con el propósito de “mejorar la vida de la gente”.

Por ello, es importante tener en cuenta los diferentes impactos que se generan en los ciudadanos y la estrategia para tratar que estos sean cada vez más positivos, abarcando la dimensión puramente operativa y de servicio, pero también la económica, social, ambiental y de gobierno de la Entidad.

5.7.1. PROGRAMA ESTACIÓN ABIERTA

El Programa Estación Abierta es un programa transversal que catalizará gran parte de la acción social de Adif, siendo el principal instrumento para materializar la colaboración con el tercer sector. De esta forma, se pone a su disposición, de forma gratuita, una plataforma excelente (cada año más de 150 millones de personas pasan por las estaciones de Adif y Adif AV) para realizar actividades que les ayuden a sus objetivos, a la vez que las estaciones aumentan su valor para los ciudadanos al proporcionarles contenidos culturales, sociales o ambientales.

El trabajo de colaboración con las organizaciones sin ánimo de lucro está regulado por un procedimiento interno de trabajo (“Procedimiento General de Cesión de Espacio en Estaciones”). Este procedimiento permite asegurar la homogeneidad en las respuestas a las peticiones de espacio, con criterios explícitos y compartidos, independientemente del canal de entrada de las mismas. También hace más ágil y transparente el proceso de atención y respuesta a las organizaciones del tercer sector.

/ COHESIÓN SOCIAL

Por otro lado, y de manera estratégica, en las acciones del Programa Estación Abierta prevalecen como destinatarios los colectivos definidos como prioritarios. El PE 2030 incluye en el Objetivo Estratégico “Sostenibilidad Social” dos indicadores estratégicos del Programa Estación Abierta:

- **Educación cultura y valores:** el número de actividades realizadas en 2020 han sido 197.
- **Entidades:** número de entidades no lucrativas con las que se colabora en la realización de actividades. En 2020 Adif colaboró con 71 entidades, un 33% menos que 2019, cuando fueron 106 las entidades sin ánimo de lucro que participaron en este programa.

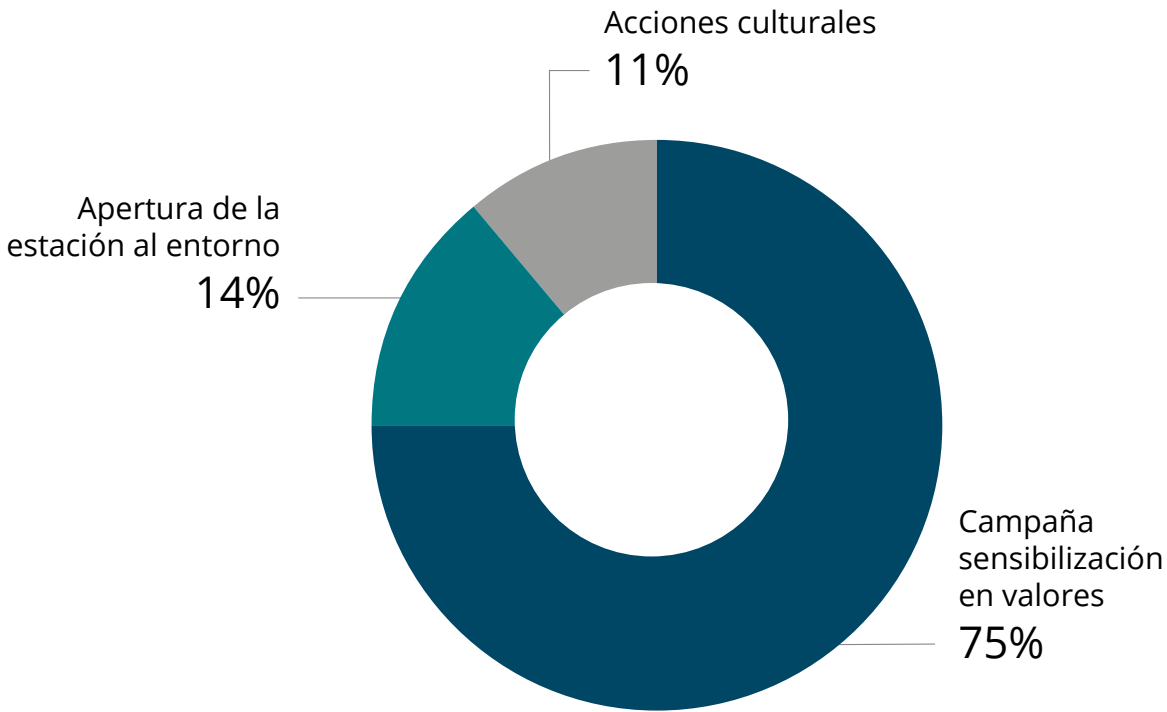
La declaración del estado de alarma en marzo de 2020 debido la pandemia causada por la COVID-19 ha influido en los indicadores de este proyecto en 2020. Las actividades realizadas han disminuido casi un 60% respecto a las del ejercicio anterior, habiéndose realizado 197* actividades, en 60* estaciones distintas. 237 actividades programadas tuvieron que ser canceladas (*datos agregados Adif y Adif AV). Ha seguido la misma tendencia a la baja el número de entidades que han llevado a cabo alguna actividad en las estaciones. En 2020, Adif colaboró con 71 organizaciones (asociaciones, fundaciones, ayuntamientos, agencias públicas o ministerios), en este caso el descenso es de un 33% respecto a las 106 entidades con las que se colaboró en 2019. La aportación indirecta de Adif al Programa Estación Abierta Adif, medida como lucro cesante, supuso en 2020, un 72% menos que en el ejercicio anterior, con 267.269€.

En 2020, **237 actividades** se vieron canceladas debido a la pandemia de la COVID-19.

El Programa Estación Abierta Adif cuenta con tres ejes de actuación donde se aúnan actividades que se llevan a cabo y que se pueden disfrutar en distintas estaciones de la red ferroviaria:

- **Apertura de la estación al entorno**, en el que se encuadran acciones de información y diálogo con los ciudadanos.
- **Campañas de sensibilización en valores.**
- **Cultura**, destacando manifestaciones artísticas a cargo de artistas noveles, conciertos, exposiciones, etc.

ACTIVIDADES ESTACIÓN ABIERTA 2020



Todas las entidades a las que Adif les cede espacio en el marco de este programa deben cumplimentar un formulario de evaluación de acciones del que se desprenden dos indicadores, la valoración media del resultado de la actividad en su conjunto y la valoración media de la colaboración prestada por estaciones.

Las evaluaciones de 2020 reflejan, pese a la pandemia, unos resultados similares a los de ejercicios anteriores. La calificación otorgada a la colaboración prestada por las estaciones continúa siendo alta, habiendo alcanzado un 9,25 y la valoración del resultado de la actividad en su conjunto obtiene, pese a las situaciones adversas de 2020, una nota de 7,738. En el ejercicio 2020 se ha continuado realizando un gran esfuerzo por conseguir que un alto porcentaje de las organizaciones cumplimenten este formulario. Concretamente, lo han completado el 74% de las entidades con las que se ha colaborado.

Algunas entidades han reportado voluntariamente el retorno directo que supusieron sus actividades en el marco del Programa Estación Abierta. El retorno económico reportado por las entidades participantes asciende a 4.870€ (15.000€ menos que en 2019). También se ha acusado el descenso en las captaciones de socios, en 2020 las entidades con las que Adif ha colaborado han conseguido 761 socios (293 menos que en 2019).

En 2020, las **ONG´s** evaluaron su satisfacción con la actividad en el marco de este programa con un 9,3 y la colaboración de Adif en un 8,8.

El comité de dirección de Adif aprobó en 2019 la **Política de Patrocinios de Adif y Adif AV** y en 2020 su primera revisión. Este texto permite gestionar las distintas propuestas de entidades externas, así como la toma de iniciativas de ambas entidades, para identificar proyectos susceptibles de ser patrocinados y dota de criterios para gestionar estas acciones.

Adif pertenece a las siguientes asociaciones de ámbito nacional vinculadas con aspectos de responsabilidad corporativa y sostenibilidad:

- Forética (Foro para la gestión ética y responsable de las empresas).
- Red Española de Pacto Mundial (ONU).
- Asociación Española para la Calidad.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO*	Contratos de Patrocinio firmados con asociaciones sin ánimo de lucro	Nº	2	2	0
	Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional (Responsabilidad Corporativa)	Nº	3	3	3

*Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible: el impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio; las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos; pertenencia a asociaciones de ámbito nacional e internacional; acciones de patrocinio; convenios colectivos acordados.



5.7.2. PROGRAMA DE ACTIVOS PARA EL DESARROLLO

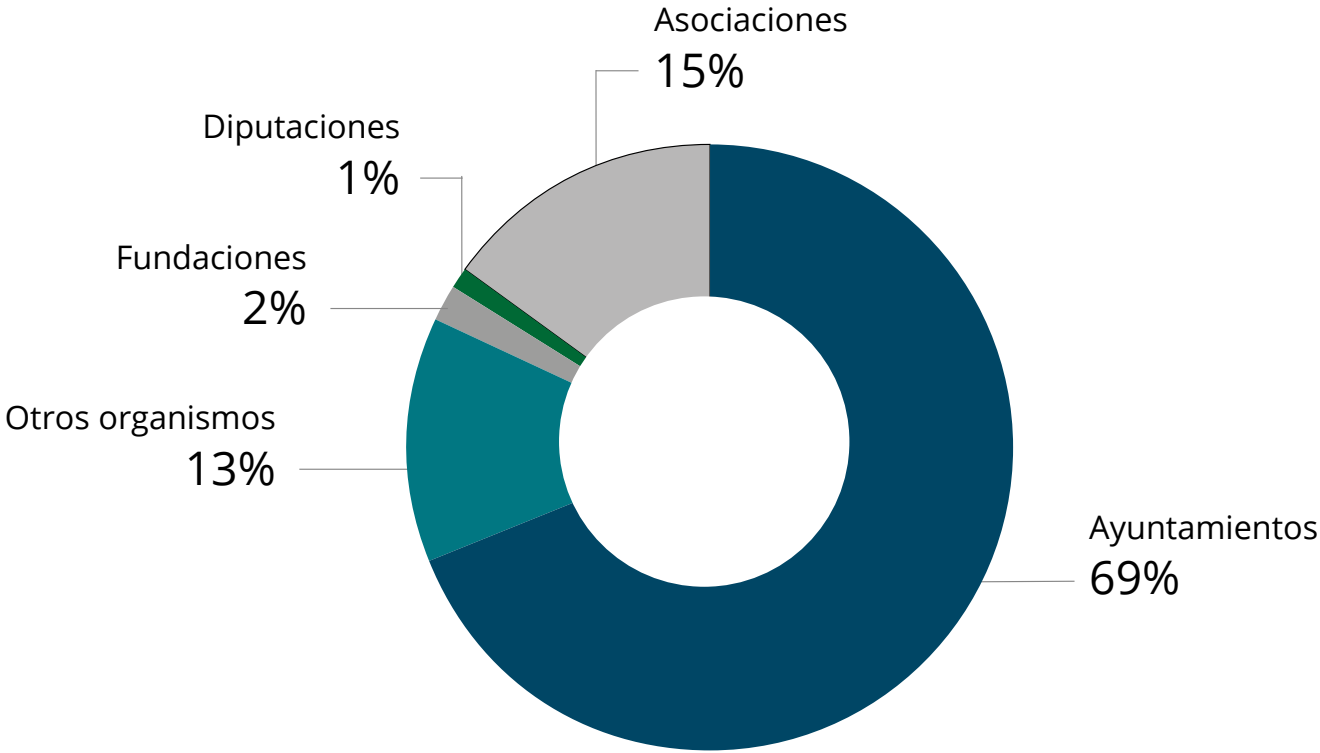
“Activos para el Desarrollo” es un programa diseñado por Adif que tiene como objetivo impulsar la recuperación de activos inmobiliarios en desuso para su reutilización en proyectos sociales o empresariales, en colaboración con instituciones, entidades sin ánimo de lucro o empresas, para generar actividad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

Para diseñar y llevar a cabo el Programa, que se aplica bajo criterios de responsabilidad empresarial y sostenibilidad, lo que le sitúa en el paradigma de la economía circular, se han tenido en cuenta, por un lado, el potencial que representan los inmuebles que han dejado de cumplir su función ferroviaria (generalmente antiguas estaciones) y, por otra las necesidades y retos que tiene la sociedad, especialmente el desafío que representa el problema de la despoblación rural, al que se hace referencia generalmente como el fenómeno de la “España vacía”.

Los principales proyectos que desarrolla el plan son, **proyectos de arrendamiento sociales de inmuebles** (se centra en el impacto social y el desarrollo económico local, mediante el arrendamiento social de activos: ecoturismo, innovación social, alojamientos turísticos, centros de creación artística, centros de asistencia social, etc.) y, **proyectos de vías verdes** (recuperación de antiguos trazados ferroviarios en desuso para reconvertirlos en rutas para el desarrollo rural y la implantación de nuevas formas de turismo activo y sostenible).

Este programa, contribuye a los ODS 8 (trabajo decente y crecimiento económico), ODS 11 (ciudades y comunidades sostenibles) y ODS 17 (alianzas para lograr los objetivos).

ENTIDADES ARRENDATARIAS



CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA

- Base de datos centralizada de los activos disponibles.
- Mayor difusión y acceso a la información de los activos disponibles.
- Mayor homogeneidad en los criterios de arrendamiento.
- Aplicación de condiciones favorables para entidades empresariales en proyectos entornos rurales.
- Valoración de los proyectos desde la perspectiva de la RC y la Sostenibilidad: viabilidad, impacto social, impacto ambiental.

VENTAJAS PARA ENTIDADES INTERESADAS

- Transparencia y nuevas oportunidades.
- Condiciones ventajosas de arrendamiento (carencia en el pago, renta mínima, largo plazo).
- Valoración de la dimensión social y ambiental de su proyecto.
- Apoyo técnico.

VALOR APORTADO A LA SOCIEDAD

- Dinamización económica y social.
- Apoyo a la innovación social y a los emprendedores.
- Contribución a la repoblación rural.
- Contribución a la economía circular y los retos globales.

ARRENDAMIENTOS DE INMUEBLES CON CRITERIOS SOCIALES

En 2020 se han realizado en el marco del Programa Activos para el Desarrollo, dos contratos de arrendamiento para las estaciones de Bustarviejo-Valdemanco (Comunidad de Madrid) y Garga-Transmonte (A Coruña).

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Arrendamientos con criterios sociales	Nº de inmuebles	22	17	23



5.7.3. PATRIMONIO Y URBANISMO

Adif y Adif AV gestionan el patrimonio inmobiliario de su titularidad con el fin último de que tengan un impacto positivo en las comunidades en las que se encuentran, generando un valor compartido que repercuta en un beneficio para toda la sociedad. De esta forma, contribuyen al desarrollo sostenible del sistema ferroviario y a su integración urbanístico-ferroviaria en las ciudades, en línea con las políticas marcadas por las instituciones competentes.

