ADIF

INFORME DE GESTIÓN

2024

ESTADO DE SOSTENIBILIDAD | EJERCICIO 2024

Mensaje del Presidente de Adif y Adif AV

En 2024, el ferrocarril ha continuado consolidando su liderazgo en una movilidad más sostenible y, cada vez en mayor medida, orientada al usuario final: el viajero. No cabe duda de que el ferrocarril es la mejor respuesta a los retos que se nos plantean y un acelerador del cambio hacia una economía descarbonizada, poniendo el foco en las personas.

La apuesta por el modo ferroviario se tradujo una vez más en inversiones muy destacadas en la red convencional, por la que además circulan los servicios de Cercanías. Estamos inmersos en un proceso de renovación y modernización sin precedentes, actuando simultáneamente en múltiples puntos, con el impulso que nos brindan los fondos europeos *Next Generation.* Y al tiempo que ponemos al día esta red convencional, seguimos completando los ejes de alta velocidad hacia Cantabria, País Vasco, Almería, Extremadura... Buena parte de estas actuaciones benefician a líneas integradas en los corredores de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), avanzando hacia una red ferroviaria integrada con otros modos para dar el mejor servicio a viajeros y mercancías.

Ese crecimiento de la red va a ir acompañado de la segunda fase de liberalización, con una nueva oferta de capacidad marco en las relaciones Madrid-Galicia, Madrid-Asturias/Cantabria y Madrid-Cádiz/Huelva, en la que Adif, nuevamente, desempeñará un papel proactivo. El proceso, que anunciamos en 2024, nos permitirá intensificar el uso de las infraestructuras ferroviarias, brindando a empresas y usuarios nuevos posibilidades. Queremos de ese modo continuar poniendo en valor nuestra red, en la que ya se registraron tráficos récord en 2023 que han continuado creciendo en 2024, con un incremento del 2,1%, y un 9,1% más de viajeros en nuestras estaciones.

Este incremento sostenido de la demanda, unido al crecimiento de la red, ha dirigido nuestros esfuerzos también a las estaciones (la cara más visible de Adif para el ciudadano), donde continuamos desarrollando proyectos de gran envergadura. No solo tenemos que dar cabida a más trenes en las principales terminales o prepararlas para la llegada de nuevos servicios; también trabajamos para ofrecer lo mejor de nosotros a los viajeros, ofreciéndoles espacios más amables, más integrados en la vida de las ciudades y más adaptados a sus necesidades. En este capítulo, quiero destacar la apertura, en noviembre, del nuevo vestíbulo de alta velocidad en Madrid Chamartín Clara Campoamor, lo que supuso un punto de inflexión en el desarrollo de esta actuación que va a hacer de esta terminal un nodo de referencia dentro y fuera de nuestras fronteras.

Precisamente durante el mes de noviembre tuvimos que hacer frente a una situación extraordinaria: la reconstrucción de las infraestructuras ferroviarias dañadas por la terrible DANA que afectó a Valencia. En tiempo récord conseguimos recuperar la conexión de alta velocidad con Madrid y, antes de fin de año, todas las líneas de Cercanías (la C3 reabrió parcialmente, al ser la más dañada) estaban de nuevo operativas. Gracias al compromiso de los profesionales de Adif y su elevada capacitación técnica, conseguimos devolver a los ciudadanos de Valencia una infraestructura esencial para recobrar la normalidad en sus desplazamientos.

En este sentido, si bien ya veníamos trabajando en la adopción de diversas medidas para paliar los efectos del cambio climático en la red ferroviaria, esto nos ha hecho ver que debemos incidir en todas aquellas actuaciones que contribuyen a hacerla más robusta y resiliente. La digitalización del ferrocarril en la que nos hallamos inmersos nos puede ayudar mucho en esa tarea, ahondando en nuestra apuesta por el mantenimiento predictivo, adelantándonos a cualquier evento que pueda interferir en el servicio.

Por otro lado, desde el prisma de la sostenibilidad, 2024 ha sido un año de hitos destacados, como la aprobación de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV, la cual tiene entre sus compromisos alcanzar las cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) en 2050, y la creación del Comité de Sostenibilidad como órgano de gobernanza ASG con funciones de asesoramiento en materia de sostenibilidad al Consejo de Administración y encargado de velar por el cumplimiento de la Política de Sostenibilidad.

Como muestra de este compromiso, este Informe de Gestión de 2024 integra el Estado de Sostenibilidad conforme a un modelo híbrido que da respuesta tanto a los requisitos de la Ley 11/2018 de Información No Financiera y Diversidad, sobre la que venimos reportando en los últimos años, como a los de la nueva Directiva de reporte de sostenibilidad europea (CSRD), en un primer ejercicio clave de transición hacia el nuevo marco de reporte europeo. En esta línea, este año hemos iniciado un análisis para evaluar el impacto financiero de los riesgos climáticos y de transición energética, en cumplimiento de la Ley 7/2021 y de la Directiva CSRD.

En materia de financiación sostenible, en abril de 2024 Adif AV ejecutó su octava emisión de títulos de renta fija bajo el formato de bono verde, por importe de 600 millones de euros. Esta es la tercera emisión de bonos verdes que se ejecuta dentro de los parámetros determinados por el Framework de Financiación Verde que se renovó en agosto de 2022, alineado con los *Green Bond Principles* (GBP) de ICMA (*International Capital Market Association*). Con esta emisión, la Entidad mantiene la cuarta posición como emisor de bonos verdes en el sector público español, ocupando a nivel nacional el noveno puesto con un volumen global de 4.600 millones de euros emitidos en formato de bono verde. Además, en diciembre de 2024, logramos un hito en materia de financiación sostenible al contratar tres préstamos bilate-

rales con entidades financieras, vinculados al cumplimiento de un KPI de sostenibilidad, por un importe total de 500 millones de euros y un vencimiento a diez años.

Con respecto a las evaluaciones que nos hacen las agencias de *rating* ASG, cabe destacar la actualización de la agencia Sustainalytics que otorgó a Adif AV en mayo de 2024 una calificación de 4.3 (*Negligible Risk*), asignando a la entidad el primer puesto en el *ranking* del sector de Infraestructura de Transporte (formado por 175 entidades analizadas) y el tercero dentro del universo global de las 15.110 entidades evaluadas. Igualmente, la agencia MSCI actualizó en mayo de 2024 el *rating* de calificación, obteniendo Adif AV un ESG *Risk Rating* de BB, lo que supone una mejora respecto al *rating* del ejercicio anterior (B).

En el ámbito de lucha contra el cambio climático, en 2024 se ha avanzado en el Registro de la Huella de Carbono de Adif y Adif AV en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) , cuantificando las emisiones GEI generadas y estableciendo un plan de mitigación de estas y se ha continuado con la coordinación de los Estudios de Adaptación a los efectos adversos del Cambio Climático de toda la red ferroviaria, permitiendo con ello la acreditación del objetivo de adaptación del DNSH, requerido para acceder a la financiación europea de los fondos MRR en aquellas actuaciones objeto de financiación.

Asimismo, seguimos apostando por la gestión eficiente de recursos y el impulso de la economía circular, reflejado en la aportación de iniciativas para la elaboración del II Plan de Acción de Economía Circular (2024-2026) del MITECO. También destaca la incorporación de la Metodología BIM en la contratación pública, una herramienta clave para mejorar la eficiencia del gasto público, reduciendo plazos y costes en la ejecución de contratos y optimizando la productividad.

Nuestro compromiso con las personas ha sido otro pilar fundamental. En 2024, hemos reforzado el empleo de calidad con la implementación de la jornada de 1.536 horas anuales (35 horas semanales), acordada el 14 de junio. En materia de igualdad, hemos avanzado hacia la implantación de una red de mujeres en Adif y Adif AV, cuya puesta en marcha está prevista para inicios de 2025. Igualmente, hemos sido reconocidos dentro de la Red Española de Empresa Saludable (REES) por nuestras buenas prácticas en promoción de la salud.

Desde la óptica de la gobernanza y el impulso de buenas prácticas empresariales, estamos explorando las oportunidades que ofrece la inteligencia artificial para mejorar la eficiencia y mantenerse a la vanguardia del avance tecnológico. Además, como entidades firmantes del Pacto Mundial de Naciones Unidas, Adif y Adif AV reafirman su compromiso con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas que comprenden las siguientes áreas de actuación: Derechos Humanos, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción, contribuyendo activamente a los ODS y generando valor para nuestros grupos de interés.

Finalmente, quiero poner en valor la vocación de servicio y la profesionalidad de los equipos que forman Adif, que cada día trabajan para que más de dos millones de usuarios del sistema ferroviario puedan llegar a su destino.

Luis Pedro Marco de la Peña

Presidente de Adif y Adif AV

ÍNDICE

INFORME DE GESTIÓN

RESUMEN EJECUTIVO 01

1.1. CONTEXTO Y NOVEDADES DE 2024
1.2. CIFRAS OPERATIVAS Y ECONÓMICAS DEL EJERCICIO
1.3. CIFRAS RELATIVAS A PRINCIPALES INDICADORES ASG
1.4. PRINCIPALES CIFRAS DE INVERSIONES REALIZADAS
1.5. PRINCIPALES CIFRAS DE ADJUDICACIONES
1.6. PRINCIPALES INDICADORES ASG VINCULADOS A ODS

PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS 02

2.1. CONSTRUCCIÓN: ACTUACIONES EN RED DE ADIF Y ESTACIONES
2.2. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS
2.3. EXPLOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
2.4. GESTIÓN DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS
2.5. SEGURIDAD INTEGRAL DEL SISTEMA FERROVIARIO (TODAS LAS ACTIVIDADES DE SEGURIDAD)
2.6. OTRAS ÁREAS DE ACTIVIDAD
2.7. PATRIMONIO Y URBANISMO
2.8. SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA
2.9. GRUPO SOCIETARIO

ORIENTACIÓN A RESULTADOS 03

3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y SUS LOGROS
3.2. LICITACIONES REALIZADAS
3.3. FONDOS MRR APLICABLES
3.4. INNOVACIÓN Y DESARROLLO
3.5. SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF)

ÍNDICE

ESTADO DE SOSTENIBILIDAD

01 INFORMACIÓN GENERAL (ESRS 2)

1.1. ACERCA DE ESTE INFORME (BP)
1.2. GOBIERNO CORPORATIVO (GOV)
1.3. ESTRATEGIA Y MODELO DE NEGOCIO (SBM)
1.4. ANÁLISIS DE DOBLE MATERIALIDAD
1.5. GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

02 INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL (ESRS E)

TAXONOMÍA AMBIENTAL
GESTIÓN AMBIENTAL
2.1. CAMBIO CLIMÁTICO (E1)
2.2. CONTAMINACIÓN (E2)
2.3. RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS (E3)
2.4. BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS (E4)
2.5. USO DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR (E5)

03 INFORMACIÓN SOCIAL (ESRS S)

3.1. PERSONAL PROPIO (S1)
3.2. TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR (S2)
3.3. COLECTIVOS AFECTADOS (S3)
3.4. CONSUMIDORES Y USUARIOS FINALES (S4)

04 INFORMACIÓN SOBRE GOBERNANZA (ESRS G)

4.1. CUMPLIMIENTO, ÉTICA Y TRANSPARENCIA (G1)

05 SEGURIDAD INTEGRAL FERROVIARIA

5.1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN
5.2. SEGURIDAD EN LA INFORMACIÓN (CIBERSEGURIDAD)
5.3. SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN
5.4. SEGURIDAD AMBIENTAL