En 2020 la Entidad ha continuado desarrollando su actividad habitual de gestión patrimonial, destacando las siguientes actividades:

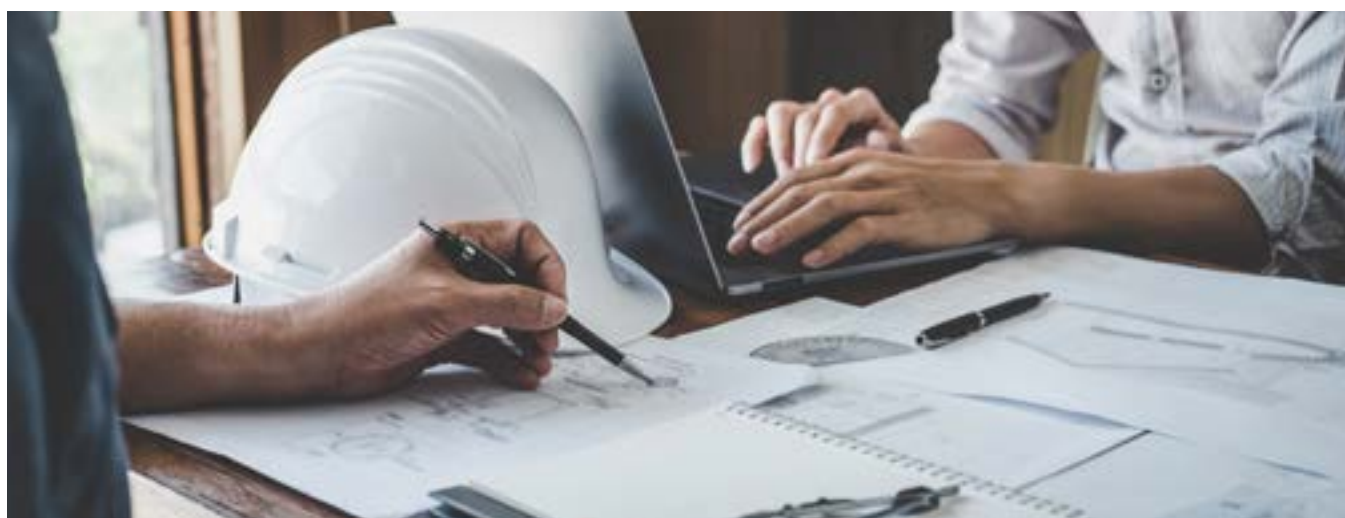
ACUERDOS CON OTRAS ADMINISTRACIONES Y ORGANISMOS

Se han formalizado Convenios Urbanístico-Ferrovialarios) en Cádiz (Convenio Urbanístico de gestión para la urbanización de la antigua UE-ES-1 "Estación" del PGOU de Cádiz. Además, se ha realizado el convenio entre la Sociedad Murcia Alta Velocidad, S.A. y el Ayuntamiento de Murcia, para la realización y adaptación de los estudios y proyectos de planeamiento, gestión urbanística y de urbanización, dirección facultativa y coordinación de la seguridad y salud de las obras que sean necesarias para el cumplimiento de los fines de la adenda modificativa del convenio de 2006, con fecha 13 de julio de 2020.

Igualmente, en otros borradores de Convenios, aún no suscritos, entre los que destacan:

- Protocolo General de Actuación entre el Ayuntamiento de León, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y Adif Alta Velocidad para la consolidación de la integración ferroviaria en la ciudad de León. Acuerdo entre Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. y RENFE Fabricación y Mantenimiento para la entrega del antiguo taller central de reparaciones de Valladolid y las nuevas instalaciones en el Nuevo Complejo Ferroviario.
- Por otro lado, se ha participado en la negociación de Convenios ya suscritos en 2020 en la Comunidad de Madrid, en el municipio de Alpedrete (Convenio para la construcción, financiación, puesta en servicio y mantenimiento de una pasarela urbana), en las ciudades de Barcelona (Protocolo de nuevos accesos al Puerto), en Zaragoza (Convenio de obras derivadas de la transformación de la RAF en el entorno de la Av. Tenor Fleta), y en Portugalete (convenio para la redacción del proyecto de mejora de la accesibilidad en la conexión del entono de la estación).

Igualmente, en otros borradores de Convenios, aún no suscritos, entre los que destacan: Bilbao (Convenio para la integración del ferrocarril en Zorrotza), Canfranc (Convenio para la rehabilitación, gestión y desarrollo del área ferroviaria de la estación), Huesca (Convenio de regularización de suelos), Miranda de Ebro (Convenio para regular las condiciones de ejecución de paso inferior con la N-I y clausura de paso a nivel), Soria (Protocolo para la implantación de la estación de autobuses y desarrollo de actuación urbanística), Montmeló (Convenio expropiatorio), Huelva (Convenio para regular el pago de obras de urbanización anticipadas y cesión de edificaciones), Parets del Vallés (Convenio para la ejecución de una nueva estación), Vilamallá (Convenio para la ampliación de la estación de viajeros, Apartadero de Cimalsa).



INFORMES PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

En 2020 se han emitido más de 226 informes urbanísticos, sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento. Entre ellos destacan:

- Planes Generales de Ordenación Urbana o Municipales, como Almusafes, Novelda, Estivella, Vitoria, Ugao Miraballes; Donosti (Proyecto Expropiación en Atotxa)
- Modificaciones al Planeamiento general como en Irún (MP PGOU Cerámicas Bidasoa) Aranda (MP PGOU), Bilbao (PEOU Facultad); Donosti (MPGOU_AU.03 Mitxelene).
- Escrito de alegaciones al proyecto de urbanización del APE 05.08 José Vasconcelos (Madrid).
- Escrito de alegaciones al expediente de Ocupación Directa para la ejecución de las obras de adecuación del Nudo Norte de Calle 30 (Madrid).
- Escrito de alegaciones a la versión preliminar del Catálogo de protecciones de Alicante.
- Informe al Plan General Estructural, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico y el Plan de Ordenación Pormenorizada de Almussafes (Valencia). Informe urbanístico a la Modificación del Plan Especial Duque de Pastrana, 5 (Madrid).
- Informe al Proyecto de Construcción de la urbanización de la intersección de la calle General Vara del Rey (Logroño).
- Informe a los documentos de modificación del PAI y el PRI en el ámbito A.4-1 "Parque Central" (Valencia).
- Informe a la Modificación de Plan General Entorno de la Estación Intermodal Área de Intervención G-44/2 (Zaragoza).



/ MADRID NUEVO NORTE

En desarrollo de la Cláusula Duodécima del Contrato de Modificación del 28 de diciembre de 2018, el 8 de marzo de 2019 se constituyó la Comisión de Seguimiento y se acordó la creación de cuatro Comités Técnicos que se han reunido con carácter mensual.

El 19 de febrero de 2020 se firmaron el Convenio entre Adif, Adif AV y la sociedad Distrito Castellana Norte S.A. (DCN) para la Redacción del Proyecto Constructivo de las Pilas y Pilotes de la Losa de Cubrimiento asociados al Túnel de Alta Velocidad, en la Cabecera Sur de la Estación de Chamartín (Madrid) y el Convenio para la Adjudicación, en el marco del Concurso de Proyectos con intervención del Jurado, del "Contrato de Servicios para la transformación de la Estación de Madrid-Chamartín y su integración urbana".

El 25 de febrero de 2020, Adif AV publicó en el BOE la licitación del concurso de proyectos con intervención de jurado para la contratación de los "Servicios para la transformación de la Estación de Madrid-Chamartín y su integración urbana. Redacción de anteproyectos, proyectos básicos y constructivos".

El 25 de marzo de 2020, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, aprobó definitivamente la MPG, condicionando su eficacia hasta el cumplimiento de ciertas modificaciones. El Pleno del Ayuntamiento de Madrid acordó aprobar estas modificaciones el 29 de mayo de 2020. Finalmente, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, aprobó el Acuerdo de 22 de julio de 2020, por el que se dan por cumplidas las condiciones anteriormente establecidas.

REPORTE DE TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA Y PROCEDIMENTAL

En cuanto a reporte de tramitación administrativa y procedimental destacan los siguientes aspectos:

/ INFORMES PATRIMONIALES Y URBANÍSTICOS

Se han emitido 86 Informes Patrimoniales-Urbanísticos a solicitud de otras Direcciones, de los cuales un 40 % aproximadamente corresponde a proyectos de Red Convencional. Igualmente se han emitido diversos Informes a Proyectos y Estudios Informativos de actuaciones en la red de ancho Ibérico.

/ PROCESOS Y ACTUACIONES ADMINISTRATIVOS

Además en la Dirección de Patrimonio y Urbanismo se incoan y tramitan o se colabora en la tramitación llevada a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, procedimientos administrativos a los que da lugar el ejercicio de derechos por parte de los ciudadanos y de otras entidades públicas, como son:

- Procedimiento de reducción de zona de dominio público y de la línea límite y edificación:** En 2020 Adif ha continuado desarrollando otro aspecto de su actuación como Administración Pública mediante la incoación, tramitación y resolución de expedientes administrativos motivados por solicitudes en relación con las limitaciones a la propiedad que se introdujo con la Ley del Sector Ferroviario de 2003 y que sigue recogiendo la LSF vigente. Así, el derecho que otorga la normativa ferroviaria en cuanto a solicitar y, en caso de ser posible, obtener la reducción de las zonas de dominio público y de la línea límite de edificación, ha dado lugar a las siguientes actuaciones:
 - + Tramitación de 121 solicitudes de reducción: de las cuales 13 lo son de dominio público y 108 de línea límite de edificación.
 - + 49 Resoluciones: de las que 5 son de reducción de la zona de dominio público y 44 de reducción de la línea límite de edificación.Estas solicitudes de reducción son formuladas no solo por ciudadanos particulares, sino también por otras instituciones públicas, así: 14 solicitudes de reducción fueron realizadas por Ayuntamientos, como el de Santander para la construcción de la sede de talleres municipales y policía local.
- Colaboración en los procedimientos de reversión:** Igualmente, Adif y Adif AV han colaborado con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la tramitación de los procedimientos administrativos de reversión, derivados del ejercicio de dicho derecho por los ciudadanos o por otras entidades públicas. Así, desde Adif y Adif AV se han emitido múltiples informes en relación con los 220 expedientes de reversión que se han venido tramitando a lo largo de 2020, destacando entre ellos los informes relativos al ejercicio de dicho derecho en actuaciones tan importantes como Madrid-Chamartín y Madrid-Fuencarral, o en términos municipales como Tres Cantos, Getafe, Santiago de Compostela o Valencia.

- Propuestas al Comité de Dirección y al Consejo de Administración de Adif Y Adif AV:** Tanto el ejercicio de este derecho de reversión como la colaboración con otras administraciones o instituciones a través de Convenios interadministrativos, dan lugar a la realización de otras actuaciones administrativas como es la presentación al Comité de Dirección y al Consejo de Administración, para en su caso su aprobación, de diferentes propuestas, de las que en 2020 se debe destacar:

- + La presentación, para su aprobación de dos Convenios relativos al desarrollo Madrid Nuevo Norte o el Inicio de los trámites de negociación de un Convenio con el Ayuntamiento de Huelva con la cesión a éste de edificaciones para dotaciones públicas municipales.

Con motivo del desarrollo de los Convenios interadministrativos suscritos, propuestas de declaración de innecesaridad y desafectación de terrenos incluidos en dichos Convenios. Así, en 2020, en el término municipal de Logroño, se han desafectado 42.312,92 m² de suelo, 28.923,43 m² aprovechamientos urbanísticos y 13.701 m² de vuelo, como consecuencia de los convenios que se suscribieron en 2002 y 2004.

- Ofrecimiento reversional:** Las anteriores actuaciones administrativas pueden dar lugar a la necesidad de depurar derechos de reversión, para lo que hay realizar ofrecimientos de los derechos reversionales a los expropiados o sus causahabientes, como ha sucedido en 2020 con la desafectación, por ejemplo, de 64.342 m² en los términos municipales de Burgos y Getafe con sus correspondientes notificaciones a los administrados. Dichas notificaciones, ofreciendo la reversión de terrenos desafectados en 2020, han sobrepasado el número 500.
- Regularización catastral de terrenos titularidad de Adif y Adif AV:** En 2020 Adif y Adif AV han colaborado con otros organismos públicos como la Dirección General de Catastro, a fin de colaborar en la necesidad de catastrar los bienes de dominio público. Así, en 2020, dentro de dicha colaboración se ha catastrado una superficie total de 772.602,52 m², de la que 659.123 m², corresponden a Adif, habiéndose incluido terrenos correspondientes a las Estaciones de Madrid-Atocha, Méndez Álvaro, Delicias, Asamblea de Madrid-Entrevías, Pozo, Santa Eugenia y Coslada y las líneas de Madrid-Zaragoza y el Ramal de Delicias a Santa Catalina.
- 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 -fundamentalmente el artículo 206-. Destacando en 2020 la inscripción del Complejo Inmobiliario de AZCA en Madrid, así como la inscripción de terrenos en la estación de Santa Cataliza-Cerro Negro y la estación de Madrid-Chamartín.

- **Actualización y Mantenimiento del Inventario de Bienes Inmuebles de Adif:** Todas las actuaciones y procesos administrativos requiere el trabajo previo y coetáneo de actualización y mantenimiento de dicho Inventario, que en 2020 ha supuesto:
 - + La actuación sobre 340 Unidades de Inventario dentro del programa anual de dicha actualización.
 - + La participación en la elaboración de los 42 Informes Patrimoniales y Urbanísticos emitidos, aportado información documental, catastral y gráfica de las Unidades de Inventario involucradas.
 - + La delimitación, valoración y registro en el Inventario Contable de las expropiaciones acometidas por el antiguo Ministerio de Fomento correspondientes a terrenos de titularidad de Adif -en colaboración con la Dirección de Gestión Económica y de Financiación-, lo cual ha permitido identificar el valor de adquisición de cada una de las 11.100 fincas incluidas en 240 proyectos, que hasta ahora estaban registrados en términos agregados en el balance de Adif por un importe de 258 millones de euros.
- **Concurrencia pública de Ofertas y enajenación de activos inmobiliarios:** En las subastas de venta de inmuebles se ha adjudicado el 51 % y se han enajenado un total de 79 inmuebles. Todas las concurrencias y enajenaciones se han realizado conforme a la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- **Arrendamiento de inmuebles:** Se han formalizado un total de 786 contratos de arrendamiento, entre nuevos contratos y protocolos que modifican contratos preexistentes.
- **Concesiones y autorizaciones administrativas:** se han tramitado un total de 261 expedientes, en concepto de ocupación del dominio público.

DERECHO DE LOS CIUDADANOS: PROCESOS Y ACTUACIONES ADMINISTRATIVOS

- Procedimientos de Reducción de Zona de Dominio Público y de Línea Límite de Edificación.
- Procedimientos de reversión de terrenos.
- Propuestas al Comité y al Consejo de aprobación de trámites o de ratificación de convenios.
- Propuestas al Comité y al Consejo de propuestas de innecesariedad y desafectación de suelos, vuelos y aprovechamientos urbanísticos.
- Procesos de ofrecimientos reversionales.
- Actuaciones de regularización catastral.
- Actuaciones de inmatriculación y regularización registral.
- Actualización y Mantenimiento del Inventario de Bienes Inmuebles de Adif.



SENSIBILIZACIÓN Y PROMOCIÓN DEL ENTORNO NATURAL

De entre las actuaciones relacionadas con la sensibilización y promoción del entorno natural, desde 1993, RENFE en su día y Adif desde 2005, acondiciona las vías en desuso y antiguas de su propiedad para transformarlas en espacios públicos de ocio para su utilización por viandantes, cicloturistas y excursionistas. Esta actuación forma parte del **Programa de Vías Verdes** que promueve una cultura de ocio y deporte respetuosa y vinculada al entorno natural, fomentando además un medio de transporte no motorizado. A través de esta iniciativa se motiva el desarrollo rural y se promociona el turismo local en las zonas en las que se encuentran las vías, al tiempo que se aporta valor al patrimonio de Adif a través de su rehabilitación.

Cabe destacar que en 2020 se firmaron 4 contratos para la creación de Vías Verdes, que suponen en total 31 km de longitud, con una superficie de 361.045 m².

VÍA VERDE	LÍNEA CERRADA	KM.
VÍA VERDE DE LA CHICHARRA TM. Yecla / Murcia	Línea Villena - Yecla - Jumilla -Cieza (Procedencia FEVE)	6
VÍA VERDE DE SELGUA A BARBASTRO TM. de Monzón / Huesca	Línea Cerrada Selgua - Barbastro	3
VÍA VERDE DE GIBRALEÓN TM. Gibraleón / Huelva	Línea Cerrada Gibraleón - Ayamonte	16
VÍA VERDE LA VEGA DE PAS TM La Vega de Pas / Santander	Línea de Construcción Abandonada Santander - Mediterráneo	6
TOTAL Km. DE VÍA VERDE		31

/ PROGRAMA DE VÍAS VERDES DE ADIF

A finales del ejercicio 2020, existen contratadas un total de **126 Vías Verdes de Adif**, acondicionadas o en proceso de acondicionamiento en todo el territorio nacional.

La **extensión total de Vías Verdes de Adif es de 1.702 km**, con una superficie de 32.014.549 m².