ÍNDICE

ESTADO DE SOSTENIBILIDAD

CONTRIBUCIÓN A LOS ODS 06

6.1. RETOS GLOBALES Y AGENDA 2030

ANEXOS 07

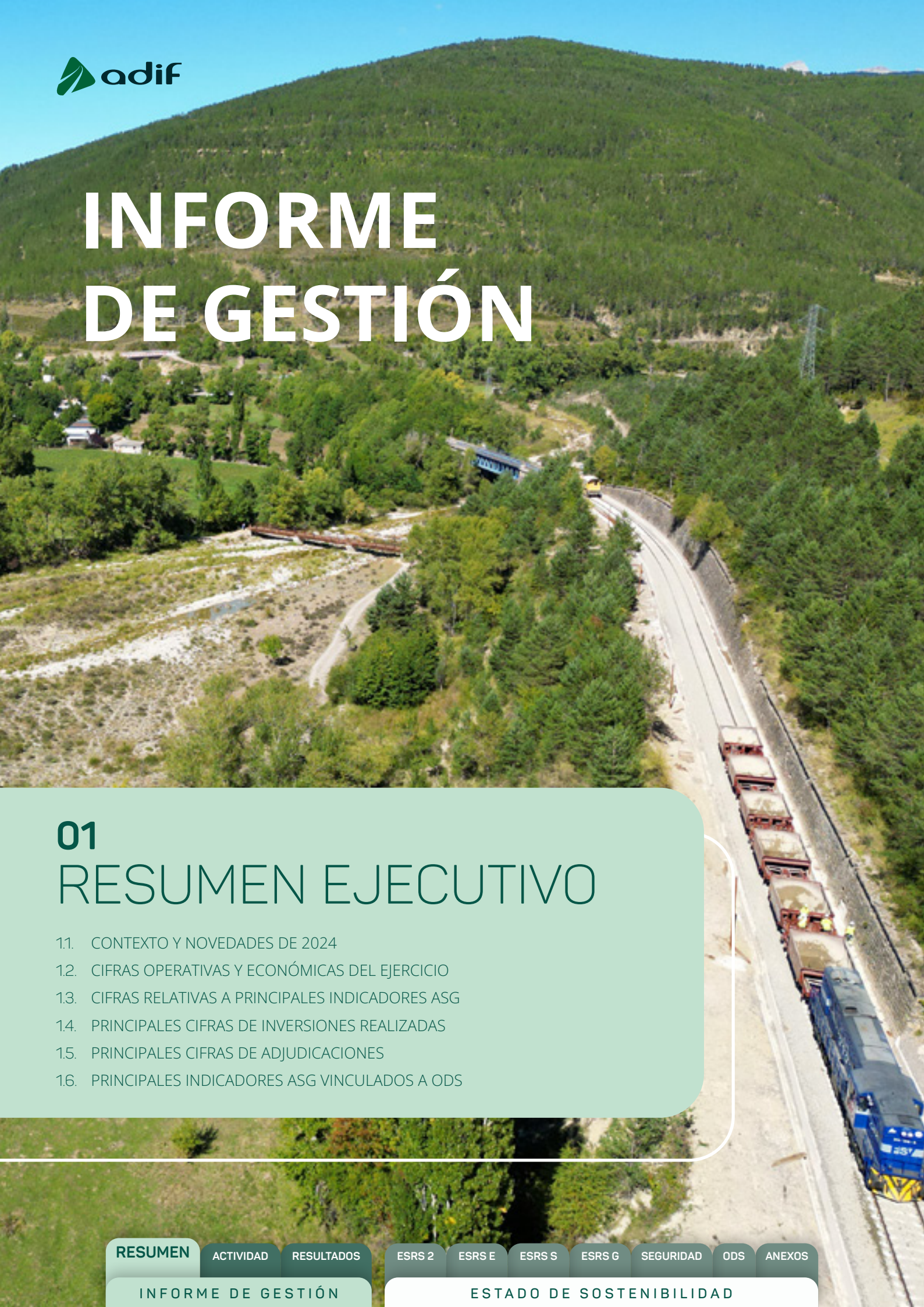
7.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS CSRD-ESRS

7.2. CONTENIDOS LEY 11/2018

7.3. TABLAS Y METODOLOGÍA TAXONOMÍA VERDE

7.4. CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

7.5. INFORME DE AUDITORÍA SCIIF



INFORME DE GESTIÓN

01 RESUMEN EJECUTIVO

1.1. CONTEXTO Y NOVEDADES DE 2024
1.2. CIFRAS OPERATIVAS Y ECONÓMICAS DEL EJERCICIO
1.3. CIFRAS RELATIVAS A PRINCIPALES INDICADORES ASG
1.4. PRINCIPALES CIFRAS DE INVERSIONES REALIZADAS
1.5. PRINCIPALES CIFRAS DE ADJUDICACIONES
1.6. PRINCIPALES INDICADORES ASG VINCULADOS A ODS

RESUMEN EJECUTIVO

1.1. Contexto y novedades de 2024

- El **Informe de Gestión 2024** integra por primera vez el **Estado de Sostenibilidad** bajo el nuevo marco de la **Directiva europea de reporte de sostenibilidad (CSRD)**, marcando un hito clave en la transición hacia el nuevo modelo de reporte europeo.
- Nombramiento de **D. Luis Pedro Marco de la Peña** como nuevo presidente de Adif y Adif AV en septiembre de 2024.
- Aprobación por el Consejo de Administración de la Entidad de una **Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV** y creación de un **Comité de Sostenibilidad** como órgano de gobernanza ASG.
- Inicio de la **segunda fase de liberalización**, con una nueva oferta de capacidad marco en las conexiones Madrid-Galicia, Madrid-Asturias/Cantabria y Madrid-Cádiz/Huelva.
- La red ferroviaria ha demostrado su **resiliencia ante fenómenos climáticos extremos**, como la DANA que afectó a la Comunidad Valenciana a finales de octubre de 2024, recuperando en tiempo récord la conexión de alta velocidad con Madrid. Se llevaron a cabo trabajos de emergencia, rehabilitación de vías y restablecimiento de la circulación en túneles afectados, además de la sustitución de elementos dañados y la adecuación de accesos, reforzando la infraestructura frente a futuros eventos climáticos.
- **Consolidación del despliegue de redes 5G en terminales logísticas para optimizar la digitalización ferroviaria.** Esto mejorará la eficiencia operativa, la toma de decisiones en tiempo real y la conectividad de los usuarios, fortaleciendo la competitividad del sector.
- **En 2024, se han llevado a cabo importantes avances en la red ferroviaria española, destacando la puesta en marcha de la primera fase del *bypass* de Mérida**, lo que mejora la conectividad en la región. Además, se han iniciado los servicios con los nuevos trenes Avril, que permiten una mayor capacidad y confort para los pasajeros.
- Primera circulación de la **autopista ferroviaria entre Madrid y Valencia**, un proyecto clave para el transporte de mercancías por ferrocarril.
- Durante el año, se han realizado adaptaciones en la programación y la topología de trenes para integrar diversas mejoras en la red, como:
  - **Puesta en servicio del ERTMS Nivel 2** en el tramo **Bifurcación Medina-Valladolid**, mejorando la seguridad y eficiencia.
  - Nuevas secciones de **Bloqueo Automático Banalizado (BAB)** en los tramos **Getafe Industrial - Ciempozuelos y Vallecas Industrial - Vicálvaro**, que optimizan la capacidad de circulación.
  - Activación del **Bloqueo Automático en vía Única (BAU)** entre **Valls y Salomó,** aumentando la fiabilidad en la zona.
  - **Reapertura de tramos importantes,** como **Monforte-Ourense** y **Soria-Torralba, restableciendo el servicio y mejorando la accesibilidad.**

- **26 inmuebles arrendados** bajo el **Programa Activos para el Desarrollo**, con el objetivo de impulsar la recuperación de activos inmobiliarios en desuso para su reutilización en proyectos sociales o empresariales, en colaboración con instituciones, entidades sin ánimo de lucro o empresas, para generar actividad económica, especialmente en entornos rurales, destinados a viviendas sociales, proyectos culturales, y a empresas para su propia actividad.

- Entrada en la red de operadores con nuevos servicios. Durante el **Horario de Servicio 2023-2024**, no se han firmado adendas a los Acuerdos Marco suscritos con las empresas ferroviarias, ni Acuerdos Marco nuevos; las empresas de transporte de viajeros incrementaron sus circulaciones e incorporaron nuevos destinos a su oferta comercial:

  - **Iryo** inició la operación de la ruta **Barcelona-Málaga** (15 de diciembre de 2024).
  - **Ouigo** inició circulaciones en la ruta **Madrid-Valladolid** (18 de abril de 2024) y amplió sus servicios en la ruta **Madrid-Murcia** (5 de septiembre de 2024), además de añadir una parada en **Cuenca** en las rutas **Valladolid-Alicante y Valladolid-Valencia** (1 de junio de 2024).
  - **Renfe Viajeros** puso en marcha los trenes **Avlo** en los trayectos a **Asturias y Galicia** (22 de julio de 2024).

Según los últimos datos trimestrales de la CNMC, el **tráfico ferroviario** de Larga Distancia de Alta Velocidad registró un crecimiento interanual del 23,8% en viajeros y del 11,6% en plazas ofertadas, mientras que la Larga Distancia Convencional experimentó un descenso del 6,6% en plazas y del 2,8% en viajeros; por otra parte, el **número de viajeros en las estaciones** ha aumentado un 9,10% (+7,5% en las estaciones de Adif).

CRECIMIENTO TOTAL
Acumulado Diciembre
9,10%

ADIF
7,50%

ADIF AV
15,51%

SERVICIO	%VARIACIÓN INTERANUAL 2024-2023 ACUMULADA		
	ADIF	ADIF AV	ADIF + ADIF AV
Urbanos	8,07%	13,83%	8,48%
Interurbanos	-0,06%	2,83%	1,44%
Larga Distancia	2,95%	23,07%	19,99%
	7,50%	15,51%	9,10%

Incluye estaciones de categoría 1-6. Fuente: Declaración de viajeros de los operadores ferroviarios

- **Fondos comunitarios:**

  - Solicitadas ayudas por un importe de 549 millones de euros dentro de los fondos **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y Mecanismo Conectar Europa** (CEF, por sus siglas en inglés); y se han concedido, también dentro de estos fondos, un total de 536 millones de euros.
  - Teniendo en cuenta la totalidad de los fondos europeos que se gestionan en Adif y Adif AV, en 2024 se han cobrado 1.750,90 millones de euros, de los que 696,70 millones proceden de **fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).**

- En el marco del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)**, la ayuda total asignada, de 3.221 millones de euros para el periodo 2021-2026, está condicionada al cumplimiento de los hitos y objetivos incluidos en la Decisión de Ejecución del Consejo (CID por sus siglas en inglés). Así, durante el ejercicio 2024:
- Iniciada la fiscalización del Tribunal de Cuentas Español sobre los procedimientos de gestión y control implantados por Adif y Adif AV para la ejecución del PRTR.
- Emitido, por la Comisión Europea, informe positivo de evaluación de la 4ª solicitud de pago (SP), que incluía los hitos #85, #88 y #95, con los nuevos mecanismos de verificación que dan soporte a su cumplimiento (instrumentos jurídicos vs. Importes adjudicados), cumpliendo Adif y Adif AV tanto la ambición inicial (importe adjudicado) como el objetivo de instrumentos jurídicos adjudicados.
- Acreditación de los hitos correspondientes a 31/12/2023, dentro de la 5ª solicitud de pago (SP), todos pertenecientes a la Componente 1 y línea de inversión I3 (actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de Cercanías).
- Alcanzados los valores objetivo para los hitos de 31/12/2024 de la Componente C6, de los cuales Adif AV contribuye a:
  - Hito físico #86, perteneciente a la línea de inversión I1 (Red nacional de transporte: Corredores europeos) (medida C6.I1).
  - Hito físico #89, perteneciente a la línea de inversión I2 (Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones) (medida C6.I2).
  - Hito económico #96, perteneciente a la componente C6 y línea de inversión I3 (medida C6.I3).

- En el ámbito de **innovación y desarrollo**, Adif ha reforzado su participación en los proyectos emblemáticos del partenariado ***Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU)***, para el desarrollo de nuevas tecnologías en un entorno colaborativo con los principales agentes ferroviarios europeos (operadores, administradores e industria europea), con **siete proyectos de I+D+i** (uno más que en 2023). La Entidad lidera uno de ellos, el **FP3-IAM4RAIL**, de alto nivel técnico con la colaboración de todos los miembros fundadores del partenariado.
- En cuanto a **transformación digital**, se ha creado una **Oficina de Gobierno de la IA** para impulsar su aplicación estratégica en la empresa, sobre la base de un modelo de gestión y gobierno adecuados y, completado la implantación de la **Plataforma de Gobierno del Dato**, incluyendo la elaboración de políticas y procedimientos para su despliegue en 2025. Asimismo, cabe destacar otras **iniciativas** como la implantación de la firma biométrica/digital para el levantamiento de actas de expropiaciones, la cual impulsa medidas de sostenibilidad, y la implantación de la primera fase de la solución de gestión inteligente de la energía (*Smartgrid*), sobre la plataforma IoT corporativa que permitirá optimizar el consumo y la gestión de la energía por parte de la empresa.
- Nueva edición de **Oferta de Empleo Público**, con ingreso de **1.554 nuevos empleados** en Adif. En ámbito laboral, el 14 de junio de 2024 firma del acuerdo para la implementación de la **jornada laboral de 1.536 horas anuales (35 horas semanales)** en Adif y Adif AV.
- Revalidación de los reconocimientos ***Empowering Women's Talent* y *Diversity Leading Company***, otorgados por el portal de recursos humanos Equipos y Talento, consolidando el compromiso con la diversidad e igualdad en el entorno laboral.

- Colaboración en el desarrollo del **II Plan Estatal de Acción de Economía Circular 2024-2026**, reafirmando el compromiso con la sostenibilidad y la eficiencia en el uso de recursos, con la actualización de cuatro medidas incluidas en el I Plan de Acción y la contribución de cuatro nuevas iniciativas.

1.2. Cifras operativas y económicas del ejercicio [1]

ECONÓMICOS		EMPLEADOS		NEGOCIO	
129,14 M€ [2] importe deuda a valor nominal	**49,78 M€** [*] inversión en transformación digital	**13.429** empleados (10.740 hombres y 2.689 mujeres)	**20,02%** mujeres en plantilla	**808,01 millones** de usuarios en estaciones de viajeros Adif	**11.672 km** red ferroviaria gestionada
2.176,40 M€ ingresos de explotación	**7,86 M€** inversión en I+D+i	**13.229** contratos Indefinidos (representa un 98,51%)	**25,38%** mujeres en Estructura de Dirección	**83,33%** [*] de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif y Adif AV	**6.719,60 km** líneas electrificadas en servicio
744,50% aprovechamiento de los fondos comunitarios	**12,35 M€** [*] inversión en formación	**503** empleados con discapacidad	**1.268.548** horas totales de formación (997.124 masculino/271.424 femenino)	**4.920** media de trenes circulando por día	**1.448** estaciones titularidad de Adif (**100** con Servicio asistencia Adif Acerca)
384 M€ resultado del ejercicio	**5.516,36 M€** [*] inversión en integración urbana (inversión acumulada); 640,94M€ [*] (inversión anual ejecutada)	**4,95** índice de absentismo	**>20** medidas de conciliación		**22** [3] empresa que operan en la red de Adif
0,00 M€ EBITDA	**1,80 M€** resultado financiero	**93,41%** empleados cubiertos por convenio colectivo por país [4]	**5,96%** brecha salarial en plantilla (a favor del género masculino)		

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

(2) Corrección errata en Informes de Gestión 2023 y 2022 del importe de la deuda a valor nominal de Adif: A 31-dic-2023: 147,45 millones de euros; A 31-dic-2022: 183,39 millones de euros.

(3) Empresas que operan en la red de Adif: ACCIONA RAIL, ALSA RAIL, CEFSA, CAPTRAIN ESPAÑA, COMBOIOS DE PORTUGAL, CONTINENTAL RAIL, EUROCARGO RAIL, FERROVIAL CONSTRUCCIÓN (*), FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), FERROVIAL RAILWAY, GO TRANSPORT, LOW COST RAIL, CSP LOGITREN, MEDWAY, RENFE VIAJEROS, RENFE MERCANCÍAS, ATHOS RAIL, SNCF FRET, SNCF VOYAGEURS, TRACCIÓN RAIL, TRANSFESA, VÍAS Y CONSTRUCCIONES.

(4) El 93,41% de los empleados están cubiertos por convenio (93,18% en 2022 y 91,93% en 2023). En el ejercicio 2024 ha habido 884 personas pertenecientes a la categoría de estructura de dirección (879 en 2023) que han permanecido fuera del convenio colectivo.

1.3. Cifras relativas a principales indicadores ASG [5][6]

AMBIENTAL		SOCIAL		GOBERNANZA	
34,30 M€ recursos dedicados a la prevención de incendios	**70,50%** consumo de energías renovables	**100%** de compras con criterios responsables	**516** evaluaciones de riesgos laborales	**11** miembros del Consejo	**5** consejeros independientes en Consejo
4,06 MJ/km-tren de intensidad energética final	**69,91 GWh eq/año** ahorro de energía	**120.905€** inversiones en la comunidad (lucro cesante-Programa Estación Abierta)	**276** acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones en vigor	**11** reuniones del Consejo	**4%** entre 30-50 años en el Consejo
519 medidas de ahorro energético implantadas desde 2009	**100%** de la energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen (GdO) renovable	**21.000 €** [8] valor de los patrocinios	**214** [*] sugerencias recibidas en estaciones de viajeros	**36,36%** mujeres en el Consejo	**7%** >50 años en el Consejo
237 obras activas con vigilancia ambiental	**11.577 tCO_2eq/año** reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI)	**1.645.885 €** aportaciones a fundaciones y organizaciones sin ánimo de lucro	**3.388** [*] reclamaciones en estaciones de viajeros	**26** notificaciones al Código Ético por incumplimiento	**25%** mujeres en Comisión de Auditoría
92,41M€ [**] recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación)	**349,59 TJ/año** [9] energía eléctrica consumida	**1.775,20 M€** [10] ontribución a grupos de interés (valor económico distribuido)	**28** contratos arrendamientos con criterios sociales	**1.409** empleados formados en ética	**3** consejeros no ejecutivos en Comisión de Auditoría
5 sanciones administrativas ambientales graves o muy graves		**88,33%** [11] viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles	**1.867 km** extensión de las vías verdes en Adif (sumatorio de km totales)	**9** consejeros no ejecutivos en Consejo	**2** consejeros independientes en Comisión de Auditoría

(5) Datos señalados con *: Datos integrados Adif y Adif AV.
(6) Datos señalados con **: Dato a cierre 2023. Última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.
(7) Representa una reducción del 0,30% respecto al año anterior.
(8) Dato agregado Adif y Adif AV. Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV, y a efectos de contabilización se encuentran registrados en Adif.
(9) Representa el 70,5% del total del consumo de energía.
(10) Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1:** Valor económico directo generado y distribuido. **Valor económico distribuido:** costes de explotación + gastos financieros + impuestos.
(11) Dato % accesibilidad en estaciones 2024 calculado con los viajeros de 2023.

1.4. Principales cifras de inversiones realizadas

	Inversiones realizadas		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Inversión en **renovación y mejora de los activos de la Entidad** (en el ámbito de estaciones, instalaciones logísticas e inversiones transversales) (M€) (IVA inc.)	180,38	361,40 (12)	620,89 (13)
Inversión para la **redacción de proyectos y ejecución de obras** (M€) IVA inc.	59,97	101,44	123,88
Inversión en **red convencional (renovación, mejora, reposición de activos en explotación)** (M€) IVA inc.	770,23	1.283,97	1.903,84
Inversión por **ejes ferroviarios (Red Convencional)** (M€) IVA inc.	857,81	1.429,81	2.081,73
Inversión para la **redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones** (M€) IVA incluido (14)	17,86	21,30	35,80
Inversión en **actuaciones relacionadas con la accesibilidad en estaciones** (M€) IVA incluido	5,88 (15)	11,09 (16)	16,79
Inversión en **I+D+i** (M€)	3,37	9,07	7,86
Inversión en **transformación digital** (M€) (17)	6,00	33,50	49,78

1.5. Principales cifras de adjudicaciones

	Importes adjudicados		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Importe anual adjudicado en **construcción** (M€) IVA no incluido	1.896,29	1.869,76	1.470,62
Importe adjudicado a **labores de mantenimiento de red convencional** (M€) IVA no incl.	159,95	108,47	359,36

(12) Partidas desglosadas: estaciones: 72,06M€; instalaciones logísticas: 120,49M€; e inversiones transversales: 168,85M€.
(13) Partidas desglosadas: estaciones: 175,41M€; instalaciones logísticas: 218,49M€; e inversiones transversales: 227,00M€.
(14) Contenido vinculado al indicador **GRI 203-1**: Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados.
(15) Dato agregado Adif y Adif AV.
(16) Dato agregado Adif y Adif AV.
(17) Dato agregado Adif y Adif AV.

1.6. Principales indicadores ASG vinculados a ODS

100% de la energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen (GdO) renovable	**620,89 M€**[19] **IVA inc.** inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones	**5.516,36 M€**[21] inversión integración urbana (inversión acumulada) 640,94 M€ (inversión anual ejecutada)	**41,50%** reducción de la Huella de Carbono gracias a la adquisición de energía eléctrica con certificados de garantía de origen renovable (GdO)[23]
4,06 MJ/km-tren de intensidad energética final	**1.903,84 M€** inversión en Red Convencional (renovación, mejora y reposición de activos en explotación) IVA o incluido	**220**[22] convenios, acuerdos, protocolos de integración con las sociedades de integración en las que participa Adif	**11.577 tCO_2eq** de emisiones evitadas en el sistema ferroviario
80 estaciones[18] con Puntos de Recarga Eléctrica en los Aparcamientos	**122,26 millones km-tren**[20] tráfico total (volumen de tráfico)	**808,01 M** de usuarios en estaciones de viajeros Adif	**152,78 tCO_2eq/Mkm-tren** de intensidad de emisiones en función de los km-tren
	6.719,60 km de línea electrificada en servicio		
	112,00 km de línea renovados o mejorados		

(18) Dato agregado Adif y Adif AV.

(19) Partidas desglosadas: estaciones: 175,41M€; instalaciones logísticas:218,49M€; e inversiones transversales: 227,00M€).

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

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

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

(23) Frente al 43,61% en 2023 de reducción de la Huella de Carbono por la energía eléctrica adquirida con certificados de origen (GdO).

02
PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS

2.1. CONSTRUCCIÓN: ACTUACIONES EN RED DE ADIF Y ESTACIONES
2.2. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS
2.3. EXPLOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
2.4. GESTIÓN DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS
2.5. SEGURIDAD INTEGRAL DEL SISTEMA FERROVIARIO (TODAS LAS ACTIVIDADES DE SEGURIDAD)
2.6. OTRAS ÁREAS DE ACTIVIDAD
2.7. PATRIMONIO Y URBANISMO
2.8. SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA
2.9. GRUPO SOCIETARIO

PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS

2.1. Construcción [25]: Actuaciones en red de AV y estaciones

Principales Hitos

- **Corredor Mediterráneo (Castellbisbal – Nudo Vila Seca).** finalizada la adecuación al ancho mixto del Túnel de Castellbisbal de Vía Doble, modernización de las instalaciones del túnel, dotación de vía en placa de tres hilos, así como catenaria rígida. Puesta en servicio la adaptación al ancho mixto de la cabecera norte de Castellbisbal (salvo vías secundarias), así como la adaptación del Software del Enclavamiento.
- **Estaciones Galicia: Lugo y Coruña**, iniciado las obras de la Nueva Estación de Lugo y puesta en servicio la Estación Provisional de A Coruña.
- **Acceso Puerto A Coruña**, ejecución de las obras del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira.
- Puesta en Servicio del **Nuevo Enclavamiento Electrónico de La Llagosta.**
- Puesta en Servicio de la **primera fase del Soterramiento de Sant Feliu.**
- Ampliación de enclavamientos para la primera fase de la Variante Este de Valladolid.
- Puesta en Servicio de la **Ampliación del enclavamiento de Castellbisbal** incluyendo todo el tercer carril en su ámbito.
- Nuevas versiones de **Enclavamientos de Martorell, L'Arboç, Les Monjos y Vendrell.**
- Puesta en Servicio del **Nuevo Enclavamiento Electrónico de Martorell-SEAT.**
- Nueva versión del sw del **Enclavamiento de Tarragona.**
- Puesta en Servicio del **Nuevo Enclavamiento de A Coruña.**
- Modificación del **Enclavamiento de El Prat de Llobregat para el Nuevo Acceso al Aeropuerto de Barcelona.**

(25) Contenido vinculado al PE2030 en Pilar Servicio, Objetivo 7 (**PSEV-OE7**).

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos reputacionales y sociales:** Afecciones a las circulaciones como consecuencia de la explotación por el gran volumen de obras en ejecución, así como alteraciones de la normal explotación ferroviaria; pérdidas de fondos por plazos cortos de finalización de obras; pérdida de la calidad del servicio debido a retraso de obras.
- **Riesgos operacionales:** desgaste en los equipos; escasez previa de personal técnico con experiencia; rigidez legislativa.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

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

- **Corredor Mediterráneo**

Durante el 2024 Adif seguirá avanzando en la implantación de ancho estándar en el Corredor Mediterráneo a su paso por Catalunya con la puesta en servicio del renovado Túnel de Castellbisbal en vía única.

Para el segundo trimestre de 2024, se prevé la puesta en servicio de la triple vía entre Castellbisbal y Martorell, empleando los renovados túneles de Castellbisbal y Costablanca, incrementando la capacidad de los tráficos ferroviarios entre dichas estaciones. En verano de 2024 se prevé el comienzo de las fases de la adaptación al ancho mixto de la cabecera norte de la estación de Castellbisbal.

Una vez finalizada la intervención en La Granada, en otoño de 2024 se pondrá en servicio la adaptación al ancho mixto, así como mejoras en la accesibilidad con la ejecución de un nuevo paso inferior, en la estación de L'Arboç.