Para ampliar la información acerca de las Vías Verdes: www.viasverdes.com.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Extensión de las vías verdes de Adif	km	1.554	1.671	1.702



5.7.4. GRUPO SOCIETARIO

En relación con el Grupo Societario de Adif, que incluye entidades muy diversas (sociedades, consorcios, fundaciones, agrupaciones de interés económico y asociaciones) indicar que Adif participa actualmente en las 50 entidades, con los siguientes porcentajes:

SOCIEDADES DE CONSULTORÍA Y NEGOCIO	Ineco, S.M.E, M.P., S.A. / Adif 20,68%	
	Emfesa, S.M.E, M.P., S.A. / Adif 87,50%	
	Redalsa, S.M.E., S.A. / Adif 52%	
	Fidalia, S.M.E., S.A. / Adif 100%	
OTRAS	Estaciones	Necsa, Nuevos Espacios Comerciales, S.A. en liquidación / Adif 40%
		Inmobiliaria París, S.A. (Inpasa) / Adif 30,06%
		Arcoduplo, S.A. en liquidación / Adif 30,43%
		Carmen, la Comida de España 1992, S.A. / Adif 36,03%
		Wendy Rail, S.A. / Adif 12,75%
	Internacional	Chartertren, S.A. / Adif 20,40%
		Hit Rail, B.V. / Adif 3,65%
		Línea Figueras Perpignan / Adif 50%
	Logística	Consortio de Alta Velocidad Meca – Medina, S.A. / Adif 21,5%
	Gest. Residuos	Samahi, S.A. / Adif 26%
	Urbanismo	Emgrisa, S.A., S.M.E, M.P. / Adif 0,08%
		Barcelona Regional Agencia Desenvolup. Urbà, S.A. / Adif 5,88%

INTEGRACIÓN	Alta Velocidad Alicante Nodo del Transporte, S.A. / Adif 7,50%
	Almería Alta Velocidad, S.A. en liquidación / Adif 10%
	Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A. / Adif 7,50%
	Bilbao Ría 2000, S.A. / Adif 15%
	Cartagena Alta Velocidad, S.A. / Adif 10%
	Gijón al Norte, S.A. / Adif 7,50%
	Logroño Integración del Ferrocarril, S.A. / Adif 7,50%
	Murcia Alta Velocidad, S.A. / Adif 10%
	Palencia Alta Velocidad, S.A. / Adif 10%
	Valencia Parque Central, S.A. / Adif 7,50%
	Valladolid Alta Velocidad, S.A. / Adif 7,50%
	Alta Velocidad Vitoria – Gasteizko Abiadura H., S.A. / Adif 10%
	Zaragoza Alta Velocidad, S.A. / Adif 7,50%
CONSORCIOS	Consortio Urbanístico Canfranc 2000 / Adif 20% en capital y 40% en voto
	Societat Civil d'Aigües de la Mina Vella, S.C.P. / Adif 0,30%
	Consorti Urbanístic La Pobla Renfe (en liquidación) / Adif 50%
	Comunitat Mina i Aigües de la Salut, S.A. / Adif 0,67%
FUNDACIONES	Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Adif 25%
AGRUPACIONES DE INTERÉS ECONÓMICO	AEIE Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos
	AEIE USER Group ERTMS
	AEIE Corredor Mediterraneo – RFC6
	AEIE Corredor Atlántico
	AEIE Sur Europa Atlántico Vitoria Dax
	AEIE Alta Velocidad España-Portugal / Adif 50%
INMOBILIARIAS	Centro Estación Miranda, S.A. / Adif 40%
	Mosaico Desarrollos Inmobiliarios, S.A. / Adif 40%
ASOCIACIONES	Asociación Española del Transporte
	Asociación GRANCEESS
	Asociación Española de Centros Comerciales
	Instituto para una Cultura de Seguridad Industrial
	BuildingSMART Spanish Chapter
	Asociación Forética
	European Rail Infrastructure Managers (EIM)
	Rail Net Europe (RNE)

La actividad realizada en el ámbito de la **gestión del Grupo Societario** ha sido la siguiente:

- El seguimiento y control de las diferentes entidades, de sus programas operativos y de las cuentas anuales, así como los informes de gestión.
- La supervisión de los acuerdos adoptados en los órganos de gobierno de estas entidades velando por que dichos acuerdos estén en línea con la estrategia de Adif.
- La supervisión de la viabilidad técnica y económica de las diferentes entidades, así como de sus propuestas de actuación.

Por otro lado, en el año 2018, Adif, con el objetivo de racionalizar su Grupo Societario, así como de mejorar la eficiencia y la gestión del mismo, puso en marcha el **“Plan de Posicionamiento del Grupo Societario”** con la intención de establecer el papel que desarrolla Adif en estas entidades en las que participa y valorar la importancia y la necesidad de seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello.

Este Plan está en línea con los siguientes ODS:



En el marco de este Plan, se desarrollan distintos proyectos:

- Análisis del Negocio Societario, que permitió realizar un diagnóstico del Grupo Societario de Adif estructurando las entidades participadas por esta E.P.E en subgrupos con tratamiento y desarrollo de negocio diferenciados. Este análisis finalizó en noviembre de 2018.
- Definición del Modelo del Grupo Filial de Adif, que permitirá a Adif, en su caso, mejorar en la eficacia y eficiencia en la gestión. En relación con este proyecto, a lo largo de 2019 se mantuvieron distintas reuniones de trabajo en diversas áreas de Adif para poder obtener posibles áreas de mejora en la E.P.E. a través de esta acción. Actualmente se están analizando los resultados obtenidos y el posible planteamiento de una hoja de ruta de desarrollo.
- Sociedades para desinversión – liquidación, que se basa en el acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012 por el que se aprueba el Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal. En relación con este proyecto se está trabajando, entre otros aspectos, en:
 - + La liquidación de NECSA, ARCODUPLO y CONSORCIO PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA,
 - + La desinversión de INPASA, CARMEN LA COMIDA DE ESPAÑA, CENTRO ESTACIÓN MIRANDA y MODEINSA,
- Mejora de la Gestión de las Sociedades de Integración, para lo que se pretende establecer y desarrollar un Plan de Acción.

Los proyectos comprendidos en este Plan se encuentran todos en desarrollo, con distinto grado de ejecución.

Además, se están desarrollando una serie de proyectos especiales tales como:

- Análisis de la actividad desarrollada por EMFESA, que ha supuesto la venta por parte de Adif a Adif Alta Velocidad del 12,5% de su accionariado. Además, se está trabajando en la regularización de su condición de medio propio, en la elaboración y aprobación de las tarifas de los servicios que ofrece y en la modificación de su objeto social.
- Análisis de REDALSA, para lo que se ha solicitado una valoración de la empresa a fin de plantear una posible compraventa por Adif del total de las acciones.
- Durante los próximos años se pretende dar continuidad al desarrollo del Plan de Posicionamiento con los proyectos y acciones que de él deriven.

5.7.5 SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN

En el ámbito de las operaciones de integración gestionadas a través de Sociedades de Integración, hay que indicar que Adif participa en 13 Sociedades de Integración del Ferrocarril en las siguientes ciudades: Alicante, Almería, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. Estas Sociedades traen causa de convenios suscritos desde 2002 entre el Ministerio de Fomento (actualmente MITMA) y sus E.P.E. y las administraciones autonómicas y locales.

Dichos convenios recogen el conjunto de las actuaciones ferroviarias, de integración y urbanísticas necesarias, detallando sus costes y modo de financiación, así como las competencias y obligaciones de los firmantes y de la Sociedad, teniendo esta última como misión gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura y urbanización correspondientes a los terrenos liberados del uso ferroviario en los distintos ámbitos de actuación de la ciudad.

La actividad realizada en el ámbito de las Sociedades de Integración se enmarca en:

- Las decisiones que se tuvieron que adoptar como consecuencia de los desequilibrios que se produjeron en las mismas debido a las dificultades económicas y financieras que sufrió España a partir de 2011.
- La gestión y coordinación de las actuaciones que se desarrollan en el ámbito de estas Sociedades.
- Las recomendaciones derivadas del Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas del año 2017.
- La entrada en vigor de la ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público.
- El análisis de los nuevos modelos de integración del ferrocarril en las ciudades que garanticen una integración sostenible en línea con los ODS y la agenda 2030, entre otros.

Por ello, en el marco de las Sociedades de Integración, ha sido necesario reforzar un trabajo encaminado a garantizar el desarrollo de las actuaciones comprometidas en los convenios suscritos, fundamentalmente dirigido a:

- Viabilizar las Sociedades de Integración revisando los planes de integración definidos a origen, impulsando cada uno de los hitos que conforman el proyecto global para replantear, modificar o extinguir los Convenios, planteando nuevas soluciones de integración, o adecuando el modelo de integración a la situación actual.
- Adecuar la financiación de estas operaciones a los costes definidos en las soluciones de integración.

- Eliminar el endeudamiento bancario de las Sociedades para minimizar los sobrecostes que conllevan estos contratos.
- Implantar diferentes modalidades de financiación para no vincular estas operaciones a las plusvalías urbanísticas.
- Poner en valor los suelos desafectados para obtener recursos económicos y devolver la deuda bancaria, participativa y mercantil de las SIF.

En esta línea de mejora se ha redactado el Plan de Acción, proyecto que forma parte del Plan de Posicionamiento al que se ha hecho referencia anteriormente, y cuyo objetivo principal es establecer los mecanismos y análisis necesarios para mejorar y optimizar la gestión de las operaciones de integración realizadas en el ámbito de las Sociedades de Integración y, en su caso, proponer medidas alternativas a la gestión de estas operaciones, cuyo objetivo principal es mejorar la integración urbana del ferrocarril mejorando el impacto económico, social y ambiental, así como la movilidad y sostenibilidad de la ciudad.

Dentro del desarrollo de la actividad en el marco de las Sociedades de Integración caben destacar los siguientes documentos suscritos en 2020:

- **13/7/2020:** Convenio entre la Sociedad Murcia Alta Velocidad y el Ayuntamiento de Murcia para la realización y adaptación de los estudios y proyectos de planeamiento, gestión urbanística y de urbanización, dirección facultativa y coordinación de la seguridad y salud de las obras que sean necesarias para el cumplimiento de los fines de la adenda modificativa del convenio de 2006.
- **10/12/2020:** Convenio entre Adif Alta Velocidad, el Ayuntamiento de Barcelona y la Sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocitat, SA, para la redacción de los proyectos constructivos de arquitectura, instalaciones y urbanización de la estación intermodal de Sagrera

Además, en línea con las acciones planteadas en el Plan de Acción, para la mejora de la comunicación y la coordinación en el desarrollo de los trabajos se ha impulsado la celebración de las reuniones de las Comisiones Técnicas, formadas por representantes de todos los socios.

Asimismo, y con el objetivo de proporcionar una mayor información para la toma de decisiones en relación con la integración del ferrocarril en las ciudades de manera que éstas sean más sostenibles se ha realizado un análisis de la situación actual y futura del ferrocarril a fecha de finalización de las actuaciones incluidas en los convenios en las diez ciudades con un mayor impacto del ferrocarril en cuanto a su permeabilidad.

De esta manera podremos disponer de más información en aras a facilitar la adopción de decisiones respecto a las posibles soluciones para la integración del ferrocarril en las ciudades en línea con los ODS y con la Agenda 2030.

En cuanto a las actuaciones más relevantes llevadas a cabo por Adif en el seno de las Sociedades durante 2020, cabe destacar las siguientes:



/ ALICANTE NODO DEL TRANSPORTE

- El 18 de marzo de 2020 se suscribieron préstamos participativos correspondientes a las anualidades de Adif y Adif AV comprometidas en la Adenda Modificativa del Convenio fundacional firmada en 2019, desembolsados ambos en el mes de abril.
- En junio de 2020 se constituyó un grupo de trabajo para la coordinación de los trabajos relativos a la estación del TRAM (red de tranvía) junto a la estación de Adif Alta Velocidad cuyo proyecto está siendo redactado por la Generalitat Valenciana.
- En agosto se finalizaron las obras que han permitido reubicar los equipos de mantenimiento de la estación de Alicante ("Vía de la vagoneta"). Dicha actuación es necesaria para poder ejecutar los desarrollos urbanísticos previstos, ya que libera del ferrocarril todo el ámbito donde se ubicará el futuro parque central y permite conectar la zona norte y sur del ámbito en su lado oeste.
- En octubre la Sociedad adjudicó la licitación para la adecuación del Plan Especial OI/2 cuyo objetivo es la aprobación definitiva de dicho plan especial, condición necesaria para poder urbanizar el ámbito, en el que se incluye un gran parque central y así poder llevar a cabo la enajenación de los terrenos liberados y sus desarrollos inmobiliarios.



/ ALMERÍA ALTA VELOCIDAD

- En junio de 2020 se finalizó el anteproyecto de la Fase 2 de integración, que fue presentado en julio en la Comisión Técnica. El anteproyecto consiste en la prolongación del tramo de acceso soterrado hasta la Avda. Mediterráneo (1,5 km de soterramiento) e incluye la adaptación a la Alta Velocidad de la estación intermodal, con vías y andenes en superficie. Dicho anteproyecto, que incluye varias alternativas y sus costes, es necesario para la toma de decisiones en la Sociedad respecto a la alternativa para la llegada de la Alta Velocidad a la ciudad de Almería.
- Las obras en la zona de El Puche, pertenecientes a la Fase 1 de la integración del ferrocarril en la ciudad de Almería, se encuentran en un elevado grado de ejecución (91,54%), estando prevista su finalización en el próximo año.
- En septiembre de 2020 la Junta de Andalucía informó de la ampliación del plazo para que la Sociedad justifique el abono de la subvención nominativa recibida por Adif AV correspondiente a la aportación de la Junta de Andalucía para la ejecución de las obras de integración en El Puche. El nuevo plazo límite es el 17 de enero de 2022.

/ BARCELONA SAGRERA ALTA VELOCITAT

- A lo largo del año se han seguido ejecutando las obras de la estructura de la estación, los accesos a la misma, y los culatones de estacionamiento en el Sector Sant Andreu.
- Se encuentran en redacción algunos proyectos de vía y electrificación, de instalaciones y señalización y de protección civil y seguridad en el sector Sant Andreu. El Proyecto Modificado Nº 2 de la estructura de la estación de Sagrera se encuentra en tramitación (en junio de 2020 se autorizó la continuidad provisional de las obras).
- En septiembre de 2020 la Sociedad licitó la redacción del Proyecto Constructivo de arquitectura e instalaciones de la estación por un importe de 5,21 M€ (IVA no incluido) y un plazo de 24 meses.
- También en septiembre se inició la obra de la estación de Sant Andreu Comtal.
- En noviembre la Sociedad licitó la enajenación de la parcela FR-01 del Sector Entorn Sagrera por un importe de 11,09 M€ (cargas urbanísticas e IVA excluidos).
- En diciembre de 2020 se ha terminado de amortizar la deuda bancaria mediante los desembolsos de todos los socios, instrumentados en un préstamo participativo que también vencía en diciembre pero que, tras la conformidad de todos los socios, se ha prorrogado hasta diciembre de 2021 y se está trabajando en su novación para adecuar su vencimiento a la obtención de recursos económicos por parte de la Sociedad.

/ BILBAO RÍA 2000

- En noviembre el grupo de trabajo para impulsar la actuación urbanística en Olabeaga finalizó la segunda fase del proceso, consistente en la selección de la mejor alternativa del estudio de viabilidad.



/ CARTAGENA ALTA VELOCIDAD

- El 14 de julio de 2020 se firmó la novación del contrato de préstamo Participativo de 2,7 M€ con nueva fecha de vencimiento del suscrito en julio de 2014, hasta el 30 de junio de 2030, con la posibilidad de acordar, por parte de los socios, una prórroga de hasta tres años adicionales.
- Se pacta también en la novación de préstamo participativo que la Amortización se vaya produciendo a medida que se obtengan fondos por parte de la Sociedad por ejecución de los desarrollos urbanísticos previstos y a fecha de vencimiento las cantidades remanentes, si las hubiera.
- En octubre finalizaron las obras del Proyecto de Construcción de Plataforma de la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Cartagena - Tramo I, tramo de 500m y doble vía. Las obras han evitado la caducidad de la actual Declaración de Impacto Ambiental si bien, dichas obras no forman parte de los compromisos del actual Convenio.
- También, fuera de Convenio, se ha finalizado el proyecto de ejecución para la rehabilitación integral de la estación de Cartagena, edificio catalogado de gran valor arquitectónico. Dicho proyecto es compatible con cualquier solución que se adopte para la llegada de la Alta Velocidad a Cartagena.
- Continúa la redacción de un nuevo Estudio Informativo para una variante de mercancías, según los acuerdos adoptados en el seno de la Sociedad, que evite el paso del tráfico de mercancías por áreas urbanas.