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

Se llevarán actuaciones a partir de verano del 2024 en el túnel de Bará, instalando tercer hilo en las dos vías y actuando en su gálibo de tal modo que se conseguirá lograr el encaje de la nueva plataforma de vía para la circulación en anchos ibérico y estándar, gálibos GC/ GEC 16.

Nuestros compromisos

Para ello se han adjudicado el contrato de obras del proyecto de construcción del acondicionamiento del túnel de Roda de Bará para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo. Tramo Castellbisbal-Murcia. Subtramo: Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Nudo Vilaseca

Variante Este de Valladolid

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

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

Redalsa; Centro de Tecnología de Vía (CTV).

Bajos de la Cabezuela

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

Galicia. Estaciones

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

Línea C-5 de cercanías de Madrid

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

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

Nuestros compromisos

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

Nuestros compromisos

- Tramo II: Se prevé la reposición de los servicios afectados y la reordenación de los accesos que interfieren con la ejecución de la plataforma, así como la plataforma de la intermodal, salvo en el tramo afectado por las conducciones de gas de la compañía Enagas.

- **Otras Actuaciones.** Se llevarán a cabo las obras del soterramiento de la línea de ancho métrico en Torrelavega (Cantabria) y del proyecto de construcción de la Variante de Rincón de Soto (La Rioja); así como se prevé el fin de las obras en Puente de Nicolás Soria (2T 2024).

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

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

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

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

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

Corredor Mediterráneo (Castellbisbal – Nudo Vila Seca)

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

En 2024, se puso en servicio la adaptación al ancho mixto de la cabecera norte de Castellbisbal (salvo vías secundarias), así como la adaptación del Software del Enclavamiento. También se completó la adaptación al ancho mixto de la citada cabecera norte con las vías secundarias de la estación.

En el caso del tramo Martorell – Sant Vicenç de Calders, en 2024 se puso en servicio las adaptaciones al ancho mixto de las estaciones de Els Monjos, L'Arboç y El Vendrell (vías impares), así como la adaptación del Software de dichos Enclavamientos. Dichas adaptaciones se completaron con la Puesta en Servicio de las vías pares, así como remodelación de andenes, ejecución de paso inferior, y mejora de la accesibilidad en la estación de L'Arboç.

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

Estaciones Galicia: Lugo y Coruña

En el 2024 se han iniciado las obras de la nueva estación de Lugo. El nuevo edificio de viajeros se integrará en la plaza intermodal que conectará las estaciones de ferrocarril y autobús. También se construirá un nuevo paso bajo vías, destinado a la comunicación entre andenes, exclusiva para los usuarios del ferrocarril, y a un paso urbano peatonal para uso de la ciudad, que permitirá la conexión transversal, salvando la traza del ferrocarril entre el centro urbano y el parque del Sagrado Corazón. Esta actuación se engloba dentro del Convenio del Área Intermodal de Lugo.

En 2024 se ha puesto en servicio la Estación Provisional de A Coruña. Se ha implantado un nuevo esquema de 6 vías y 3 andenes para viajeros junto al nuevo edificio provisional que permite eliminar las fases intermedias contenidas en el proyecto original reduciendo la afección a las circulaciones ferroviarias, a los viajeros y a los trabajadores de la Estación, permitiendo ejecutar la remodelación del antiguo edificio y ejecutando la futura playa de vías y andenes reduciendo las molestias e interferencias a los usuarios.

Acceso Puerto A Coruña

Se continuó la ejecución de las obras del Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira.

2.2. Mantenimiento de infraestructuras [26]

Principales Hitos

- **Mejora de los procesos** mediante **mantenimiento preventivo, resolución ágil de incidencias y modernización de sistemas.** Además, se han ejecutado **inversiones clave**, algunas con financiación europea, y se han implementado nuevas herramientas tecnológicas para optimizar la gestión y mejorar las condiciones laborales.
- **Concreción del modelo de mantenimiento** de forma práctica con tres contratos clave en términos operativos, ambientales, sociales y de buen gobierno, cuya licitación se ha gestionado en 2024. Además, nuevos contratos de control de vegetación y de mantenimiento de infraestructura (MIV) para las líneas convencionales y de ancho métrico.
- **Mantenimiento de las instalaciones de seguridad:** desarrollo de planes preventivos de las Instalaciones de Seguridad en base a los nuevos criterios generales de **mantenimiento preventivo** que ha supuesto una **reducción del 40% de los ciclos preventivos obligatorios**, mejorando el desempeño de la gestión de los recursos actuales.
- **Definición de criterios técnicos** para la implantación de traviesas polimétricas como alternativa sostenible a las traviesas de madera.
- **Recuperación de infraestructuras ferroviarias** posteriores a sucesos de condiciones meteorológicas de especial relevancia, significatividad y envergadura (DANA en la Comunidad Valenciana a finales de octubre de 2024): trabajos de emergencia, rehabilitación de vías y restablecimiento de la circulación en túneles afectados, sustitución de elementos dañados, adecuación de accesos, trabajos de desbroce y limpieza de plataforma.
- **Plan de Transformación Digital** para facilitar la gestión y la toma de decisiones para avance en la **modernización de la gestión ferroviaria con la digitalización de procesos clave** (actualización de programación de trabajos; comunicaciones digitales para coordinación de trabajos de infraestructura; telefonemas digitales; seguimiento del Presupuesto de inversión; registro de habilitaciones de mantenimiento; optimización de la herramienta de Mantenimiento Preventivo).
- Mejora de la seguridad en los sistemas de **protección de la infraestructura frente a cruces indebidos** con el objetivo de reducir los arrollamientos accidentales.
- Aprobación y firma de la **Política de Gestión de Activos.**
- Desarrollo de un **Modelo avanzado de Gestión de Activos**, para dar respuesta a la evolución experimentada en este ámbito y permitir adoptar las mejores prácticas de gestión en el sector ferroviario a través de una solución integral corporativa que elimine las debilidades de los sistemas de información actuales, aproveche las posibilidades que supone la cuarta revolución industrial y permita la escalabilidad e integración con futuras soluciones tecnológicas.

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

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos en la seguridad y salud del personal:** arrollamientos, caídas, riesgos eléctricos y manipulación de cargas. Se mitigan con el Plan de Accidentabilidad Cero, sistemas de gestión según OSHAS 18001:2007, y protocolos específicos de seguridad.
- **Riesgos reputacionales:** retrasos en ejecución de obras, falta de personal cualificado, y pérdida de calidad del servicio derivados de las labores de mantenimiento correctivo (retrasos en trenes y accidentes). Se gestionan mediante el Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC), control de recursos y auditorías internas de seguridad y salud.
- **Riesgos ambientales durante las labores de mantenimiento:** emisiones, derrames de sustancias en suelos, mala gestión de desechos generados, contaminación del agua, incendios forestales y contaminación acústica. Se mitigan con evaluación ambiental, control de incidentes, gestión de residuos y seguimiento del desempeño ambiental.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- Propuesta de arquitectura del **Control de Tráfico Centralizado, CTC, de alta velocidad.**
- Modernización de las actuaciones con **nuevas tecnologías para conseguir un mantenimiento más ágil, rápido y eficaz.**
- **Actualización de las herramientas informáticas** para disminuir la vulnerabilidad a los ciberataques, aumentar la seguridad en la red interna y aumentar la eficiencia en la gestión y uso de recursos.
- **Control del sistema de gestión ambiental en el mantenimiento** de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias.
- **Adaptación del nuevo personal** proveniente de las Ofertas de Empleo Público de Adif a las actuaciones de Mantenimiento, para que la fiabilidad y la disponibilidad de las instalaciones se mantenga en los estándares adecuados.
- **Adaptación global de la estructura organizativa** de la Dirección de Mantenimiento para mejorar la eficiencia en el mantenimiento con el objeto de proporcionar mejores respuestas ante incidencias (mejora continua).
- Inicio de la **ejecución de los contratos de mantenimiento** de infraestructura y vía, control de vegetación.

Nuestros compromisos

- **Aprobación de más de 35 proyectos de reparación de elementos** de la infraestructura, especialmente puentes, túneles y terraplenes.
- Impartir **formación en materia de gálibos ferroviarios** al sector de las ingenierías.

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

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

- **Buenas prácticas ambientales** en las labores de conservación y mantenimiento.
- Contribución a un **mantenimiento preventivo y correctivo** más respetuoso con el medioambiente mediante el cumplimiento de la Política Ambiental de Adif, en línea con el Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales.
- Gestión eficiente del **gasto en las actuaciones de mantenimiento** y riguroso seguimiento y control del Presupuesto de Explotación e Inversión.
- Liderazgo y desarrollo de **iniciativas estratégicas sostenibles**, así como participación proactiva en actividades propuestas por otras áreas.
- Análisis del **procedimiento de actuaciones internas** y optimización de su control.

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

- **Mantenimiento de Infraestructura y Vía** para líneas convencionales y de ancho métrico.
- **Limpieza integral de vías y playas de estaciones.**
- **Control de vegetación** en plataforma y márgenes e instalaciones.
- Mantenimiento de las **Instalaciones de Seguridad** (Señalización y Telecomunicaciones).
- Asistencia al mantenimiento de las **instalaciones de pasos a nivel** de la RFIG.
- **Conservación y mantenimiento de los edificios y dependencias** dedicados al mantenimiento.
- **Mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares** de las instalaciones de electrificación.

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

- Adaptación del tramo San Cristóbal - Aranjuez a Bloqueo Automático Banalizado.
- Mejora de la línea Huesca – Canfranc, principalmente entre los tramos Ayerbe-Caldearenas y Jaca-Canfranc.

- Renovación integral de infraestructura y vía entre Guillarei y la frontera portuguesa.
- Renovación de vía en la línea Torralba – Soria.
- Duplicación de vía de la línea de cercanías R-3 entre Parets y La Garriga.
- Incremento de capacidad en el tramo entre el nudo de Pinar de Las Rozas y Las Matas.
- Implantación del BAU en el tramo Valls-Salomó.
- Ejecución de sistemas de Control, mando y Señalización en Orduña motivado por las afecciones de la ampliación de andenes de 750 metros.
- Renovación de vía y electrificación en el trayecto Pobla Llarga - Silla.
- Dotación de bloqueo automático de vía única (BAU) de la Línea Zaragoza - Teruel - Sagunto.
- Obras de supresión de bloqueo telefónico Los Rosales – Zafra.
- Duplicación de vía en el tramo Renedo - Guarnizo.
- Ejecución de cerramientos en zonas urbanas y pasos viciosos en el tramo Monforte De Lemos – Lugo.
- Renovación integral de infraestructura y vía en la línea Zafra-Huelva.

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

- Reparación y reposición de los enclavamientos de Bifurcación Rebolledo, Villaverde Bajo, Vallecas y las instalaciones de electrificación, fibra óptica y comunicaciones afectadas por incendio y sobretensión.
- Sustitución de carril gravemente dañado en el trayecto Vilanova i la Geltrú- Castelldefels.
- Mejora de las instalaciones de Señalización y Telecomunicaciones del tramo Palencia – Santander.
- Renovación de vía en el tramo Brazatortas Veredas – Guadalmez Los Pedroches.
- Adaptación de las instalaciones de Señalización de Barcelona Can Tunis.
- Electrificación del tramo Monforte De Lemos-Lugo.
- Trabajos de implantación de nuevos enclavamientos en las estaciones de Veriña y Serín.
- Obras de reparación de trincheras situadas en el trayecto Alcázar de San Juan - Sevilla.
- Desguarnecido de la vía entre Villarrobledo y Socuéllamos.
- Tratamiento de trincheras en la línea Mérida-Los Rosales.

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

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

Por otro lado, la Subdirección de Infraestructura y Vía, encargada de brindar soporte técnico en infraestructura, desarrollar normativas de mantenimiento y ejecutar tareas operativas especializadas, como inspecciones, auscultaciones y proyectos complejos de reparación y rehabilitación.

Además, existen **mecanismos formales de queja y reclamación** como los Criterios Generales de Mantenimiento que establecen un protocolo claro para la gestión de denuncias y reclamaciones. Estas pueden ser presentadas a través de cualquiera de las vías de comunicación interna o externa que Adif pone a disposición, garantizando de esta manera un proceso transparente y un seguimiento adecuado de cada caso.

(27) Contenido vinculado al PE2030 en Pilar Servicio, Objetivo 7 (**PSEV-OE7)**.