/ GIJÓN AL NORTE

- El 4 de julio de 2020 se publicó en el BOE, la aprobación inicial del Estudio Informativo, el cual concluye que la ubicación de la futura Estación Intermodal en Moreda es mejor que frente al Museo del Ferrocarril. En este caso, si por parte de las administraciones se decidiera la modificación de la ubicación de la estación sería necesario suscribir un nuevo convenio.
- Se encuentran en redacción por Adif los proyectos constructivos de obra civil las estaciones de Bibio y Viesques y del tramo Viesques-Hospital de Cabueñes.
- El 22 de diciembre de 2020 los socios desembolsaron el importe de la segunda anualidad correspondiente a los compromisos económicos asumidos en el nuevo Convenio de integración firmado en 2019, que asciende a 5,61 M€.



/ LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL

- En julio de 2020 el Ayuntamiento de Logroño aprobó la resolución del Convenio para la ejecución de las obras de Vara del Rey. En la misma fecha el Ayuntamiento redactó un nuevo proyecto de urbanización del ámbito que consiste en la supresión del paso inferior y la creación de una glorieta con semáforos con un PBL de 4,55 M€ (IVA no incluido) y un plazo de 10 meses.
- En septiembre de 2020 finalizaron las obras de la estructura de la estación de autobuses y en diciembre las obras de urbanización, continuando las obras de equipamiento. Estas obras han sido financiadas por Ayuntamiento y Sociedad.
- Las obras de traslado de la subestación eléctrica de tracción de La Portalada se han finalizado, estando pendiente la autorización de la Agencia de seguridad para su puesta en servicio.
- El grupo de trabajo creado para analizar el Convenio de 2002 y la viabilidad de las fases 2 y 3, está trabajando en la redacción de un nuevo Convenio.
- En diciembre de 2020 la Sociedad obtuvo la prórroga hasta el 29 de julio de 2021 (fecha en la que vence también la deuda bancaria) para la amortización obligatoria de la cuenta pignorada, lo que resultaba imprescindible para financiar las obras programadas en el primer semestre de 2021.

/ MURCIA ALTA VELOCIDAD

- En julio de 2020 se aprobó la suscripción de un préstamo Participativo por 71,01 M€ correspondiente al segundo ejercicio (2020-2021) establecido en la Adenda Modificativa del Protocolo fundacional firmada en 2019. En noviembre se firmó dicho contrato de préstamo participativo.
- El 24 de julio de 2020 se firmó la novación del primer préstamo participativo de 8,5 M€ con nueva fecha de vencimiento 30 de junio de 2025, con la posibilidad de acordar, por parte de los socios, una prórroga de hasta tres años adicionales.
- Se pacta también en la novación que la amortización se vaya produciendo a medida que se obtengan fondos por parte de la Sociedad por ejecución de los desarrollos urbanísticos previstos y a fecha de vencimiento las cantidades remanentes, si las hubiera.
- En julio de 2020 se suscribió el Convenio entre la Sociedad y el Ayuntamiento que regula la redacción de toda la documentación urbanística necesaria, así como la licitación de las obras que se deriven de dichos documentos.
- Las obras de la Fase 0 de integración (Santiago El Mayor-Senda de los Garres) se encuentran en un elevado grado de ejecución, estando prevista su finalización en el próximo año.
- Continúan en ejecución las obras de las Fases 1 y 2 de integración (Estación-Barriomar y Nonduermas). En enero el Consejo de Administración de Adif AV autorizó la redacción de un primer proyecto modificado. Existe una suspensión parcial de dichas obras en un tramo debido a su afección a numerosas viviendas muy próximas a las vías en la zona de Barriomar.
- Con fecha 24 de noviembre de 2020 tuvo lugar la 4ª Comisión de seguimiento de la Adenda Modificativa, en donde se acordaron las cuantías a repercutir al Ayuntamiento de Murcia y a la Región de Murcia para regularizar los pagos adelantados por Adif Alta Velocidad de las obras de la Fase 0, emitiéndose las correspondientes órdenes de ingreso con fecha 27 de noviembre de 2020:
 - » Región de Murcia: 4.745.689,80€ (N.º de orden: 2003500053).
 - » Ayuntamiento de Murcia: 1.366.299,32 (N.º de orden: 200350005).

/ PALENCIA ALTA VELOCIDAD

- El MITMA está analizando una solución de integración en la ciudad manteniendo la estación en superficie y con un soterramiento menor que el contemplado inicialmente.

/ VALENCIA PARQUE CENTRAL

- Continúa en redacción por Adif AV el proyecto básico y constructivo del Nuevo Canal de Acceso ferroviario (Fase III). En la Comisión Técnica de la Sociedad celebrada en mayo, Adif AV informó de la necesidad de remodelar más profundamente de lo previsto hasta ahora la estación de Joaquín Sorolla debido a la previsión de aumento del número de viajeros en los próximos años. Esto implica la contratación por Adif AV de un proyecto complementario para la ampliación de Joaquín Sorolla.
- Se han finalizado las obras de habilitación de solares para dotar de infraestructuras urbanas a parte de los solares resultantes de la reparcelación (Fase 1A) de la zona norte.
- En mayo se iniciaron las obras de urbanización correspondientes al entorno de la calle Dr. Domagk, zona del parque que no pudo urbanizarse debido a una ocupación ilegal de dichos espacios. Las obras están actualmente suspendidas tras la detección de suelos contaminados, estando pendiente de aprobación un modificado de dicho proyecto. También se va a aprobar otro modificado para completar la restauración de una parte de un edificio catalogado tras la decisión de la administración competente, aspecto que ya estaba contemplado inicialmente en el contrato.

/ VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003

- Se está finalizando el traslado a la NBMI iniciado en abril de 2019.
- En relación con la Variante Este, Adif ha adjudicado los contratos de suministro y transporte de traviesas monobloque por un importe de 6,43M€ (IVA incluido), el de traviesas bloque por 1,41M€ (IVA incluido), el de aparatos de vía por 5,93M€ (IVA incluido), balasto por 2,55M€ (IVA incluido) y carril por 5,27M€ (IVA incluido). Pendiente la adjudicación del contrato de traviesas suelas. Está previsto que las obras de la Variante Este se reinicien en 2021.
- En junio de 2020 la Junta de Castilla y León aprobó definitivamente la revisión del PGOU mediante su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.



- Se encuentran en redacción los proyectos de construcción de los pasos inferiores de conexión entre las calles Vía y Salud uniendo Unión y Pelicano, San Isidro y entre las calles Estación y Guipúzcoa, uniendo Padre Claret con Andalucía. Se estima su finalización en febrero de 2021.
- En noviembre de 2020 Adif AV aprobó el proyecto de construcción del paso inferior de las calles Panaderos y Labradores. El 28 de diciembre de 2020, el CA de la Sociedad licitó el contrato de obras por un importe de 19,60M€ (IVA incluido). En noviembre de 2020, la empresa TYPSA entregó el Anteproyecto de remodelación de la estación de Campo Grande y actualmente trabaja en la redacción del Proyecto Básico.
- En diciembre de 2020 la sociedad autorizó la licitación de la redacción de los proyectos constructivos de los pasos inferiores peatonal entre la avenida de Irún y las calles Guadajara y Camino de la Esperanza y rodado entre la calle Hípica y Adolfo Suarez.
- En diciembre de 2020 la Sociedad autorizó la licitación del contrato de suministro y montaje de una instalación completa de pintura de trenes “al paso” para la NBMI por un importe de 2,495 M€ y un plazo de 12 meses.
- En el Consejo de Administración de la Sociedad celebrado en diciembre se acordó analizar el impacto que puede tener la suspensión de las aportaciones del 2020 y 2021 y reanudar dichas aportaciones a partir del año 2022, y plantear una propuesta en enero de 2021, para acordar lo que proceda respecto a los desembolsos.

/ VITORIA-GASTEIZKO ABIADURA HANDIA

- El 14 de febrero de 2020 el Ministerio de Transportes y el Gobierno Vasco acordaron que éste asumiría la obra del acceso del TAV y el Ministerio la obra de la estación.
- El nuevo Estudio Informativo para la integración del ferrocarril en Vitoria se encuentra en tramitación ambiental. Se estima su aprobación definitiva a principios de 2021.

/ ZARAGOZA ALTA VELOCIDAD

- En mayo el Consejo de Administración de la Sociedad ratificó el acuerdo suscrito el 25 de noviembre de 2019 entre la Sociedad y ENDESA para la ejecución de las obras necesarias para dotar de suministro eléctrico a las parcelas 5 a 7 (Fase 2). Las obras de la Fase 1 de dicho acuerdo están pendientes de inicio, una vez autorizadas por el Ayuntamiento (Adif y Adif AV ya dieron su conformidad a dichas obras).
- En mayo se resolvió el contrato existente desde hace unos años para la redacción del proyecto constructivo del traslado de las dependencias de la antigua estación de El Portillo a la estación de Delicias. Dicho contrato permite iniciar los trabajos para poder contratar un nuevo proyecto adaptado a las necesidades actuales, previa suscripción del correspondiente convenio para su financiación. Dicho convenio está siendo redactado.
- La Sociedad está impulsando una nueva modificación del Plan General de Ordenación Urbánística de Zaragoza que permite optimizar los desarrollos inmobiliarios pendientes de ejecución ubicados en el denominado “Barrio Oeste”.
- Durante el segundo semestre de 2020 la Sociedad inició las negociaciones para obtener una alternativa a la actual financiación bancaria en mejores términos. El proceso está en avanzado término de negociación y supondría una reducción significativa del tipo de interés soportado.



A 31 de diciembre de 2020 hay un total de **201 Convenios Acuerdos, Protocolos, Adendas, etc. de Integración con las Sociedades** en los que participa Adif desde su creación.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Convenios, acuerdos, protocolos, adendas, etc. de integración urbana con las sociedades en que participa Adif	Nº	187	200	201



5.8. Gestión de Proveedores de Adif

Tanto Adif como Adif AV son entidades públicas empresariales y por lo tanto, sometidas a lo dispuesto en la **legislación vigente sobre contratación pública**.

Los proveedores son una pieza esencial para el desarrollo de la actividad de Adif y su relación con ellos se basa en garantizar el mantenimiento de las colaboraciones y de la seguridad jurídica en la concesión y de la transparencia del proceso de contratación.

En concreto, los contratos de Adif se rigen en su preparación, adjudicación, efectos y extinción por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante, "Ley 9/2017"), de acuerdo con lo dispuesto en el apartado d) del art. 3.3 de la citada Ley.

Por otra parte, los contratos de Adif Alta Velocidad tienen el siguiente régimen jurídico:

- Los contratos cuyo valor estimado sea igual o superior a los umbrales establecidos en el Capítulo I, art. 1 del R. Decreto-ley 3/2020 de 4 de febrero, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (en adelante, "LCSE 3/2020"), se rigen en su preparación, adjudicación y en sus efectos y extinción por dicha Ley.
- Según la disposición adicional octava de la Ley 9/2017, los contratos cuya cuantía es inferior a lo indicado en el párrafo anterior, se rigen, en líneas generales, para su preparación adjudicación y en sus efectos y extinción, por las reglas de los contratos no armonizados establecidas en la Ley 9/2017 para poderes adjudicadores que no son Administración Pública.



5.8.1. COMPRA PÚBLICA RESPONSABLE

Adif se enfrenta al reto de conseguir que la Contratación Pública sea una herramienta fundamental y legítima para contribuir a objetivos relacionados con la sostenibilidad y la integración social, mientras sea a su vez compatible con los principios fundamentales de la Contratación Pública: concurrencia, libertad de acceso y transparencia, no discriminación e igualdad de trato.

Por ello, para cada proceso de contratación, Adif lleva a cabo un proceso de selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial, así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de homologación.

Los procesos de homologación y evaluación de proveedores en la contratación de Adif y Adif AV son equiparables a las condiciones de solvencia y capacidad que vienen regulados en los artículos 65 a 97 de la Ley 9/2017 (para los contratos de Adif y, en cuanto sea aplicable, a los contratos no armonizados de Adif AV) y en los artículos del 30 a 40 de la LCSE 3/2020 (para los contratos armonizados de Adif AV).

Adicionalmente, en los propios pliegos de contratación se concretan los requisitos previos que deben cumplir los licitadores, los cuales deberán ser acreditados de forma previa a la adjudicación de los respectivos contratos.

En relación con los criterios sociales, de igualdad y medioambientales que se utilizan para seleccionar a los licitadores, estos son fijados por los ya citados criterios de solvencia o por los criterios de adjudicación. Ambas categorías de criterios son fijadas por el órgano de contratación en los pliegos de contratación y son puestos a disposición de los licitadores con anterioridad a la presentación de sus ofertas. En caso de que se produzca un empate se consideran para el desempate los artículos 131.1, y del 145 al 148 de la Ley 9/2017 (para los contratos de Adif y, en los aspectos que sean de aplicación a los contratos por debajo del umbral de contratos armonizados de Adif AV) y en los artículos del 58 al 73 de la LCSE 3/2020 (para los contratos de valor estimado igual o superior a los establecidos en el art. 1 de la citada Ley).

/ CATÁLOGO DE CLÁUSULAS SOCIALES Y MEDIOAMBIENTALES

Con motivo de la nueva Ley de Contratos del Sector Público (LCSP) y, en concreto, de su artículo 1.3, donde se establece la obligación de incorporar en toda contratación pública criterios sociales y medioambientales de manera transversal y preceptiva, en Adif se está trabajando en la elaboración de un **Catálogo de Cláusulas Sociales y Medioambientales** a incluirse en las diversas fases del proceso de contratación y para cada tipología de contratos. Así, se están definiendo cláusulas a tres niveles:

- Requisitos a cumplir por los licitadores en la fase de diseño, preparación y elaboración del contrato y sus pliegos.
- Cláusulas a aplicar como criterios de valoración para la fase de selección del contratista.
- Condiciones especiales de ejecución a tener en cuenta en la fase de ejecución del contrato.

Además, con el objetivo de enriquecer el trabajo que se está desarrollando, se está contando con la ayuda del Grupo de Acción de Empresas Públicas de Forética, para poder incorporar al Catálogo ideas nacidas de iniciativas similares.

Como resultado de todo este trabajo, Adif ha definido los criterios sociales y ambientales que valorará en los proveedores que se presenten a sus procesos de compras. Los criterios sociales serán más transversales mientras que los medioambientales estarán más ligados a la naturaleza de lo contratado:

- **Criterios sociales:** igualdad, conciliación, contratación personas con discapacidad, contratación personas en riesgo de exclusión/colectivos vulnerables, contratación y estabilidad en el empleo, protección salud y seguridad en el trabajo, mejora de las condiciones salariales y laborales, convenios colectivos, formación, responsabilidad social corporativa, transparencia y buenas prácticas fiscales.
- **Criterios medioambientales:** residuos y emisiones, sistema gestión ambiental, contratos de obra, servicios de limpieza, servicios de seguridad, servicios de consultoría e ingeniería, servicios de mantenimiento, suministro de vehículos de flota, suministro de energía, suministro de otros materiales.

Tanto Adif como Adif AV son entidades públicas empresariales y por lo tanto, sometidas a lo dispuesto en la **legislación vigente sobre contratación pública**.

DESCRIPCIÓN INDICADORES		UNIDADES	2018	2019	2020
INFORMACIÓN, DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Compras con criterios responsables	%	100	100	100
	* Indicador integrado para Adif y Adif AV				





5.9. Contribución de Adif al desarrollo socioeconómico del país

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.





5.9.1. EMPLEO Y DESARROLLO LOCAL

Uno de los más destacados es el **empleo directo**. A fecha de publicación de este informe corresponden a Adif 11.443 puestos de trabajo. Sin embargo, cabe destacar que el **transporte ferroviario** genera 145.000¹ puestos de empleo total en España (abarcando a un 0,75 % de la población activa²).

Además, en esta misma línea de promover el desarrollo local, Adif trabaja con una mayoría de **proveedores locales**, ya que, el 98,97 % de sus proveedores se encuentra en España.

¹ Observatorio del Ferrocarril en España (Informe 2018) – Último informe disponible.

² INE (Instituto Nacional de Estadística) - Encuesta de la población activa Cuarto Trimestre de 2020.

Estos hechos, entre otros, han contribuido a que la Entidad haya generado distintos **recursos en la comunidad** (cash flow social), distribuidos en:

- Pago de impuestos por empleados (Seguridad Social): 147.227 miles de euros.
- Pago de impuestos por empleados (IRPF): 92.429 miles de euros.
- Valor económico distribuido (contribución a grupos de interés) 1.339,2 millones de euros.
- Aprovechamiento de fondos comunitarios 2,00%.

5.9.2. APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO

Para satisfacer las crecientes exigencias de la sociedad actual, y para alcanzar las metas recogidas en la **Agenda 2030 de Naciones Unidas**, las empresas han de configurar mecanismos de implicación y cooperación, que permitan aprovechar las sinergias y los efectos multiplicadores en beneficio del interés común, tal y como apunta el **ODS 17** de dicha Agenda.

En este sentido, Adif está presente y colabora, con diferentes fórmulas, con organizaciones sin ánimo de lucro. Así mismo, es firmante del **Pacto Mundial de Naciones Unidas** y en calidad de socio-participant interviene en la asociación **Red Española de Pacto Mundial de Naciones Unidas**. Además, la Entidad es socio promotor de **Forética**, y colabora con la **Real Academia de Ingeniería**.

En total, el importe de las aportaciones, directas e indirectas de Adif a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro en 2020 ha ascendido a 311.602 €, donde se incluye tanto la pertenencia a las organizaciones mencionadas como diferentes iniciativas de acción social. Asimismo, el número de entidades no lucrativas con las que colabora Adif en 2020 ha sido de 71.

5.9.3. IMPACTO EN LAS POBLACIONES LOCALES Y EN EL TERRITORIO

Entre los impactos más importantes de Adif, destaca su contribución al desarrollo del transporte ferroviario -factor estratégico en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y conexión territorial-, y con ello al desarrollo local, tanto a nivel económico como social.

El ferrocarril es el medio más respetuoso con el medio ambiente, por lo que está llamado a ser el eje vertebrador sobre el que giren las **políticas de movilidad sostenible**. Para potenciar la vertebración territorial, en la península, se llevan a cabo diversas actuaciones que aseguran la cohesión y optimizan la conectividad del ferrocarril y su entorno:

- Inversión en red convencional (renovación, mejora y reposición de la red) (M€) **649,20M€**
- Recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación) **20,41M€³**
- Modernización de estaciones (millones de viajeros beneficiados) **9,42**
- Inversión en obras de mejora de la accesibilidad (M€) **7,92 M€**
- Inversión en la comunidad (lucro cesante Programa Estación Abierta) **267.269 €**
- Integración urbana (M€ de inversión acumulada) **4.194,16 M€**
- Inversión en I+D+i **3,32 M€**
- Inversión en Transformación digital **5,35 M€**

El transporte ferroviario tiene ante sí un futuro prometedor, teniendo una previsión de crecimiento continuo al ritmo de 1% anual a través de inversiones tanto en infraestructuras, señalización y control como en material rodante y servicios.

5.9.4. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

Adif es consciente de la preocupación y urgencia existentes a nivel mundial por frenar y solucionar uno de los principales problemas ambientales, como lo es el cambio climático. Sus efectos adversos cada vez son más evidentes, siendo patente un crecimiento de su frecuencia y gravedad en los últimos años.

Con el fin de aumentar su contribución a resolver esta problemática ambiental, Adif (junto con Adif AV) ha elaborado y puesto en marcha un **Plan de Lucha contra el Cambio Climático** para el periodo 2018-2030 con actuaciones tanto en el ámbito de la mitigación como de la adaptación. Esta iniciativa estratégica de la Entidad está alineada con los principales compromisos internacionales existentes en materia de lucha contra el cambio climático, como el ODS 13 “Acción por el Clima” de la Agenda 2030 o el pacto alcanzado por los países firmantes con el Acuerdo de París.

³ Dato a cierre del ejercicio 2018 al no disponer de información publicada más actualizada.

Así mismo, la Entidad se encuentra en consonancia con las políticas europeas y nacionales existentes en la actualidad encaminadas a conseguir la **neutralidad climática para el año 2050**, tal y como se ha plasmado en el “*Green Deal*” de la Comisión Europea.

PRINCIPALES METAS

Las **principales metas** marcadas en dicho Plan son:

- **Reducir el consumo energético del sistema ferroviario** en 2.900 GWh acumulados durante el período 2018-2030.
- **Reducir las emisiones GEI** en aproximadamente 3.700 ktCO_{2eq} acumuladas durante el período 2018-2030, teniendo en cuenta la compra de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen).
- **Reducir la huella de carbono** de Adif y Adif AV en hasta un 86% si se tiene en cuenta la compra de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen).

Dentro de este Plan, **durante 2020 Adif ha logrado** las siguientes metas:

- Se ha conseguido un **ahorro energético** de 39,13 GWheq/año (acumulado desde 2009).
- Las **emisiones de gases de efecto invernadero se han reducido en 5.787 tCO_{2eq}** (acumulado desde 2009).
- **Adquisición y consumo del 100% de la energía eléctrica** por todo el sistema ferroviario con certificados de Garantía de Origen

En el **Anexo II: Indicadores contribución de Adif al desarrollo socioeconómico del país**, se recoge el total de KPIs empleados para la medición de los impactos cualitativos y cuantitativos con repercusiones en los diferentes ámbitos.

6

ACERCA DE ESTE INFORME Y ESTÁNDARES GRI

6. ACERCA DE ESTE INFORME Y ESTÁNDARES GRI

6.1. ALCANCE

6.2. ESTÁNDARES INTERNACIONALES



6.1. Alcance

Desde el año 2006, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha elaborado su Informe de Sostenibilidad. En la memoria de 2020, Adif da cuenta de sus compromisos y su desempeño en materia financiera y no financiera desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El alcance de la memoria abarca la actividad de Adif en los países en los que opera. La mayoría de la información contenida en el informe corresponde a Adif exclusivamente, pero en algunos casos la Entidad reporta información que incluye a Adif AV, por no contar con la información relativa a determinados aspectos de la gestión de forma separada.

6.2. Estándares internacionales

La presente Memoria ha sido elaborada tomando como referencia las directrices establecidas en la Guía de la Global Reporting Initiative para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad en su versión GRI Standards, de acuerdo a la opción de conformidad esencial. La selección de aspectos relevantes se ha llevado a cabo en base a los resultados del nuevo análisis de materialidad realizado en 2020 y que se explica en el apartado 2.5. de este mismo informe.

Además, también en su elaboración se han tenido en cuenta los requisitos establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, de información no financiera y diversidad.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores GRI de desempeño de la memoria, se indican las páginas y la cobertura de los requisitos, enfoques de gestión e indicadores. En caso de omisión de los indicadores centrales de desempeño, se explica la razón de la omisión.

Por último, se ha relacionado el contenido del Informe con los Objetivos para el Desarrollo Sostenible, ODS.

7

INDICADORES GRI

CONTENIDOS GENERALES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
102-1	Nombre de la organización	8
102-2	Actividades, marcas, productos y servicios	18-26
102-3	Ubicación de la sede	C/. Sor Ángela de la Cruz, 3 - 3º, 28020 - Madrid
102-4	Ubicación de las operaciones	25
102-5	Propiedad y forma jurídica	214
102-6	Mercados servidos	16-26
102-7	Tamaño de la organización	156-157; 159-160; 235
102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	156-157
102-9	Cadena de suministro	206-207
102-10	Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	En el período que comprende la memoria no se han producido cambios significativos en la organización.
		Los cambios significativos en la organización se comunican en los plazos de preaviso correspondientes especificados en el convenio.
102-11	Principio o enfoque de precaución	81-86
102-12	Iniciativas externas	34; 39-45
102-13	Afiliación a asociaciones	24; 94
102-14	Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	Carta de la Presidenta
102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	17

102-18	Estructura de gobernanza	70-77
102-40	Lista de grupos de interés	93
102-41	Acuerdos de negociación colectiva	167-168
102-42	Identificación y selección de grupos e interés	27-30; 92-93
102-43	Enfoque para la participación	92-93
102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	28-30
102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	214
102-46	Definición de los contenidos de los informes y las coberturas del tema	214
102-47	Lista de temas materiales	28-30
102-48	Reexpresión de la información	En aquellos casos en los que ha sido posible se han incluido los datos relativos a los últimos tres años (periodo 2018-2020)
102-49	Cambios en la elaboración de informes	214
102-50	Periodo objeto del informe	214
102-51	Fecha del último informe	2019
102-52	Ciclo de elaboración de informes	Anual
102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe	rsc@Adif.es
102-54	Declaración de elaboración del informe de conformidad con los Estándares GRI	214
102-56	Verificación externa	El presente informe ha sido verificado por un tercero.

ENFOQUE DE GESTIÓN

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
103-1	Explicación del tema material y su cobertura	Los aspectos sobre los que se reporta hacen referencia a las actividades desarrolladas por la entidad y a los posibles impactos directos derivados de ellas.
103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	41-56; 77; 83-86; 131-134; 178

INDICADORES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
201-1	Valor económico directo generado y distribuido	236
201-2	Asistencia financiera recibida del gobierno	245

COMPETENCIA DESLEAL

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En 2020 no se han registrado demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia.

MATERIALES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
301-1	Materiales utilizados por peso o volumen	137
301-2	Materiales reciclados utilizados	137

ENERGÍA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
302-1	Consumo energético dentro de la organización	134-135
302-3	Intensidad energética	135-136
302-4	Reducción del consumo energético	134-135

AGUA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
303-1	Captación total de agua según la fuente	137

BIODIVERSIDAD

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
304-1	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alto valor en términos de diversidad biológica no protegidas derivados de las actividades, productos y los servicios	146-151

EMISIONES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
305-1	Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	141-143
305-2	Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)	141-142
305-4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero	143
305-5	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	141

EFLUENTES Y RESIDUOS

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
306-1	Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino	151
306-2	Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento	148-151

CUMPLIMIENTO AMBIENTAL

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	154-157

EMPLEO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	173
401-2	Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	167; 179
401-3	Permisos parentales	167; 179

SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
403-1	Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad	167-168
403-2	Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	170-171

FORMACIÓN Y ENSEÑANZA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
404-1	Media de horas de formación al año por empleado	172
404-2	Programas para mejorar las aptitudes de los empleados	172-177
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	174

DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	71; 159-160
405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	166

NO DISCRIMINACIÓN

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	181

LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	En 2020 no se han identificado centros ni proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados.

COMUNIDADES LOCALES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	189-192

SALUD Y SEGURIDAD DE LOS CLIENTES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	207-208

MARKETING Y ETIQUETADO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En el ejercicio 2020 no se han registrado casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing

PRIVACIDAD DEL CLIENTE

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	183-185

CUMPLIMIENTO SOCIOECONÓMICO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / PÁGINA
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En 2020 Adif no ha recibido sanciones ni multas significativas derivadas del incumplimiento de la normativa en los ámbitos social y económico



8

ANEXO I: ÍNDICE DE CONTENIDOS

A



Índice de contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

ÁMBITOS GENERALES

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
MODELO DE NEGOCIO	Descripción del modelo de negocio	GRI 102-2 Actividades, marcas, productos y servicios	11-66; 77	
	Entorno empresarial	GRI 102-3 Ubicación de la sede		
	Organización y estructura	GRI 102-4 Ubicación de las operaciones		
	Mercados en los que opera	GRI 102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades		
	Objetivos y estrategias	GRI 102-6 Mercados servidos		
	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 102-7 Tamaño de la organización		
PRINCIPALES RIESGOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	Gestión de riesgos	GRI 102-15 Impactos, riesgos y oportunidades principales	83-86	
PRINCIPALES RIESGOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	Análisis de riesgos e impactos relacionados con cuestiones clave	GRI 102-15 Impactos, riesgos y oportunidades principales	84	

CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
GESTIÓN MEDIO-AMBIENTAL	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa	GRI 307-1 Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	131	
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	Descripción cualitativa de evaluaciones y certificaciones	131-134	
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	Descripción cualitativa de los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	131-134	
	Aplicación del principio de precaución	GRI 102-11 Principio o enfoque de precaución	83-86	
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	Descripción cualitativa de las provisiones para riesgos ambientales	134	*Nota 11 de la memoria de las CCAA de Adif
CONTAMINACIÓN	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono (incluye también ruido y contaminación lumínica)	Descripción cualitativa de las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	138-139; 145	
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 306-1 Vertido total de aguas residuales, según su naturaleza y destino	148-151	
		GRI 306-2 Peso total de los residuos, según tipo y método de tratamiento		
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos		n/a	Dada la actividad de la compañía, este indicador no se considera relevante

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS	Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-1 Captación total de agua según la fuente	138	
	Consumo de materias primas	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	137	
	Medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso		137	
	Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	134-135	
		GRI 302-3 Intensidad energética	136-137	
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4 Reducción del consumo energético	136-137; 140-141	
	Uso de energías renovables	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización		

ÁMBITOS	MARCO DE REPORTING		REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
CAMBIO CLIMÁTICO	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas	GRI 305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	141-143	
		GRI 305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)		
		GRI 305-4 Intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero		
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	Descripción cualitativa de las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	138-139	
	Metas de reducción establecidas voluntariamente	GRI 305-4 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	138-141	
PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 304-3 Hábitats protegidos o restaurados	152-155	
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-1 Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alto valor en términos de diversidad biológica no protegidas	146-151	
		GRI 306-5 Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o escorrentías		





CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
EMPLEO	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores.	40; 159-161	
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores.	163-164	
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores. GRI 401-1 Nuevas contrataciones de empleados y contratación de personal.	165	
	Número de despidos por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8 Información sobre empleados y otros trabajadores.	166	
	Brecha salarial	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres.	166	
	Remuneración media por sexo, edad y categoría profesional	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de la plantilla por sexo, edad y categoría profesional.	166	
	Remuneración media de los consejeros por sexo	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los consejeros por sexo.	166	
	Remuneración media de los directivos por sexo	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los directivos por sexo.	166	
	Implantación de políticas de desconexión laboral		n/a	Adif no tiene implantadas políticas de desconexión laboral
	Empleados con discapacidad	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados.	166	

ÁMBITOS	MARCO DE REPORTING		REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	Organización del tiempo de trabajo	Descripción cualitativa sobre la organización del tiempo de trabajo.	167	
	Número de horas de absentismo	GRI 403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional.	167	
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales.	167; 179	
		GRI 401-3 Permiso parental.		
SALUD Y SEGURIDAD	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 403-2 Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional.	169-171	
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales por sexo, tasa de frecuencia y gravedad por sexo		170-171	
RELACIONES SOCIALES	Organización del diálogo social	GRI 403-1 Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad.	169-171	
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 102-41 Acuerdos de negociación colectiva.	168	
	Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	Descripción cualitativa de los convenios colectivos y su aplicación en materia de seguridad y salud.	168	

ÁMBITOS	MARCO DE REPORTING		REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
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.	172-177	
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1 Media de horas de formación al año por empleado.	172	
IGUALDAD	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres.	178-181	
	Planes de igualdad medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados.	178-181	
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados.	186-188	
	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.	181	

INFORMACIÓN SOBRE EL RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS

ÁMBITOS	MARCO DE REPORTING	REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	GRI 102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta.	n/a	Por su actividad Adif no ha visto necesario aplicar procedimientos de diligencia debida en derechos humanos.
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	Descripción cualitativa de las medidas de prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos.	82-83	
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.	82-83	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo.	82-83	

INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

ÁMBITOS	MARCO DE REPORTING	REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 102-16 Valores, principios, estándares y normas de conducta.	81-82	
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	Descripción cualitativa de las medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.	78-81	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido.	210	

INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REF.	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local	GRI 413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	210	
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 102-12 Iniciativas externas	210	
	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 102-43 Enfoque para la participación de los grupos de interés	189-192	
	Acciones de asociación o patrocinio	GRI 102-13 Afiliación a asociaciones	191	

SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 102-9 Cadena de suministro	207-208	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 102-9 Cadena de suministro	207-208	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	GRI 102-9 Cadena de suministro	207-208	
		GRI 102-10 Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo		
		GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo		
CONSUMIDORES	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	98-109	
	Sistemas de reclamación	Descripción cualitativa de los sistemas de reclamación	182-183	
	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	182-184	
INFORMACIÓN FISCAL	Beneficios obtenidos país por país	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	235	Adif solo tributa en España
	Impuestos sobre beneficios pagados	Descripción cuantitativa del resultado antes y después de impuestos	235	Adif solo tributa en España
	Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	246	



9

ANEXO II: INDICADORES CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DEL PAÍS



CONTRIBUCIÓN SOCIOECONÓMICA ADIF

/ ECONÓMICA

		2020	2019
GENERACIÓN DE RIQUEZA	Gasto realizado en personal (salarios) (miles de euros)	633.984	662.398
	Contribución a grupos de interés (valor económico distribuido) (millones de euros)	1.344,5	1.358
PAGO DE IMPUESTOS	Pago de impuestos por empleados (Seguridad Social)	147.227	151.205
	Pago de impuestos por empleados (IRPF)	92.429	95.357
FOMENTO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)	2,00	1,11
	Importe adjudicado construcción (M€) (IVA no incl.)	506,48	742,37
	Gasto incurrido en labores de mantenimiento de red de alta velocidad (M€) (IVA no incl.)	310,97	94,26
	Gasto explotación de red de alta velocidad (M€) (IVA no incl.) (referido a gestión del tráfico)	174,7	178,6
EMPLEO	Número de empleos directos generados	11.443	11.886
	% Empleo indefinido	98,47	97,23
	Horas de formación (totales)	546.206	610.079
	Inversión en formación (€) (Adif y Adif AV)	3.082.230	4.227.744

/ SOCIAL

		2020	2019
SERVICIO	Inversión en red convencional (renovación, mejora y reposición de la red) (M€)	649,20	595,42
	Inversión en mantenimiento de infraestructuras (M€)	La inversión en renovación y mejora de la red convencional se solapa con la de inversión en mantenimiento (reposición de activos)	La inversión en renovación y mejora de la red convencional se solapa con la de inversión en mantenimiento (reposición de activos)
	Km de red total gestionada	11.897 Renovados 80	11.934 Renovados 90
	Circulación de trenes (media diaria)	4.466	5.282
	Número de estaciones de titularidad de Adif	1.451	1.453
	Número de usuarios de estaciones de viajeros	528.801.323	1.017.732.354
	Modernización de estaciones (millones de viajeros beneficiados)	9,42	48,51
	Número de empresas que operan en red Adif (liberalización)	15	15
	Integración urbana (M€ de inversión acumulada)	4.194,16	4.067,65
	Número de estaciones con servicio Dialoga	20 16 de AV	20 16 de AV
	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% viajeros)	84,76	85,07
ACCESIBILIDAD	Inversión en obras de mejora de la accesibilidad (M€)	7,92	12,7
	Número de actividades del programa Estación Abierta	197	486
	Extensión total de Vías Verdes (km), sobre infra titularidad de Adif: pudiendo destacar Km nuevos	1.702 31 km nuevos en 2020	1.671

		2020	2019
ACCIÓN SOCIAL/ CONTRIBUCIÓN A LA COMUNIDAD	Porcentaje de compras con criterios responsables	100	100
	Número de entidades no lucrativas con las que colabora	71	106
	Inversión en la comunidad (lucro cesante Estación Abierta)	267.269	958.548
	Arrendamientos con criterios sociales (número)	23	17
	Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas	100	100
	Contratos de Patrocinio firmados con asociaciones sin ánimo de lucro (Adif y Adif AV)	0	2
CONOCIMIENTO E INVESTIGACIÓN	Presencia en asociaciones y organismos internacionales	224	224
	Presencia en proyectos y actividades internacionales	45	98
	Número de proyectos de I+D+i (Adif y Adif AV)	41	31
	Inversión en I+D+i (M€)	3,32	1,14
	Número de nuevas patentes y acuerdos de transferencia tecnológica y licencias de fabricación	22 / 11	20 / 16
	Número de empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias	21	22
	Número de empresas participantes en iniciativa lanzada por Adif y la asociación “The Railway Innovation Hub Spain”	80	82
	Número de iniciativas en marcha de transformación digital	23	20
	Inversión en transformación digital (M€)	5,35	6,80

/ AMBIENTAL

		2020	2019
LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO	Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO ₂)	5.787	6.329
	Mejora de la eficiencia energética (GWh equivalentes)	39,13	28,06
	Reducción acumulada del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 (Gwheq) (Adif y Adif AV)	2.900	2.900
	Reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 (ktCO ₂ eq) (según mix eléctrico) (Adif y Adif AV)	3.700	3.700
	Objetivo de reducción de huella de carbono para 2030 (%) (Adif y Adif AV)	86	86
	Porcentaje de energía comprada con certificado de GdO (%) (Adif y Adif AV)	100	100
	Recursos destinados a protección medioambiental (inversión+explotación) (M€)	20,415 Dato a cierre 2018	13,440 Dato a cierre 2017
MINIMIZACIÓN DE IMPACTOS	Gastos en prevención de incendios (M€)	21.755.690	21.094.901
	Número de informes de revisión ambiental (proyectos)	739	583
	Número de informes de seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA	682	457
	Número de informes normativos de seguimiento ambiental de obras sometidas con DIA	32	37
	Residuos Peligrosos generados (Tn)	79,17	83,3
	Residuos destinados a valorización (%)	94,7	93



10

INFORMACIÓN FINANCIERA

10. INFORMACIÓN FINANCIERA

10.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

10.2. INDICADORES ECONÓMICOS CONSOLIDADOS DE LA ACTIVIDAD

10.3. CÁNONES FERROVIARIOS DE ADIF

10.3.1. CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG

10.3.2. CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES

10.4. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL

10.5. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO POR ADIF

10.6. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA POR ADIF



10.1. Análisis de la actividad y del resultado

A continuación, se presentan los epígrafes principales de la **Cuenta de Resultados 2020 de Adif** comparada con ejercicios anteriores:

CIFRAS EN MILLONES DE EUROS	2019	2020
Ingresos de explotación	1.674	1.520
Gastos de explotación	-1.758	-1.705
Resultado de explotación	-84,3	-185,3
Beneficio bruto de explotación (EBITDA)	-31,9	-155,3
Resultado financiero	0,8	-8,3
Resultado antes de impuestos	-83,5	-193,6
Resultado del ejercicio	-82,9	-193,4

El resultado del ejercicio 2020 refleja una pérdida de 193,4 millones de euros, frente a los 82,9 millones de euros de pérdida en 2019; lo que supone un empeoramiento del resultado de 110,5 millones de euros respecto al ejercicio anterior y representa un 133%.

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

- El **Resultado de Explotación en 2020** presenta un saldo negativo de 185,3 millones de euros frente a 84,3 millones de euros de 2019, lo que supone una variación de 101 millones de euros.

Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

- + Disminución de la Cifra de Negocios en un 17%, 115,9 millones de euros, debido a la ca da de la producción experimentada durante los meses de marzo a diciembre de 2020 por el efecto de la reducción de tráficos impuesto por el Estado de Alarma tras la aparición en España de la COVID-19.
- + El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un descenso del 4% respecto al ejercicio anterior, pasando de 633,4 millones de euros en el ejercicio 2019 a 608,3 millones de euros en 2020. Esta bajada se ve motivada por el decremento de 14 millones de euros en la rúbrica de ingresos por servicios prestados a Adif AV en servicios vinculados con la infraestructura, derivado básicamente de la variación en ingresos por servicios de explotación de infraestructura vinculados a la exploración de vías, y de 14,2 millones de euros por disminución en ingresos de indemnizaciones recibidas del Consorcio de Compensación de Seguros. Asimismo, ha habido una disminución de los ingresos por suministros de energía eléctrica por importe de 19,9 millones de euros, que se compensa parcialmente con la ca da del gasto por adquisición de energía vinculada a la ca da del tráfico ferroviario.
- + Disminución de gastos de personal por 28,4 millones de   (4%). Esta variación es el resultado neto de varios factores entre los que destaca la disminución de empleados medios en 2020 en relación a 2019.
- + El epígrafe “Otros gastos de explotación” se incrementa en 31,7 millones de euros, que representa un 54% respecto al ejercicio anterior, de los cuales 17,1 millones de euros corresponden al incremento de gastos derivados de la COVID-19. Adicionalmente se produce una disminución de costes de mantenimiento de infraestructura vinculada a la exploración de vía de la red de Adif AV.

- El **Resultado Financiero** de la Entidad empeora en 2020 en 9 millones de euros pasando de un beneficio de 0,8 millones de euros en 2019 a unas pérdidas de 8,2 millones de euros. Este empeoramiento en el resultado se debe, por una parte, al aumento de casi 2,8 millones de euros de gastos financieros como consecuencia, básicamente, del aumento de los intereses de demora de proveedores y expropiaciones, aumento de gastos que reduce el impacto de la mejora de los ingresos en 1,2 millones, como consecuencia del incremento de los dividendos recibidos por las participaciones de la entidad a lo largo de 2020. A ello, hay que añadir el incremento de 7,5 millones de euros en las pérdidas registradas en la rúbrica de “Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros”, como consecuencia del aumento de las dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos vinculada a compromisos asumidos por la Entidad con diversas sociedades participadas cuya actividad principal es la integración del ferrocarril en los entornos urbanos.



Tras todo lo expuesto, se deduce el **valor económico generado, distribuido y retenido** de cara al ejercicio 2020.

CIFRAS EN MILLONES DE EUROS	2019	2020
Valor Económico Generado*	1.327,4	1.188,9
Valor Económico Distribuido **	1.358,0	1.344,5
Valor Económico Retenido***	-30,6	-155,6

(*) Valor Económico Generado: ingresos ordinarios + extraordinarios
(**) Valor Económico Distribuido: costes de explotación + gastos financieros + impuestos
(***) Valor Económico Retenido: Valor Económico Generado – Valor económico Distribuido

En Adif se identifican los siguientes segmentos de actividad:

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

En otros apartados de este informe se incluyen las principales actuaciones realizadas durante el ejercicio 2020 en los mencionados segmentos.

(IMPORTES EN MILES DE EUROS)	TOTAL	ADMINISTRACIÓN RED	CONSTRUCCIÓN ADIF	GESTIÓN RED Y ESTACIONES AV	ENERGÍA ADIF	GESTIÓN DE ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS ADIF	GASTOS COMUNES ADIF
Importe neto cifra de negocios	550.369	520.988	0	0	0	29.381	0
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	18.769	11.914	6.543	2	0	310	0
Aprovisionamientos	-50.647	-26.141	-1.623	-3.430	-19.453	0	0
Otros ingresos de explotación	608.633	32.040	5.635	348.521	20.762	125.971	75.704
Gastos de personal	-633.969	-385.668	-8.969	-40.694	-496	-77.153	-120.989
Otros gastos de explotación	-651.185	-209.581	-3.639	-251.105	-1.169	-51.096	-134.595
Resultado por operaciones internas	0	27.987	-327	-43.807	484	-5.482	21.145
Exceso de provisiones	2.715	0	0	0	0	0	2.715
EBITDA	-155.315	-28.461	-2.380	9.487	128	21.931	-156.020
Amortización del inmovilizado	-392.806	-319.232	0	-3.988	-758	-60.106	-8.722
Imputación de subvenciones no financieras y otras	339.708	294.165	0	2.282	745	37.344	5.172
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	23.141	-11.218	0	-198	0	34.559	-2
Resultados excepcionales	0	0	0	0	0	0	0
Reparto de gastos estructurales	0	-73.176	-44.985	-24.138	-228	-17.045	159.572
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-185.272	-137.922	-47.365	-16.555	-113	16.683	0

10.2. Indicadores económicos consolidados de la actividad

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

RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN

	2020	2019
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	72,25%	71,98%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	104,34%	104,11%

RATIOS DE RENTABILIDAD

	2020	2019
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	6,86%	7,93%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	7,43%	8,53%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	90,02%	112,75%

RATIOS DE LIQUIDEZ

	2020	2019
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ (Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas).	6,88%	6,32%
COEFICIENTE DE TESORERÍA (Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P).	1,90	1,97
RATIO DE SOLVENCIA (Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo).	3,60	3,57
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-8,91%	-4,42%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-1,14%	-0,51%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	676,56	626,94

PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES DE ADIF

En aplicación del RD 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología del cálculo del periodo medio de pago, en adelante PMP, a proveedores de las Administraciones Públicas, se muestra la información relativa al ejercicio 2020 y al ejercicio 2019 una vez homogeneizado según se indica en el párrafo posterior:

PAGOS REALIZADOS Y PENDIENTES DE PAGO A 31 DE DICIEMBRE

	2020	2019
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	50,67	55,14
Ratio de operaciones pagadas	52,44	56,86
Ratio de operaciones pendientes de pago	36,65	36,80
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.364.203,41	1.261.143,24
Total pagos pendientes	172.040,79	118.345,91

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





10.3. Cánones ferroviarios de Adif

Al amparo de lo establecido en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (en adelante LSF), Adif aplica a las empresas ferroviarias cánones por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias.

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

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. Arbitra la estructura legal de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias, por utilización de las instalaciones de servicio y revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria.

La LSF establece en su artículo 23 las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, entre las que incluye la determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.

Por su parte, el artículo 100 de la LSF establece que la propuesta de modificación o revisión de las cuantías de los cánones deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, que dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y que establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones los cuales se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en el anteproyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Aunque el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif elaboró una propuesta de tarifas para el ejercicio 2020 que fue sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, las tarifas aplicadas durante 2020 fueron las tarifas aprobadas para 2018 mediante la Ley 6/2018 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, ya que dicha ley se prorrogó hasta la aprobación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2020, aprobación que no se ha producido.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la LSF, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

Las tarifas fijadas para 2018 - aplicables desde el 1 de agosto de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2020 - fueron calculadas conforme al modelo de determinación de los cánones ferroviarios establecido por la Directiva 2012/34/UE, la LSF y el Reglamento (UE) 2015/909, a partir de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario de 2016 (último ejercicio cerrado y auditado), desglosados por líneas de altas prestaciones (líneas A) y resto de líneas (líneas NO A).

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

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

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

En la siguiente tabla se detallan los **ingresos, por tipo de canon**, correspondientes a los ejercicios 2020 y 2019:

	2020	2019
CANON POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	513.486	617.993
Adjudicación capacidad	119.437	147.220
Utilización líneas ferroviarias	354.487	424.284
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	39.562	46.489
Bonificación Canon utiliz. Líneas RFIG	-	-
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	34.707	46.097
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	29.551	37.915
Utiliz. Vías con andén	2.494	5.450
Utiliz. Vías en otras instalaciones de servicio	2.437	2.500
Utiliz. Puntos de carga para mercancías	225	232
TOTAL CANONES	548.193	664.090

Importes en miles de euros

La crisis provocada por la COVID-19 ha afectado seriamente al tráfico ferroviario en 2020 y los ingresos por cánones se han visto inevitablemente condicionados por los efectos de la emergencia de salud pública provocada por la pandemia y la consiguiente perturbación de la economía, de alcance global.