2.3. Explotación de infraestructuras [24]

Principales Hitos

Subd. de Instalaciones

- Puesta en servicio del **ERTMS N1 Sevilla – Cádiz.**
- Puesta en servicio de **la modificación de Puertollano (ancho convencional) por afección de las obras de la LAV Madrid Sevilla** (cambio de ancho de una de las vías de estacionamiento y remodelación de la estación).
- Puesta en servicio en toda la RFIG de las **balizas ASFA que protegen las zonas de fin de circulación definidas.**
- Publicación de las condiciones de uso **genéricas de seguridad para las obras de señalización.**
- **Elaboración y traslado a la AESF de los informes de compatibilidad de los sistemas de detección de tren** que dan cumplimiento al artículo 13 de la ETI CMS 2023.
- Elaboración y publicación de las **instrucciones técnicas para gestionar las modificaciones de los productos genéricos de las instalaciones de seguridad y la obsolescencia** de los mismos.
- **Desmantelamiento del sistema EBICAB** y venta a la Administración Ferroviaria Portuguesa (IP) de las más de 2.000 balizas desmontadas.

Control de Mando y Señalización

- Puesta en Servicio del **Nuevo Enclavamiento Electrónico de La Llagosta.**
- Puesta en Servicio de la primera fase del **Soterramiento de San Feliu.**
- Ampliación de enclavamientos para la primera fase de la **Variante Este de Valladolid.**
- Puesta en **Servicio de la Ampliación del enclavamiento de Castellbisbal** incluyendo todo el tercer carril en su ámbito.
- Nuevas versiones de **Enclavamientos de Martorell, L'Arboç, Les Monjos y Vendrell.**
- Puesta en Servicio del **Nuevo Enclavamiento Electrónico de Martorell-SEAT.**
- Nueva versión del sw del **Enclavamiento de Tarragona.**
- Puesta en Servicio del **Nuevo Enclavamiento de A Coruña.**

Principales Hitos

- Modificación del **Enclavamiento de El Prat de Llobregat para el Nuevo Acceso al Aeropuerto de Barcelona.**
- Creación de una nueva jefatura de Área.
- Ampliación de **enclavamientos para la primera fase de la Variante Este de Valladolid.**

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos reputacionales:** por retrasos en la ejecución de las obras. Principalmente producidos por el elevado número de obras simultaneas que por una parte dificulta la dotación de recursos a las empresas tanto a nivel de personal cualificado y por otra presenta un problema de suministro de materiales.
- **Riesgos operativos:** escasez de recursos necesarios tanto en Adif como en las empresas contratistas.
- **Riesgos legales:** priorizar las fechas comprometidas sobre legislación vigente.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

Subd. de Instalaciones

- Puesta en servicio del **ERTMS N1 Hospitalet – Mataró.**
- Contratar e **iniciar las obras para la instalación de DCO's en el C.Mediterráneo, Eje Atlántico y tramo Sevilla-Cádiz.**
- Elaboración la norma sobre movimientos, incompatibilidades y mandos de elementos.
- Incorporación como miembros del Consorcio EULYNX y definición de los protocolos estándar de comunicaciones entre enclavamientos (SCI-ILS) y el enclavamiento con ERTMS N2 (SCI-RBC).
- Licitar nuevos contratos de mantenimiento de las instalaciones de seguridad: MIIS y Tecnólogos.

Nuestros compromisos

Control de Mando y Señalización

- **Necesidad de avanzar en el desarrollo de los tramos de Tercer Carril Castellbisbal-Vilaseca y Astigarraga-Irún, así como la ejecución de infraestructuras de Adif** como el Nuevo Acceso al Aeropuerto de Barcelona, Terminal Logística de la Llagosta, Soterramiento de Sant Feliu, Acceso al Puerto de Cádiz en Bajos de la Cabezuela, Variante Este de Valladolid, etc.

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

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

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

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

Actividades más relevantes 2024 (Enclavamientos, Sistemas de Protección del Tren y Control de Tráfico Centralizado)

- Implantación del tercer carril Castellbisbal-Vilaseca.
- Nuevo Enclavamiento Electrónico de Campomanes RC.
- Modificación del Enclavamiento Electrónico de Palencia para la nueva Plataforma de AV en el Acceso Sur.
- Obras de CMS de la Variante Este de Valladolid.
- CMS de la Nueva Estación de Parla Norte.
- CMS de la Remodelación de Vicálvaro.
- CMS del Nuevo Acceso al Puerto de Castellón.
- CMS del Nuevo Acceso al Puerto de Sagunto.
- CMS del Soterramiento de Sant Feliú.
- CMS del Nuevo Acceso al Aeropuerto de El Prat.
- Nuevo Enclavamiento Electrónico y ERTMS de la Terminal Logística de La Llagosta.
- Modificación de la señalización para la Renovación de Montcada Bifurcación.
- Nuevos Enclavamientos Electrónicos de Bif. Aigües-Vallbona y modificación de Montcada i Reixac.
- Señalización Tercer Carril Astigarraga – Irún.
- CMS de la Nueva Estación de Irún.
- CMS del nuevo enlace Irún – Hendaya.
- CMS de la Variante de Rincón de Soto.
- CMS del Acceso a Bajos de la Cabezuela.
- CMS del Nuevo Acceso al Puerto de Sevilla.

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

- Implantación de ERTMS en Red Convencional:
  - ERTMS Cercanías Madrid.
  - ERTMS Corredor Mediterráneo.
  - ERTMS Cercanías de Barcelona.
- Plan de supresión BT y BAD.
- Despliegue de ASFA Digital y adaptación normativa (ET, NAS).
- Renovación de los Centros de Tráfico Centralizado (CTC).
- Plan de adecuación de las señales de difícil percepción.
- Renovación de los Circuitos de Vía obsoletos.
- Proyectos y licitación de los sistemas de DCO.
- Contratos de apoyo al mantenimiento.
- Validación de productos.

Gasto en Mantenimiento y Explotación [28]

		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Mantenimiento	**Gasto total** incurrido en labores de **mantenimiento** de la **red convencional** (M€)	535,70	595,20	617,80
	Gasto total incurrido en labores de **mantenimiento** de la **red convencional por km** (miles de euros/km vía)	45,10	51,00	52,90
Explotación	**Gasto** total en **explotación** de la **red convencional** (M€) (referido a la gestión del tráfico ferroviario)	204,20	224,60	224,50
	Gasto total de la explotación de la **red convencional por km** (miles de euros/km vía) (referido a la gestión del tráfico ferroviario)	17,20	19,20	19,20

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

2.4. Gestión de los Servicios Logísticos

Principales Hitos

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

Principales riesgos y oportunidades

- **Oportunidades:**
  - Impulso y promoción de la multimodalidad del transporte de mercancías.
  - Colaboración con otros organismos y administraciones públicas.
  - Incremento de la cuota modal de transporte de mercancías.
  - Dar continuidad de la colaboración público-privada para promover la multimodalidad del transporte de mercancías.
- **Riesgos operativos:**
  - Pérdida de calidad del servicio y falta de adaptación de las terminales de mercancías.
  - Pérdida de oportunidad para impulsar la logística ferroviaria de mercancías y aumentar el tráfico de UTIs en las instalaciones de servicio de mercancías, conllevando así una pérdida de la calidad del servicio.
  - Inadecuada y obsoleta oferta y gestión de los servicios de transporte de mercancías por falta de eficiencia y capacidad para del desarrollo óptimo de la actividad.
- **Riesgos financieros:**
  - Pérdida de financiación asociada a los fondos *NextGen* (MRR) por incumplimiento de las acciones emprendidas.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

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

En 2024, la Dirección de Servicios Logísticos (en adelante DSL) de Adif continúa con el desarrollo de acciones, nuevas u otras ya iniciadas en ejercicios anteriores, para conseguir una mayor eficiencia de las terminales ferroviarias de transporte de mercancías, alineadas con las Iniciativas **estratégicas de actuación** establecidas, para esta Dirección, en el Plan Estratégico 2030 (en adelante, PE2030) de Adif, como son, entre otras: **evolucionar los modelos de gestión de las instalaciones** de servicio **dedicadas al transporte de mercancías**, disponer de una **red de nodos logísticos** en la red prioritaria de mercancías, posibilitar los servicios de **Autopistas Ferroviarias** o implementar la **Transformación Digital del Transporte de Mercancías**, todo ello alineado con los objetivos de la Iniciativa **Mercancías 30**, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En relación con la **Iniciativa Mercancías 30**, lanzada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el 2022, la DSL, junto con la Dirección de Estrategia Empresarial, realizan un seguimiento de las distintas Iniciativas, tal como han quedado recogido en el Plan Mercancías 30, como plan transversal incluido en el PE2030 de Adif. Adif pretende **potenciar el transporte ferroviario** de mercancías como **eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales**, desde la perspectiva de la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

El objetivo principal de las distintas acciones y medidas que configuran la Iniciativa es permitir elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10% y, entre otras, reducir las externalidades negativas aso-

ciadas al transporte (contaminación, accidentes, ruido, congestión, etc.).

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

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

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

- Infraestructuras (I).
- Gestión de Capacidad (GC).
- Terminales (T).
- Autopistas Ferroviarias (AF).
- Digitalización (D).
- Ayudas (AY).

Estas acciones y medidas se desarrollan en Adif a través de iniciativas estratégicas específicas dentro del Plan Mercancías 30 que se describen a continuación, a través de las siguientes premisas: Terminales intermodales y logísticas estratégicas Se pretende implantar una Red de Terminales interoperables y conectadas que vertebren la red de terminales intermodales y logísticas del país.

Premisa 1: Adif es un agente clave como proveedor de infraestructuras ferroviarias

Terminales Intermodales y logísticas estratégicas

Se pretende **implantar una Red de Terminales interoperables** y conectadas que vertebren la red de terminales intermodales y logísticas del país.

Con la selección de nodos intermodales estratégicos, valorando distintos aspectos técnicos, se persigue:

- Fomentar la intermodalidad (incorporando ancho estándar, vías 740 m, gran capacidad (> 200.000 UTI)).
- Incluir espacios para desarrollo de actividad logística y nuevos servicios que aporten valor a la actividad ferroviaria (DUM, servicios de Autopista Ferroviaria, etc.).
- Aumentar la cooperación entre diferentes administraciones del sector.
- Aumentar la participación de la iniciativa privada en la gestión de terminales ferroviarias de mercancías.

Los nodos intermodales considerados son los siguientes:

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

Esta red de nodos estratégicos tiene asociado un Programa de Actividad integrado en los PGE con una inversión prevista estimada de 302,7 M€

Durante este ejercicio se han adjudicado e iniciado las obras de la subfase 1C de remodelación de la terminal de Vicálvaro consistente en la incorporación de una terminal intermodal para tratamiento de trenes de 740 metros y se ha avanzado en la ejecución en las terminales de La Llagosta, Madrid-Vicálvaro (subfase 1B), Valladolid, Valencia Fuente San Luis y Vitoria-Gasteiz Júndiz.

Todas estas obras disponen de financiación europea a través del **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia**, dentro de la componente 6 dedicada a la movilidad sostenible, segura y conectada y la línea de inversión 13 dedicada a la intermodalidad y la logística, cuyo objetivo de mejorar la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de nuestros nodos de distribución.

Además, se ha adjudicado en 2024 la Asistencia Técnica para la redacción del proyecto de Vicálvaro (Subfase 1C). Se trata de una Edificación que contempla la remodelación del edificio de gestión de la terminal, habiéndose finalizado y aprobado dicho proyecto.

En Valencia Fuente San Luis, se ha obtenido Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable del Plan de Ordenación de la Zona Logística Ferroviaria, y se ha aprobado el proyecto del vial de conexión interna del nodo intermodal en construcción con la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia (ZAL).

En relación con la Terminal de Transporte de Mercancías de Madrid-Vicálvaro, también se ha avanzado con el Proyecto de Delimitación y Utilización de los Espacios Ferroviarios (y el Plan Especial que lo desarrolla) que posibilitará el desarrollo de una zona logística de actividades asociadas al transporte ferroviario, con disponibilidad de suelo logístico especializado, y que contribuirá a la atracción de grandes operadores. Para ello, se han mantenido reuniones con las administraciones locales y autonómicas afectadas, con carácter previo a su tramitación para la aprobación definitiva por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El Proyecto de Delimitación y Utilización de los Espacios Ferroviarios contempla los usos en esta zona de servicios y actividades de interés general, conforme a lo establecido en los artículos 9 y 10 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y es el primero que se está tramitando en Adif.

Por lo que respecta al grado de avance en la red de **terminales principales**, en 2024, se ha adjudicado y se encuentra en ejecución la redacción del proyecto para ampliación de longitud de vías en la terminal de mercancías de Villafría, actuación que forma parte del Plan de Terminales Principales.

Premisa 2: rol dinamizador de Adif en la generación de negocios

Adif debe fomentar la colaboración entre las distintas partes implicadas al objeto de promover la actividad económica de las terminales de transporte de mercancías, reforzando sus relaciones con otros agentes implicados en las cadenas logísticas (cargadores, operadores logísticos, empresas ferroviarias, explotadores de terminales), siendo de especial relevancia, para su consecución, el proceso para seleccionar a las empresas adecuadas para cada modelo.