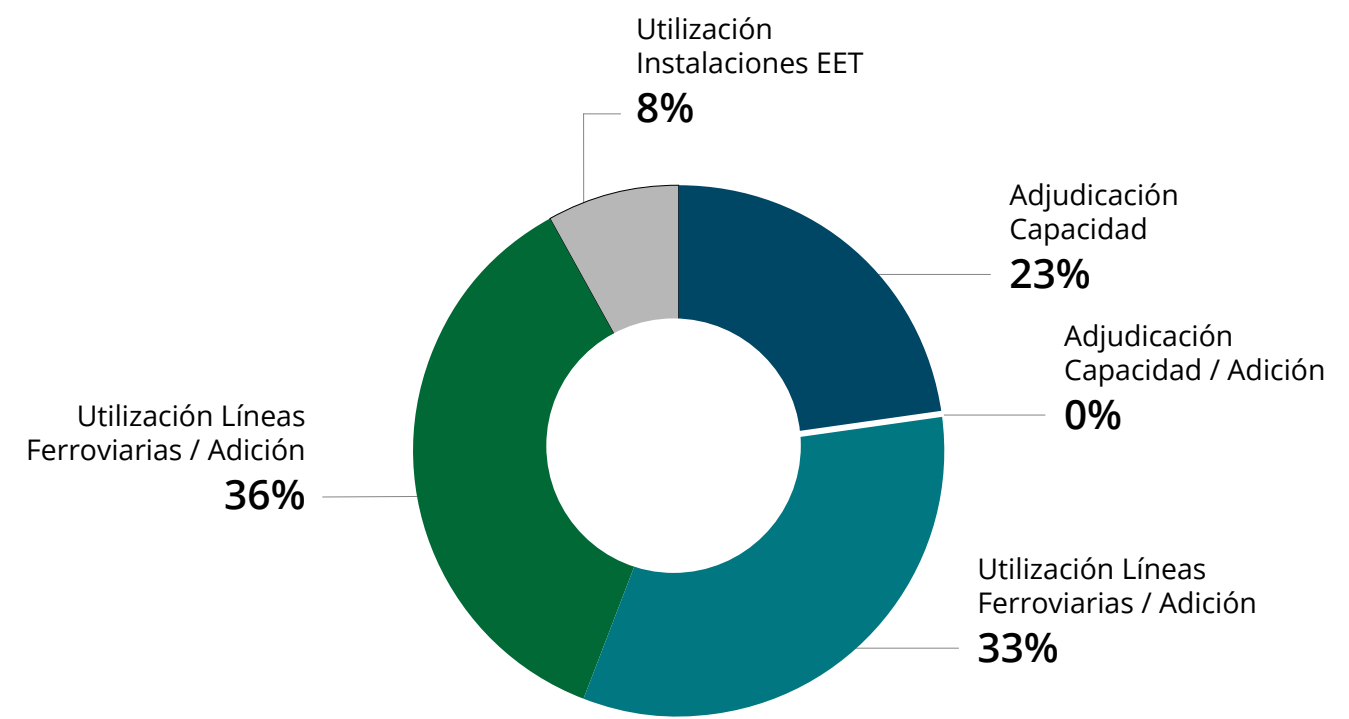
Como consecuencia, el volumen total de ingresos por cánones devengados en 2020 registró una disminución del 17,5% respecto a 2019 debido a la disminución de la producción derivada a las restricciones a la movilidad instauradas.

10.3.1. CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG

Los ingresos por cánones por utilización de la RFIG devengados en 2020 registraron una disminución del 17% respecto a 2019 debido a la disminución de los tráficos en un 19%.

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 2020.

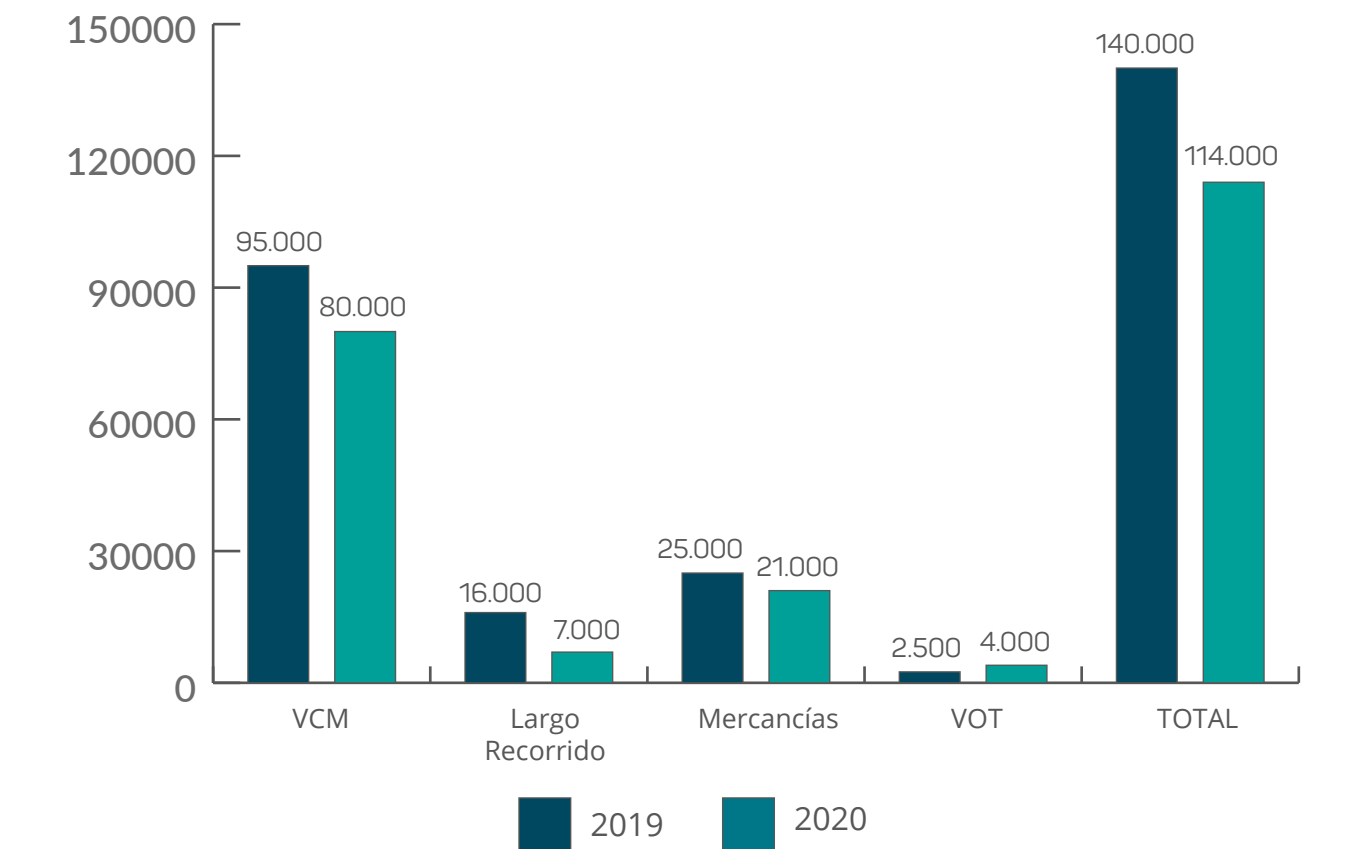
RECAUDACIÓN POR MODALIDAD DE CANON 2020



El tráfico global, medido en términos de tren-km, disminuyó en un 19% pasando de 137 millones de tren-km en 2019 a 111 millones en 2020. Esta variación responde a la disminución de tráficos en todas las líneas, especialmente significativa en los servicios de largo recorrido que disminuyeron en un 54%.

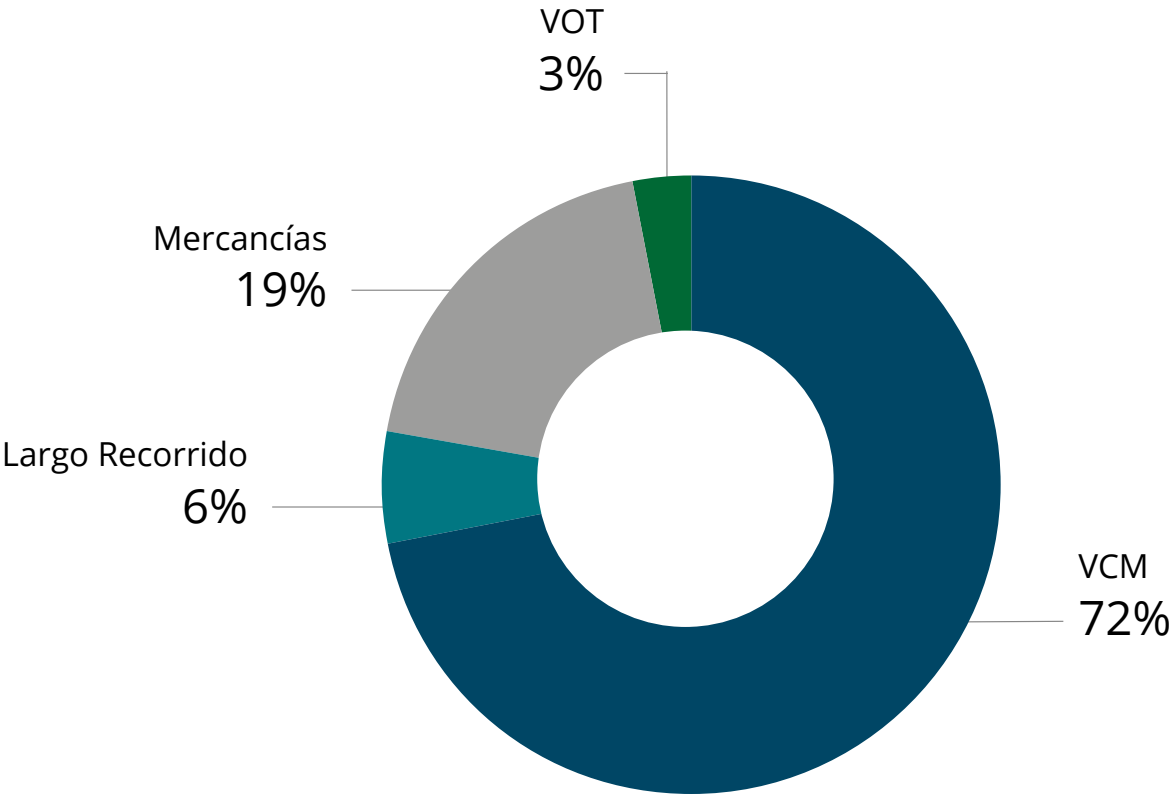
En el siguiente gráfico se muestra la **evolución del tráfico 2019-2020**, medido en tren-km circulados, por tipo de servicio:

TRENES-KM 2019-2020 CIRCULADOS



En el gráfico siguiente se recoge la **distribución por tipo de servicio de los tren-km circulados** en 2020.

TRENES-KM CIRCULADOS EN 2020



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 2020 una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, modalidades A y B, para los aumentos de tráfico anuales de acuerdo con los criterios recogidos en la propia ley.

La **línea bonificada en la red de Adif** es la línea de alta velocidad Orense-Santiago.

Ante la situación generada por la COVID-19 y con el objetivo de incentivar el tráfico ferroviario se flexibilizaron los requisitos para acceder a la bonificación modificando los tráficos de referencia y objetivo, sin que en esa línea se haya generado tráfico suficiente para aplicar la bonificación en 2020.

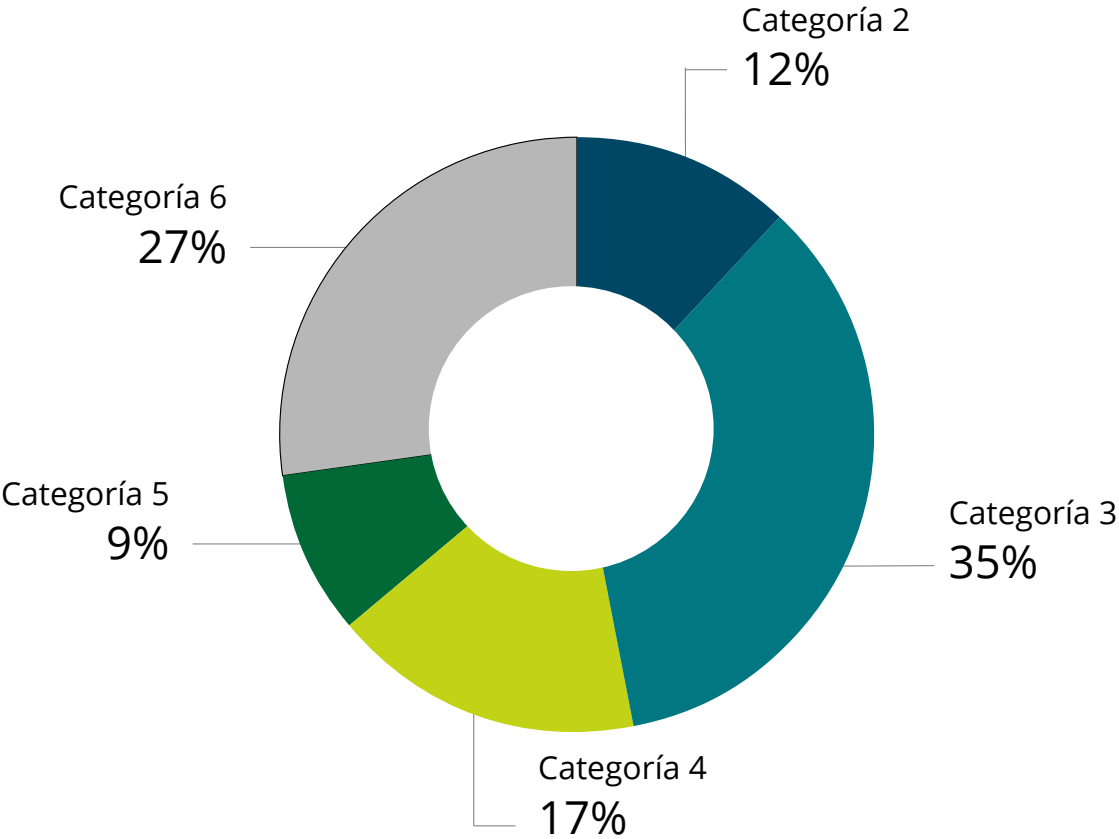
10.3.2. CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES

El total de ingresos por **cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones** se redujo en un 25% respecto al año anterior debido a los efectos de la crisis sanitaria.

Los ingresos por cánones por utilización de las estaciones se redujeron en un 22% respecto a 2019 como consecuencia de las restricciones de movilidad ocasionadas por la pandemia.

A continuación, se incluye un gráfico con la distribución de los **ingresos de 2020 por canon de utilización de estaciones por categoría de estación**.

INGRESOS CANON UTILIZACIÓN ESTACIONES VIAJEROS 2020



Los ingresos por **cánones por utilización de otras instalaciones** devengados en 2020 registraron una disminución del 37% como consecuencia de la disminución de tráficos por la COVID-19 así como por la regularización de la tasación del canon de estacionamiento de trenes en estaciones por servicios comerciales de viajeros.

A efectos comparativos es de señalar que, como consecuencia de la pandemia, durante 2020 el estacionamiento de trenes en estaciones de viajeros no ha obedecido a criterios comerciales de las empresas ferroviarias, sino a la necesidad de adaptarse a las sucesivas situaciones derivadas de la evolución de la pandemia. Situaciones en las que tanto Adif como las empresas ferroviarias han tenido que colaborar para ofrecer a los ciudadanos servicios de transporte sanitariamente seguros. Como resultado, se han establecido tiempos de estacionamiento sin atender a criterios de explotación racional.

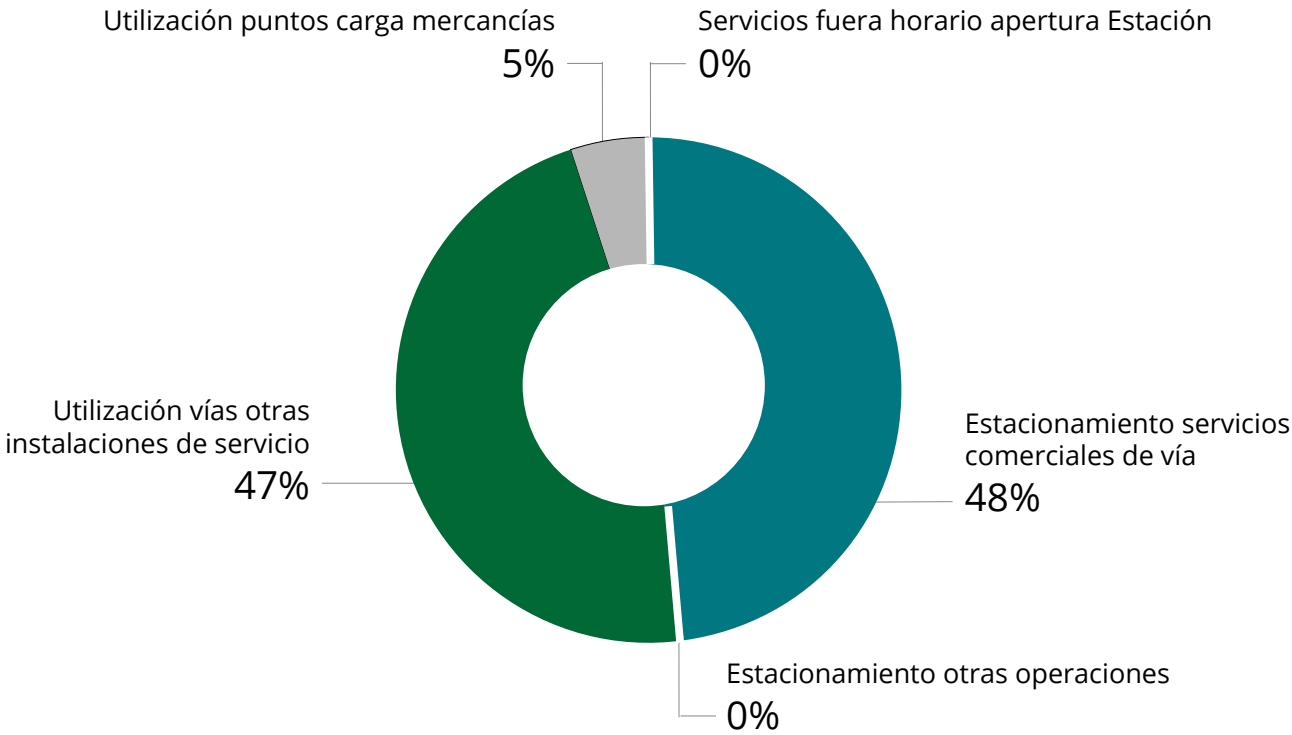
Es por ello por lo que, excepcionalmente, Adif ha optado por un método de cálculo distinto para 2020 que pretende ser equitativo en cuanto a la valoración del impacto de la pandemia sobre este canon.