Premisa 3: Adif debe facilitar la comercialización y explotación de las terminales acorde con las necesidades del sector transporte y la logística

Se aboga por dotar de mayores plazos de explotación a las empresas adjudicatarias, la ejecución de inversiones que proporcionen mayor calidad y eficiencia en la prestación de los servicios, de forma similar al modelo *land-lord* avanzado que se viene utilizando en las terminales portuarias.

Durante el ejercicio 2024, en el marco de las premisas 2 y 3, y con relación a la publicación de licitaciones y/o establecimiento de acuerdos para la ampliación de las vigencias, se han redactado, publicado y licitado pliegos y firmas de adendas asociadas a la gestión integral de servicios y servicios de manipulación y maniobras en distintas regiones como Noaín, Vicálvaro/Abroñigal (Madrid), Barcelona. Adicionalmente, en licitaciones de espacios comerciales (talleres) hay que destacar las de las instalaciones de Santa Catalina (Madrid) y las de Medina del Campo por su relevancia en el transporte de mercancías.

Por otro lado, con el fin de **reforzar la orientación al cliente** en cuanto a calidad y eficiencia en la prestación de los servicios se ha **actualizado la oferta de servicios en las terminales de Adif** a través de los nuevos Catálogos de Servicio de Maniobras y otras operaciones sobre el tren, de Manipulación de UTI y de Suministro de Combustible.

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

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

Al objeto de promocionar la calidad del servicio prestado en Terminales de Adif, dentro de las jornadas realizadas el 12 de julio de 2023 con las empresas del sector, se propuso la formalización de un Grupo Técnico de Calidad.

El objetivo de este GTC es proponer y desarrollar un sistema de referencia genérico con parámetros de calidad de servicio que establezcan el nivel de servicio que puede esperar el cliente (indicadores de calidad de servicio) aplicable a los servicios ofrecidos por los explotadores de servicio en las terminales intermodales de titularidad de Adif, de forma consensuada y equilibrada, promoviendo la eficiencia en la prestación de estos servicios.

Durante el ejercicio 2024 **se ha desarrollado el documento de gobernanza de este GTC.** Adif ha trabajado conjuntamente con el sector sobre un paquete de métricas que sirvan para mejorar niveles de servicio apoyando a aquellas empresas que tienen concedida la explotación y realizan su prestación en Terminales de Adif. El 12 de septiembre de 2024 quedó constituido el "Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales de Adif". En el mismo están representados:

- Las Empresas Ferroviarias: Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Renfe Mercancías y Transfesa.
- Las Asociaciones de Empresas de los sectores de la logística, cargadores, transportistas y distribuidores: ACE, CETM, UOTC, FAPROVE, UNESID y AECOC.
- Explotador de Servicio en Nodos Logísticos Intermodales.

Premisa 4: Consideración de las Autoridades Portuarias como socios estratégicos para la provisión de infraestructuras y la gestión de la Red de Terminales Intermodales

Para cumplir con esta premisa se propone que su gestión se instrumentalice mediante sociedades mercantiles estatales, en las que incluso podrían tener cabida otras entidades públicas o, en su caso, privadas.

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

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

A lo largo de 2024, se han dado los primeros pasos para la puesta en marcha de la sociedad, iniciándose los trabajos correspondientes para dotarla de los instrumentos y recursos necesarios de cara al comienzo de su actividad (definición de sus mecanismos de contratación, creación de su imagen de marca, dotación de personal para su gerencia, etc.).

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

área de influencia, así como para el transporte internacional.

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

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

La constitución de *Train Port* Barcelona estaba contemplada en el protocolo de colaboración para impulsar la construcción de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario del Port de Barcelona, alcanzado en octubre de 2020 por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA por entonces), la Generalitat de Catalunya, Adif, Puertos del Estado y el Port de Barcelona.

Premisa 5: Adif debe profundizar en la cultura del transporte de mercancías por ferrocarril

Estableciendo los mecanismos de cooperación entre las diferentes áreas de la empresa para garantizar un funcionamiento eficiente y sostenible de este modo de transporte.

Se han desarrollado distintos proyectos transversales entre diferentes áreas de Adif para el fomento del transporte de mercancías en los que hemos trabajado con la visión *end-to-end* del proceso de transporte:

- **Plan de Mercancías 30 de Adif.**
- **Oficina de apoyo y asesoramiento para la puesta en marcha de servicios de AA.FF.**
- **Plan de Transformación Digital de Mercancías.**

Evolución de la actividad en las terminales

Durante el año 2024, Adif ha prestado, de forma directa y con sus propios medios, el servicio de manipulación de UTI en 3 Terminales y el servicio de maniobras y otras operaciones sobre el tren en 11 Terminales. Asimismo, Adif ha prestado servicio de suministro de combustible en 18 puntos fijos de suministro repartidos en toda la red ferroviaria. Además, en otras 25 Instalaciones de Adif la prestación de servicios, bien del servicio de manipulación y/o del servicio de maniobras y otras operaciones sobre el tren, es realizada por un tercero a su riesgo y ventura, que actúa como explotador de servicio. Por último, las Instalaciones con operaciones de maniobras y otras operaciones sobre el tren que han sido gestionados en régimen de autoprestación directamente por las empresas ferroviarias ascienden a un total de 137 instalaciones.

En este sentido, la participación en la prestación de los servicios es la siguiente:

- En servicios de manipulación: 91% realizados por otros explotadores, a su riesgo y ventura.
- En servicios de maniobras y operaciones del tren: 84% realizados por otros explotadores, a su riesgo y ventura y en autoprestación.

La actividad de transporte de mercancías por ferrocarril realizada en las terminales titularidad de Adif durante el año 2024 fue la siguiente:

- **Los trenes recibidos y expedidos, en las Instalaciones de Adif recogidas en la Declaración de la Red 2024, fue de 98.782 trenes,** lo que supone un descenso del 0,9% respecto del 2023.

- La **actividad de manipulación de UTI fue de 527.281 UTI**, que supone un descenso del 3% respecto al año anterior.

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Instalaciones logísticas (total de UTIs manipuladas)	570.316	516.380	527.281

Adicionalmente, **durante el año 2024 se han suministrado a las empresas ferroviarias y a otras áreas de Adif un total de 44,91 millones de litros de gasóleo B** siendo 41,28 millones de litros, de gasóleo B exento, a las empresas ferroviarias, 3,00 millones de litros, de gasóleo B exento, a Adif y 0,63 millones de litros, de gasóleo B bonificado, a las grúas y grupos electrógenos. El total de litros **supone un descenso de un 6,5% respecto a lo suministrado en 2023**, que puede deberse a la electrificación de líneas, puesta en servicio de nuevas líneas de Alta Velocidad y la compra por parte de las Empresas Ferroviarias de locomotoras con tracción eléctrica, además de suministro por las propias Empresas Ferroviarias en Puntos móviles gestionados por sus propios medios.

Autopistas ferroviarias (AA.FF.)

En relación con el bloque temático de la Iniciativa **Mercancías 30** correspondiente a la puesta en marcha de servicios de Autopista Ferroviaria (AF), la Oficina de Apoyo y Asesoramiento (OAA), en funcionamiento desde enero de 2022, ha mantenido 3 reuniones a lo largo de 2024 en las que se ha continuado con los trabajos encomendados con objeto de adecuar la infraestructura ferroviaria para posibilitar estos servicios, y ofrecer a las empresas y administraciones interesadas la información que precisen.

Así, durante el ejercicio 2024, la OAA ha trabajado sobre los 17 proyectos logísticos ya recibidos con anterioridad. Además, se han incorporado nuevos proyectos logísticos relativos a los siguientes itinerarios:

1. Cádiz – Madrid.
2. Huelva – Júndiz.
3. Murcia – Júndiz.
4. Salamanca – Valencia.
5. Salamanca – Júndiz.

Durante 2024, se han realizado ya servicios de autopista ferroviaria en el corredor Barcelona – Le Perthus (con destinos a Ludwigshafen, Duisburg y Bettembourg) en ancho estándar

Además, el corredor Madrid – Valencia (ancho ibérico), ya adaptado para la realización de servicios de autopista ferroviaria, fue puesto en servicio oficialmente en el mes de julio de 2024, desarrollándose las primeras relaciones de servicios de autopista ferroviaria con normalidad hasta final de año, únicamente paralizados durante los meses de noviembre y diciembre debido a los cortes de línea provocados por la DANA que tuvo lugar en el ámbito de Valencia.

Por su parte, el corredor Huelva – Sevilla – Córdoba también se encuentra acondicionado para la circulación, tras haber finalizado las obras de adecuación necesarias.

En el corredor Madrid – Zaragoza las obras necesarias para su adaptación se iniciaron a finales de 2024 con el desarrollo de los trabajos previos pertinentes de topografía, geotecnia, etc., si bien el grueso de las actuaciones se espera que comiencen en abril de 2025, con el corte completo de la línea para la adecuación del gálibo de los túneles, pasos superiores y tramos metálicos correspondientes. Este corte se mantendrá al menos, según la estimación actual, hasta diciembre de 2025. No obstante, las obras continuarán desarrollándose en el corredor, ya tras la reapertura al tráfico, sobre las instalaciones de seguridad y comunicaciones, a lo largo del año 2026.

Por otro lado, a lo largo del año 2024 se ha trabajado en la redacción y licitación de los proyectos y licitación de las obras necesarios para la adecuación del corredor Algeciras -Córdoba – Madrid, cuyas obras se estima que comenzarán a principios del año 2026. Además, se están redactando los proyectos constructivos en los tramos Zaragoza – Tarragona – Barcelona y Badajoz – Puertollano. Asimismo, en el resto de los corredores, se ha seguido avanzando en la realización de los estudios técnicos y socioeconómicos correspondientes de cara al planteamiento de las actuaciones necesarias.

Dado que son necesarios cortes totales en el tráfico ferroviario para la ejecución de obras en los tramos Madrid – Zaragoza y Madrid – Andalucía durante los años 2025 y 2026 respectivamente, en el año 2024 se han mantenido diversos encuentros con EE.FF., operadores logísticos y autoridades portuarias para informarles de dichos cortes.

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

Digitalización

El conjunto de acciones de digitalización, en desarrollo durante 2024, forma parte de la iniciativa estratégica IE3 dentro del PE2030 que aborda la mejora de los procesos operativos, comerciales, técnicos etc. y de las transacciones de información que intervienen en el desarrollo de los servicios ferroviarios ofrecidos en la cadena de transporte de mercancías y de suministros en general.

Desarrollo del Plan de Transformación Digital de Mercancías (PTDM)

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

Durante el año 2024, se ha iniciado la Fase de Ideación, creando un Equipo Transversal que forman el **Comité del PTDM** y conformado por distintas Áreas expertas de Adif.

En primer lugar, se ha realizado un análisis de la situación actual del ámbito de las mercancías y de su madurez digital. Se han identificado las necesidades y los requisitos de negocio, incorporando una revisión del entorno sectorial (*benchmarking* de iniciativas de digitalización) y de la Arquitectura Empresarial actual (conjunto de datos, procesos, soluciones y sistemas). Se ha completado esta primera fase con la realización de un **análisis interno y externo y un DAFO.**

Adicionalmente, se ha iniciado una segunda fase, estableciendo de manera conjunta y transversal una **misión, visión y objetivos estratégicos** para el ámbito de las **Mercancías en Adif.**

Desarrollo del Proyecto SIMPLE

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

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

Participación en la "Oficina de Gobierno y Estrategia del Dato"

La DSL participa en la Oficina con el desarrollo de 2 casos de uso que han sido aprobados por su impacto en el negocio y viabilidad técnica. Durante el 2023, la Oficina de Transformación Global de Adif y la DSL están desarrollando el primer caso de uso denominado: "Automatización de Informes Clave de actividad", que ayudará a mejorar los procesos de reporting de la actividad del transporte de mercancías por ferrocarril (UTI y Trenes).

Durante el último trimestre de 2024 se han iniciado los trabajos de cotejo de la información de la Plataforma STRATIO con los sistemas de gestión propios de Adif

El desarrollo está previsto que entre en producción durante el primer trimestre del ejercicio 2025.

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

Durante el año 2024, se ha continuado manteniendo reuniones con empresas del sector de las telecomunicaciones y los sistemas digitales para identificar los posibles casos de uso:

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

Otras actividades realizadas en 2024

Gestión de medios

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

- Ejecución del contrato de adquisición de dos grúas pórtico 2-6-2 para el centro logístico de Valencia FSL (completada la estructura de las grúas y en ejecución de los distintos elementos que la configuran).
- Licitación y adjudicación del contrato de "Suministro de tres grúas RMG automatizadas (A-RMG) para el centro logístico de Vicálvaro (Madrid). En fase de fabricación en las Instalaciones del Adjudicatario.

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

- Se encuentra en fase de ejecución el contrato de mantenimiento de locomotoras de la Serie 310, adjudicado a la empresa Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.
- Se encuentra en fase de ejecución el contrato de mantenimiento de locomotoras de maniobras de la Serie 311, adjudicado a la empresa Transervi S.A.

2.5. Seguridad integral del sistema ferroviario (todas las actividades de seguridad) [29]

Seguridad en la circulación

Prevención de Riesgos laborales

Seguridad Ambiental

Ciberseguridad

Seguridad y Autoprotección

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

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

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

La información referente a la seguridad integral del sistema ferroviario se divulga en el apartado **5. Seguridad Integral Ferroviaria.**

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

2.6. Otras áreas de actividad

Principales Hitos

- **Servicios Logísticos** (30)
  - **Desarrollo Infraestructuras:** disponer de una red de **nodos logísticos en la Red prioritaria de mercancías** (red de Terminales Intermodales y Logísticas interoperables y conectadas, situadas en los Corredores Prioritarios de Mercancías de la Red TEN-T, que integre plenamente el ferrocarril en la cadena de transporte de las empresas del sector).
  - Evolución de los **modelos de gestión** de las instalaciones de servicio dedicadas al transporte de mercancías.
  - Impulso de la implantación de **servicios de Autopistas Ferroviarias**, de ancho ibérico y estándar, en aquellos corredores prioritarios de mercancías, como el Corredor Atlántico y Corredor Mediterráneo.
  - Documento de gobernanza del **Grupo Técnico de Calidad en Terminales Intermodales y Estratégicas.**
- **Telecomunicaciones** (31)
  - Ejecución del **despliegue de nuevas redes y sistemas de telecomunicaciones que satisfagan las necesidades operativas de Adif**, haciendo especial seguimiento de las actuaciones financiadas por el MRR.
  - Impulso de medidas para la **mejora del mantenimiento, explotación y ciberseguridad del área de telecomunicaciones.**
  - Gestión adecuada de la **provisión de servicios de telecomunicaciones al cliente** interno y externo.
- **Energía** (32)
  - **Licitación y adjudicación** del contrato de "Servicio del mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares de las instalaciones de electrificación (Línea aérea de contacto y subestaciones de tracción)".
  - **Licitación y adjudicación** del contrato "Mantenimiento integral de las líneas de alta tensión de Adif y Adif AV".
  - Continuación con el **desarrollo del Convenio entre Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Adif**, para la progresiva sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos, iniciando la modificación de las locomotoras de mercancías.

(30) Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Servicio. Objetivo 1 (**PSEV-OE1**), Objetivo 5 (**PSEV-OE5**) y Objetivo 7 (**PSEV-OE7**).
(31) Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Servicio. Objetivo 3 (**PSEV-OE3**).
(32) Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Sostenibilidad. Objetivo 1 (**PSOS-OE1**).

Principales Hitos

- **Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales** (33)
  - Desarrollo de la actividad internacional en materia **de regulación y estandarización en defensa de los intereses de Adif** y del sector ferroviario español en foros de decisión multilaterales (Comisión Europea, UIC, otros organismos...).
  - **Promoción de las empresas españolas** mediante la asistencia a reuniones, foros, organización de eventos como la Feria internacional "Rail Live" y la coordinación y atención a delegaciones de países interesados en nuestro modelo ferroviario.
  - Desarrollo y gestión de los **corredores europeos que discurren por España** (Atlántico y Mediterráneo) y de otras conexiones con países fronterizos.
- **Patrimonio y Urbanismo** (34)
  - Desarrollo del **Proyecto Madrid Nuevo Norte.**
  - Nuevo **Complejo Ferroviario de Atocha.**
  - Elaboración de **Informes Patrimoniales-Urbanísticos.**
  - Elaboración de **Expedientes de reversión.**
- **Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario** (35)
  - **En el ámbito del Grupo Societario:**
    - **Participación en 75 entidades** de carácter muy diverso (sociedades mercantiles, fundaciones, asociaciones, etc.) optimizando la participación de Adif a fin de aportar valor a la E.P.E.
    - **Racionalización del "Grupo Societario"**, procediendo a realizar los trámites necesarios para desinvertir en aquellas sociedades que no aporten valor a la E.P.E. En particular, se ha desinvertido en INPASA, se trabaja para la desinversión en la sociedad de Barcelona Regional, y se ha liquidado la sociedad Arcoduplo.
    - Adquisición a Renfe Operadora del 2,5% de sus acciones en **Gijón al Norte, S.A. y Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.**
    - **Negociación Redalsa:** Adif gestiona compra de acciones de minoritarios.
    - Compra de parte de las acciones de Renfe Operadora en **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.**
    - Constitución de la **sociedad Train Port Barcelona, S.A., S.M.E,** en la que Adif posee el 50% del accionariado y la Autoridad Portuaria de Barcelona, el 50% restante.

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

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

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

Principales Hitos

- En el ámbito de las Operaciones de Integración:
  - Operaciones de integración en **13 ciudades españoles.**
  - Suscripción del **Convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), Adif, el Ayuntamiento de Bilbao y la Sociedad Bilbao Ría 2000** para la integración del ferrocarril y desarrollo de la actuación de renovación urbana en el ámbito urbano de Olabeaga del término municipal de Bilbao.
  - Suscripción del **Protocolo General de Actuación con Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Alicante:** acuerdo para construir nueva estación central e infraestructura.

Principales riesgos y oportunidades

- **Servicios Logísticos:**
  - **Obsolescencia y mantenimiento de infraestructuras:** deterioro de terminales y red ferroviaria que afecta la eficiencia y competitividad del servicio.
  - **Competencia de otros modos de transporte:** mayor atractivo del transporte por carretera debido a costos y flexibilidad.
  - **Baja demanda y rentabilidad limitada:** dependencia de la actividad económica y dificultad para atraer clientes en ciertas rutas.
  - **Complejidad regulatoria y administrativa:** requisitos legales y burocráticos que pueden retrasar proyectos y operaciones.
  - **Sostenibilidad y transición energética:** necesidad de adaptar las operaciones a normativas ambientales y reducir emisiones.
  - **Capacidad de inversión y financiación:** limitaciones presupuestarias que afectan la modernización y expansión de servicios.
- **Telecomunicaciones**
  - **Lento avance en la supervisión y aprobación de proyectos**, materializado en un retraso en diversas actuaciones, entre otras de despliegue de redes 5G.
  - **Avance más lento del esperado en el desarrollo de determinadas obras de despliegue de redes**, como consecuencia de aspectos como: recursos de las empresas contratistas, trámites administrativos con terceros, compatibilización de trabajos la explotación ferroviaria y disponibilidad de personal habilitado.
  - **Limitación de recursos para la digitalización de herramientas** para el mantenimiento que ha llevado a seguir estando pendiente la informatización de hojas de control de instrucciones técnicas de mantenimiento.
  - **Limitación de recursos operativos** en determinados territorios, dedicados al mantenimiento de fibra óptica, que afecta a trabajos de obras y provisión de servicios.

Principales riesgos y oportunidades

- **Energía**
  - **Riesgos financieros y operativos:** detectados a través de la herramienta SCIIF por falta de suministro.
  - **Riesgo reputacional:** dado que se gestiona un servicio para los operadores ferroviarios. Se han implementado herramientas y sistemas que mejoran la gestión y permiten asegurar que la facturación del suministro de corriente de tracción cumple con los estándares necesarios de no-discriminación, transparencia y equidad.
  - **Riesgo de falta de Garantías de Origen (GdO).**
  - **Incremento de impacto sobre la biodiversidad:** aumento de electrocuciones de aves protegidas en las instalaciones de catenaria.
- **Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales**
  - **Riesgos relacionados con procesos regulatorios o de estandarización** que perjudiquen a Adif.
  - **Pérdida de reputación.**
  - **Pérdida de influencia y de recursos** que permitan potenciar infraestructuras de interés (principalmente las conexiones con Portugal y Francia).
- **Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario**
  - **Grupo Societario**
    - **Reputación y Comunicación:** transmitir una imagen de la compañía inadecuada o distorsionada, que afecte al posicionamiento de la marca Adif como Entidad bien gestionada, responsable y transparente.
  - **Operaciones de Integración**
    - **Reputación y Comunicación:** las operaciones de integración son extremadamente complejas y en ellas intervienen diferentes actores tanto internos como externos, y la falta de coordinación y comunicación puede generar la ralentización de éstas con la consiguiente pérdida de reputación. Por otro lado, al ser actuaciones desarrolladas en las ciudades están muy en contacto con los ciudadanos y afectan bastante a la movilidad y al funcionamiento de la ciudad en el ámbito en el que se desarrollan pudiendo llegar a ser muy mediáticas.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- **Servicios Logísticos:**
  - **Promover la multimodalidad del transporte de mercancías** en colaboración con otros organismos: **servicios de autopistas ferroviarias.**
  - **Impulsar el transporte multimodal:** desarrollar y gestionar infraestructuras que faciliten la integración de diferentes modos de transporte en el ámbito de mercancías, con especial foco en modos alternativos y sostenibles.
  - **Incrementar cuota modal** del transporte de mercancías.
- **Telecomunicaciones**
  - **Avance en el despliegue de redes GSMR**, sobre todo aquellas asociadas a proyectos de supresión de bloqueos telefónicos, y las financiadas mediante fondos MRR.
  - Finalización de la primera **fase de renovación de la red IP Multimedia** y concreción del plan de mitigación del resto de la red.
  - Avance significativo en la **ejecución de las obras de renovación de infraestructura de telecomunicaciones** en los diferentes ámbitos territoriales.
  - **Avance significativo en los trabajos sobre sistemas de explotación ferroviaria:** comunicaciones en CTCs, detectores de cajas calientes (DCCs) y sistemas de audio grabación.
  - **Avance significativo en la adopción de GIS como herramienta de mejora en los procesos de ingeniería de la red de fibra óptica.**
  - Comenzar a elaborar el **plan estratégico de evolución** de los sistemas de radiocomunicaciones ferroviarias en Adif.
- **Energía**
  - Licitación de la **implementación del *software* base de los nuevos sistemas de telemando de energía** e implementación en el Sistemas de Telemando de Energía Sur, así como la licitación de remotas y conversores de protocolo asociados al sistema de control.
  - Desarrollar un **plan integral de mejora de las protecciones eléctricas en líneas de corriente continua**, incluyendo estudios de riesgos por impacto de rayos y optimización de protecciones.
  - Nuevo **Convenio entre Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Adif**, para la sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos en los trenes de Larga Distancia.
  - Desarrollar el **contrato de "Mantenimiento integral de las líneas de alta tensión de Adif y Adif AV".**
  - Redacción de la **"norma preventiva de seguridad en los trabajos de Línea Aérea de Contacto"**, como actualización de la antigua CG /SHT nº 3.
  - Publicación de una **nota técnica "Protecciones de la avifauna en las líneas aéreas de alta tensión"**, así como la redacción de la **instrucción técnica "Gestión de Electrocuciones de la Avifauna en las líneas aéreas de alta tensión".**

Nuestros compromisos

- **Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales**
  - **Asegurar una presencia proactiva en instituciones y organismos internacionales,** para asegurar la defensa de nuestros intereses y los del sector ferroviario español.
  - **Avanzar en la cooperación con nuestros países vecinos** para la promoción del transporte ferroviario y el fomento del cambio modal desde opciones más contaminantes como la carretera o el avión hacia el ferrocarril.
  - **Consolidar la proyección internacional de la Entidad y del sector ferroviario.** Se busca incrementar la presencia de Adif en los foros de decisión y también buscar alianzas con posibles socios estratégicos, con el objetivo de desarrollar negocio en otros países, aumentar y consolidar la presencia de Adif y de las empresas del sector y mejorar su competitividad en el resto del mundo.
- **Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario**
  - **Coordinación y planificación anual de comisiones técnicas** en el ámbito de las sociedades de integración, para gestionar las actuaciones en desarrollo y minimizar riesgos e incidencias.
  - **Gestión de compromisos económicos:** instrumentar planes de integración de Olabeaga (Bilbao), Gijón y Vitoria, adecuar vencimientos de los préstamos participativos otorgados y dar seguimiento a los compromisos financieros de planes de integración de varias ciudades, incluyendo la suscripción de convenios en Gijón y Alicante.
  - **Gestión societaria:** actualizar instrucciones internas, inscribir la desinversión en **Barcelona Regional**, Agència de Desenvolupament Urbà S.A.
  - Adif analiza la **compra de participaciones** de socios minoritarios en sociedades tales como Redalsa, y acciones de Renfe Operadora en sociedades como **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A, Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.**

2.6.1. Servicios Logísticos [36]

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

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

(Ver apartado **2.4 Gestión de los Servicios Logísticos**).