Como consecuencia de la modificación en la metodología de cálculo se elaboraron nuevas tasaciones de los gráficos de ocupación de vía que generaron liquidaciones rectificativas por un importe de 150 miles de euros registradas íntegramente en 2020.

En relación con el importe reflejado en 2019, es de señalar que, como consecuencia de la extinción de la bonificación establecida en la disposición transitoria tercera de la LSF, se reelaboraron las tasaciones de los gráficos de ocupación de vía de los años 2018 y 2019 atendiendo a las nuevas circunstancias y se calcularon los cánones que con la aplicación de la bonificación se habían dejado de liquidar. La cuantía de estos cánones ascendió a 5.109 miles de euros y se registró íntegramente en el ejercicio 2019.

A continuación se muestra la distribución de los **ingresos por cánones por utilización de otras instalaciones** en 2020.

INGRESOS CANON UTILIZACIÓN DE OTRAS INSTALACIONES 2020





10.4. Liquidez y recursos de capital

La evolución de la tesorería de la Entidad se muestra en el **estado de flujos de efectivo del ejercicio 2020** comparado con el año 2019, que se resumen a continuación:

	2020	2019
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(303.743)	(71.028)
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(476.445)	(430.541)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	676.674	675.600
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	103.514	174.031

Importes en miles de euros

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

	2020	2019
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	726.678	738.577
Incremento deudas con entidades de crédito	(58.952)	(45.324)
Disposiciones del ejercicio	-	-
Devoluciones del ejercicio	(58.952)	(45.324)
Incremento neto / Disminución neta de otras deudas	8.948	(17.653)
Flujos generados en actividades de financiación	676.674	675.600

Importes en miles de euros

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

El Fondo de Maniobra experimenta un incremento de 50 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 627 millones de euros a 31 de diciembre de 2019, a 677 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

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

A la fecha de cierre del ejercicio 2020, el límite de las líneas de crédito que Adif tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 225.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2020 tales líneas de crédito no estaban dispuestas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

El tipo medio de interés del pasivo de Adif, contratado a largo plazo, se ha situado en el 1,93% anual a 31 de diciembre de 2020, para una vida media de 4,70 años frente al 1,92% anual a 31 de diciembre de 2019, para una vida media de 4,86 años.





10.5. Inversiones realizadas durante el ejercicio por Adif

A continuación, se presentan las **Inversiones realizadas en 2020** desglosadas por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza.

EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO	REAL 2020
01	Madrid Chamartín - Irun/Hendaya	55.214
02	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	218.826
03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	59.430
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	60.231
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	21.730
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	35.208
08	Red de Ancho Métrico	14.542
11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - Leon	0
12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	213
13	A.V. Madrid Atocha - Levante	178
14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	0
16	A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia	334
	NO TRAMIFICABLE	183.288
	TOTAL ADIF	649.195

NATURALEZA	IMPORTE
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	59.568
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	131.158
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	40.160
PLATAFORMA	138.026
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	66.721
VIA	213.561
TOTAL	649.195

Importes en miles de euros IVA incluido

TIPO DE RED GENERAL	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO TRAMOS	IMPORTE TOTAL
COMÚN O NO ASIGNABLE			182.041
A	588	3.151	3.739
B	7	170.869	170.876
C	202.396	243	202.639
D	0	56.939	56.939
E	0	32.961	32.961

Importes en miles de euros IVA incluido





10.6. Información sobre la contratación realizada por Adif

A continuación, se incluye información detallada sobre la **actividad de contratación** realizada durante 2020:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES ⁽¹⁾				
DIRECCIÓN	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones ^(*)	Importe Total Licitado ^(*)
Dir. de Mantenimiento de Red Convencional	29	24,96	656	1.125,30
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	8	30,48	47	109,83
Dir. de Servicios Logísticos	1	0,01	133	44,06
Dir. de Estaciones de Viajeros -R.C. Y A.V.-	19	3,56	675	52,99
Dir. Transformación Digital y Sistemas	3	2,75	74	41,42
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,05	50	8,38
D.G. Gestión de Personas	1	0,46	185	22,61
Dir. de Protección y Seguridad	7	4,53	40	11,96
Resto	30	4,91	226	59,07
TOTALES	99	71,71	2.086	1.475,62

⁽¹⁾ Hay 11 Licitaciones aprobadas condicionadas a la firma del Consejo de Ministros o Secretario de Estado por un importe de 178,22 MM.

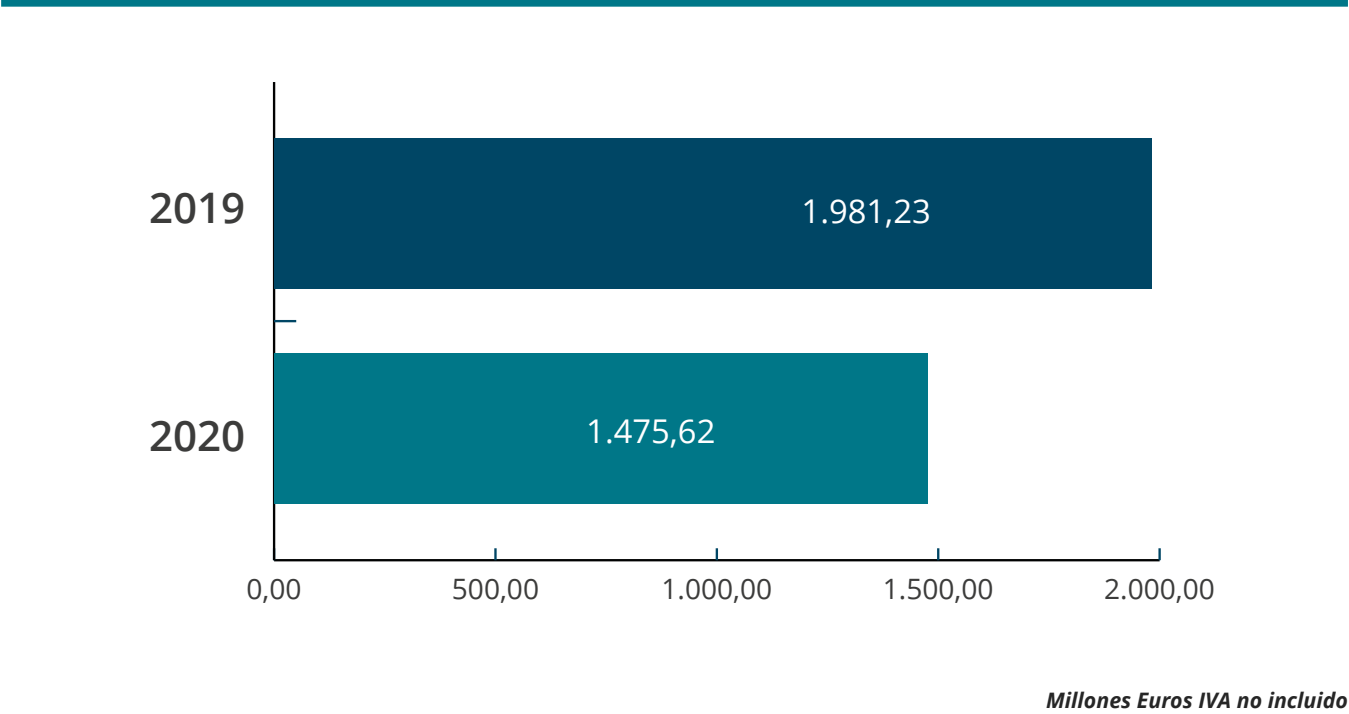
^(*) Incluidos los Encargos.

Importes sin IVA en millones de euros

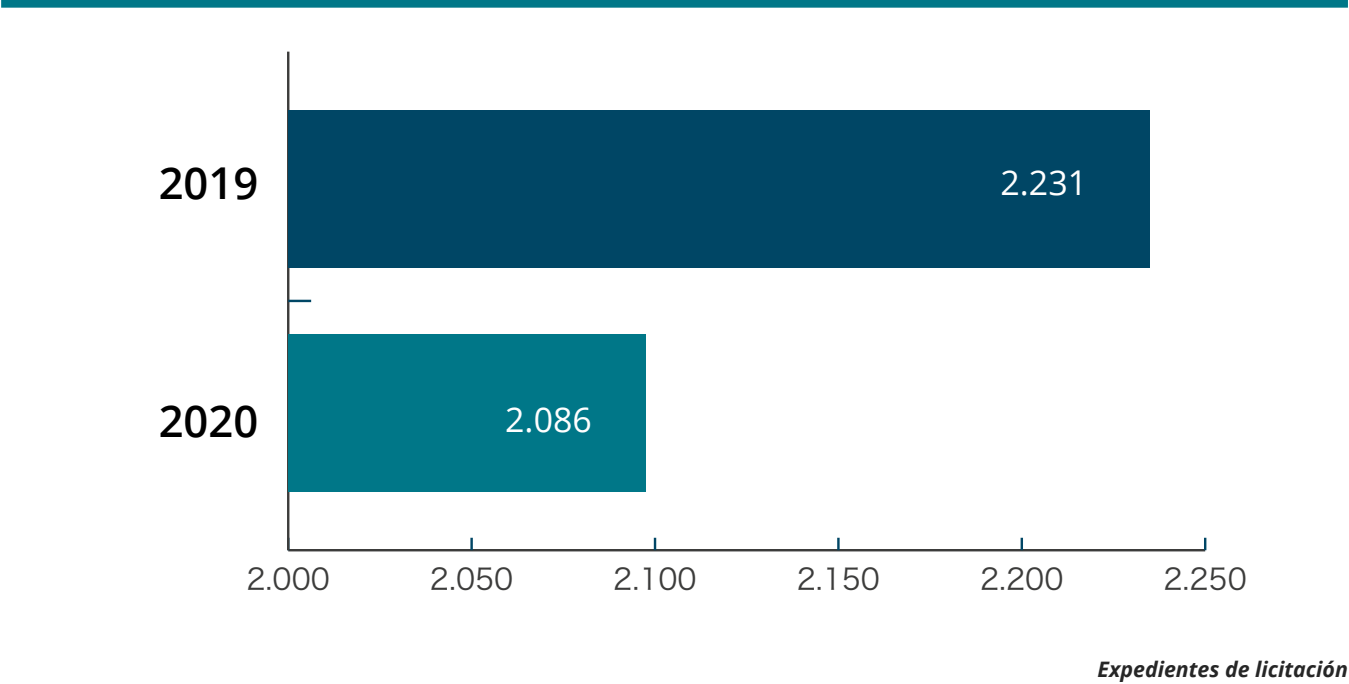
CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				
DIRECCIÓN	Nº ENCARGOS MEDIOS PROPIOS	IMPORTE ENCARGOS	Nº TOTAL LICITACIONES (*)	IMPORTE TOTAL LICITADO (*)
Dir. de Mantenimiento de Red Convencional	28	24,87	686	881,77
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	8	30,48	48	166,25
Dir. de Servicios Logísticos	1	0,01	146	42,58
Dir. de Estaciones de Viajeros -R.C. Y A.V.-	19	3,56	694	35,12
Dir. Transformación Digital y Sistemas	3	2,75	53	12,39
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,05	58	6,48
D.G. Gestión de Personas	1	0,46	182	21,23
Dir. de Protección y Seguridad	7	4,53	41	9,32
Resto	30	4,83	221	38,88
Totales	98	71,53	2.129	1.214,01

Importes sin IVA en millones de euros

IMPORTE TOTAL LICITADO



Nº TOTAL LICITACIONES

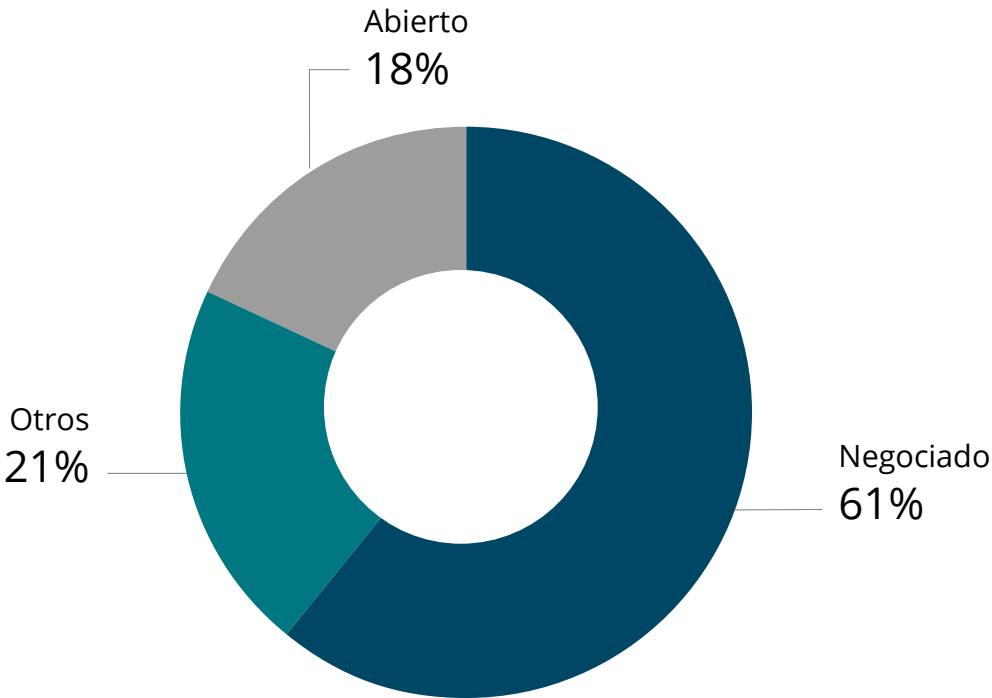


CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO

PROCEDIMIENTO / CRITERIO	Nº EXPEDIENTES	IMPORTES	% IMP
ABIERTO	368	1.102,19	74,7%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	180	941,81	63,8%
• Precio (un criterio)	188	160,38	10,9%
RESTRINGIDO			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	-	-	-
• Precio (un criterio)	-	-	-
NEGOCIADO	1.284	214,12	14,5%
• Con Publicidad	8	11,14	0,8%
• Sin Publicidad	193	190,28	12,9%
- Emergencias	99	102,93	7,0%
- Vinculación Tecnológica	71	72,08	4,9%
- Otras Causas	23	15,26	1,0%
• Contratos Menores	1.083	12,70	0,9%
PEDIDOS CONTRA AC. MARCO	335	87,60	5,9%
Total Licitado	1.987	1.403,91	95,1%
ENCARGOS A MEDIOS PROPIOS	99	71,71	4,9%
TOTALES	2.086	1.475,62	100,0%

Importes sin IVA en millones de euros

Nº TOTAL EXPEDIENTES DE LICITACIÓN



IMPORTE TOTAL LICITADO