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

2.6.2. Telecomunicaciones [37]

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

- Se ha avanzado significativamente en la ejecución de obras de despliegue de GSMR, y otras como actualización tecnológica en detectores de cajas calientes y sistemas de audio grabación.
- Se han iniciado los replanteos u obras en todos los lotes de renovación de infraestructura de comunicaciones.
- Se ha comenzado la ejecución de la primera fase de renovación de la red IP Multimedia.
- Se ha comenzado la implantación de una herramienta GIS para la mejora de los procesos de ingeniería sobre la red de fibra óptica.
- Se ha finalizado la ejecución de un proyecto de consultoría para la implantación de medidas de seguridad en el servicio de telefonía móvil corporativa de Adif.
- Se ha avanzado en la ejecución del plan de tratamiento del riesgo y definición de medidas en materia de ciberseguridad.
- Se ha comenzado la ejecución de una actuación de implantación de sondas de identificación de activos conectados a la red de telecomunicaciones de Adif.
- Se han finalizado algunas de las medidas de mejora en los sistemas de telecomunicaciones del CRC de Barcelona y se ha avanzado en la ejecución del resto

2.6.3. Energía [38]

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

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

- Puesta en servicio del del Sistemas de Telemando de Energía Norte.
- Puesta en servicio de las subestaciones móviles de Casetas y Puente de San Miguel.
- Puesta en servicio de las subestaciones en Aguilar de la Frontera, Fernán Núñez, Cortes de Navarra y Parets del Valles.
- Proyectos constructivos de mejora de las protecciones en la línea aérea de contacto del Sevilla - Cádiz y en el tramo Madrid Atocha - Torrejón de Ardoz.
- Proyectos constructivos de adaptación de la SE reductora de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, modificación de trazado de LAT de 66kV a su paso por Peñaflor; nueva línea de acometida a la SE Gandía.

(Ver apartado **2.1.5. Consumo y combinación energéticos (E1-5)**)

(37) Contenido vinculado al PE2030. Pilar Servicio, Objetivo 3 **(PSEV-OE3)**.
(38) Contenido vinculado al PE2030. Pilar de Sostenibilidad. Objetivo 1 (**PSOS-OE1**).

2.6.4. Asistencias técnicas y colaboraciones internacionales [39]

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

(Ver apartado Proyección internacional).

2.6.5. Patrimonio y Urbanismo [40]

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

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

(Ver apartado 2.7 Patrimonio y Urbanismo).

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

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

2.6.6. Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario [41]

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

(Ver apartado **2.8 Sociedades de integración ferroviaria**, y apartado **2.9 Grupo Societario).**

2.6.7. Programa Activos para el Desarrollo

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

Dentro del Programa, el cual se desarrolla íntegramente en Adif, dado que su objeto son los activos inmobiliarios en desuso, se ha generado durante 2024 un nuevo contrato, sumado a los 9 contratos generados en años anteriores.

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

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

2.7. Patrimonio y Urbanismo [42]

Principales Hitos

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

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos y oportunidades:**
  - No se han identificado.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

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

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

El **Proyecto de Madrid Nuevo Norte** permitirá la eliminación de la barrera urbana que supone hoy día la playa de vías de la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, al cubrirlas generando un nuevo parque a cota urbana.

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

Permitirá la total integración de la nueva estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor en su entorno urbano, mejorando la accesibilidad a la misma. También permitirá los diferentes intercambios entre diferentes modos de transporte, convirtiéndose la futura estación en el polo dinamizador del Proyecto Madrid Nuevo Norte (MNN).

Además, Adif es la EPE encargada de llevar a cabo el Proyecto y la ejecución de la Nueva Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, para lo que recientemente se ha adjudicado un concurso internacional en el que se han tenido en cuenta los mayores estándares de sostenibilidad.

Todas las actuaciones y procesos administrativos requieren el trabajo previo y coetáneo de actualización y mantenimiento de dicho **Inventario de Bienes Inmuebles**, que en 2024 ha supuesto la actuación sobre 312 Unidades de Inventario dentro del programa anual de dicha actualización.

Los **proyectos destacados** durante el ejercicio 2024 son los siguientes:

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

  En 2024 se ha trabajado conjuntamente con Renfe-Operadora, CreaMNN, los Registros de la Propiedad nº 29, 38 y 54, así como con el Ayuntamiento de Madrid, para regularizar registralmente los suelos ferroviarios objeto de concesión conforme a los ámbitos y al Servicio General Ferroviario definidos en la MPG, así como inscribir los aprovechamientos urbanísticos de los suelos demaniales en folio independiente.

  El 15 de febrero de 2024 se firmó una adenda de modificación y prórroga por 4 años del Convenio suscrito el 19 de febrero de 2020 entre Adif, Adif AV y CreaMNN del contrato de "Servicios para la transformación de la Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y su integración urbana" para la redacción por el adjudicatario de los Anteproyectos de la Etapa 1 de dicho contrato.

  En desarrollo del Concurso Internacional para el diseño de la remodelación de la estación a la propuesta presentada por Esteyco, UNStudio y b720 Arquitectura "Chamartín Ecosistema Abierto" se han redactado los anteproyectos de Urbanización, Estación, Terciario Lucrativo y Global-Plan de Etapas.

  El 31 de julio de 2024 se presentó ante el Ayuntamiento el proyecto de Urbanización del APE 08.21 “Las Tablas Oeste”.

  A lo largo de 2024 han finalizado la redacción del Proyecto Constructivo Cubrimiento de la Cabecera Norte y del Proyecto Básico del Cubrimiento de la Cabecera Sur.

  Se han redactado los Proyectos de Urbanización de los APE 05.31 Centro de Negocio Chamartín y APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos y están en revisión para su presentación ante el Ayuntamiento.

  Se continúa la redacción del PPRI del APR 05.10 Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, manteniendo reuniones periódicas con el Ayuntamiento.

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

- **Nuevo Complejo Ferroviario de Atocha:** Participación en la adecuación del planeamiento del “Nuevo Complejo Ferroviario de la estación de Atocha (Madrid). Anteproyecto de la fase 3. Conexión de gran capacidad, ampliación de Cercanías y vestíbulos este de Atocha”. Coordinando el grupo de trabajo constituido con el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de

Madrid de cara a la preparación y tramitación de una modificación del PGOUM.

Participación en la Fase 4 correspondiente a la MPG y el Plan Especial del APR 02.14 en coordinación con la D. Proyectos Alta Velocidad que está desarrollando el encargo.

Gestión Urbanística

- **Convenios y protocolos:** Durante el año 2024 se han firmado once Convenios y Protocolos en los que la Dirección de Patrimonio y Urbanismo (DPU) ha participado. En 8 de ellos, al ser Área Proponente, la DPU ha llevado directamente su negociación y tramitación, estos son: Almería, Murcia, Alicante, Ponferrada, Huesca, Madrid, (Adenda redacción Proyecto Constructivo Pilas y Pilotes), Caspe (Adenda) y Tres Cantos. En los restantes, ha participado como Área Colaboradora asesorando a otras Direcciones tanto de Adif como Adif AV en cuestiones patrimoniales y urbanísticas.

- **Informes a planeamiento e Informes patrimoniales y urbanísticos:** En el año 2024, en la Dirección de Patrimonio y Urbanismo se evacuaron **553 informes de planeamiento urbanístico**, sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento, y se tramitaron **299 informes patrimoniales-urbanísticos**, lo que ha supuesto un esfuerzo para la organización de la Dirección de Patrimonio y Urbanismo, pues se ha incrementado notablemente el número de informes tramitados el pasado año, en concreto los urbanístico-patrimoniales evacuados a solicitud de otras áreas de la empresa de los cuales en 2023 se realizaron algo más de 200.

- **Asesoramiento patrimonial y urbanístico a otras áreas de la empresa:** Elaboración de informes y participación en un gran número de reuniones con el fin de asesorar a otras áreas, como Proyectos de Alta Velocidad o de Red Convencional sobre fórmulas urbanístico-patrimoniales para posibilitar la integración del ferrocarril en las ciudades, así como al área se Servicios Logísticos para la redacción y tramitación de proyectos de delimitación de las zonas de servicio ferroviario y de los correspondientes planes especiales necesarios para su tramitación Municipal, con el fin de mejorar la gestión de sus terminales.

- **Seguimiento de Sociedades Mixtas:** Se ha llevado a cabo el seguimiento de catorce Sociedades Mixtas desde el ámbito de la competencias patrimoniales y urbanísticas, analizándose numerosos proyectos y planes urbanísticos de las mismas y formulando alegaciones al planeamiento en trámite, generándose por ello **21 informes de seguimiento** y participando en **más de 35 reuniones** de los diferentes grupos técnicos constituidos al efecto y de las respectivas Comisiones de Seguimiento de dichas Sociedades.

Procesos de actuaciones administrativas

- **Colaboración con el MITMS en los procedimientos de reversión:** Están en tramitación **76 expedientes de reversión,** entre los que destacan los informes relativos al ejercicio de dicho derecho en actuaciones tan importantes como Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y Fuencarral.

- **Propuestas al Comité de Dirección y al Consejo de Administración de Adif y Adif AV:** destaca la presentación al Comité y al Consejo del Convenio de Colaboración para la coordinación, financiación y ejecución de las actuaciones singulares previstas en la modificación del PGOU en el ámbito del desarrollo MNN. En este sentido, previo a su transmisión a CreaMNN se han tramitado **8 propuestas de innecesaridad y desafectación** en el recinto de Chamartín sobre una superficie de 196.641,96 m². Asimismo, al objeto de depurar derechos de reversión se han tramitado **2 propuestas de innecesaridad y desafectación** sobre una superficie total de 25.688 m².

- En cuanto a la tramitación de Convenios, tanto a Comité de Dirección y posteriormente al Consejo de Administración, se ha tramitado 1 propuesta de conformidad y autorización de firma de un Convenio.

- **Ofrecimientos reversionales:** algunas de las anteriores actuaciones administrativas han dado dar lugar a la necesidad de depurar derechos de reversión, por lo que se han notificado a los titulares expropiados o a sus causahabientes las declaraciones de innecesaridad y desafectación, realizándose su ofrecimiento reversión, de una superficie de 160.771 m².

- **Regularización catastral de terrenos titularidad de Adif y Adif AV:** en 2024, se ha catastrado o regularizado una superficie total de 2.083.448 m², habiéndose incluido terrenos situados todos dentro la CCAA de Madrid.

- Al mismo tiempo, se ha iniciado un procedimiento piloto con la Gerencia de Catastro de la Comunidad Autónoma de Castilla - La Mancha, a fin de realizar la regularización catastral de terreno aún no catastrados, sin afectar a terceros, en el término municipal de Talavera de la Reina.

- **Actuaciones registrales:** también, se han realizado diferentes actuaciones de inmatriculación y de otro tipo de inscripciones registrales en los Registros de la Propiedad competentes, utilizando los diferentes medios facilitados por la Ley Hipotecaria, destacando en 2024 la inscripción de distintas segregaciones de parcelas patrimoniales de las demaniales, así como distintas operaciones de división y agrupación de fincas, e inscripción de aprovechamientos urbanísticos, en las estaciones de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y Fuencarral, Igualmente se han inmatriculado terrenos de Adif y Adif AV en otros términos municipales como Barcelona, Zaragoza, Gandía, Bilbao o Alhama de Murcia.

2.8. Sociedades de integración ferroviaria [43]

Principales Hitos

- En la actualidad hay operaciones de integración del FFCC en **13 ciudades españolas** gestionadas a través de una sociedad de integración en la que la Entidad es socio ostentando diferentes porcentajes de participación.
- **Suscripción Convenio** entre el **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el Ayuntamiento de Bilbao y la Sociedad Bilbao Ría 2000** para la integración del ferrocarril y desarrollo de la actuación de renovación urbana en el ámbito urbano de Olabeaga del término municipal de Bilbao, suscrito el 22 de julio de 2024.
- Suscripción del "Protocolo General de Actuación entre Adif AV, Adif, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante para la construcción de la nueva estación central de Alicante y su infraestructura" suscrito el 21 de febrero de 2024.

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos reputacionales:** Operaciones complejas que involucran a diferentes actores, pudiendo provocar falta de coordinación, derivando en una pérdida de reputación.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- Planificar un **calendario anual para la celebración de comisiones técnicas** en el ámbito de las sociedades de integración con actuaciones en desarrollo que permita coordinar y comunicar de la mejor manera posible la situación de las actuaciones contempladas para evitar posibles incidencias o retrasos que puedan derivar en una pérdida de reputación.
- Instrumentar los **compromisos económicos que se adquieran en los planes de integración de Olabeaga (Bilbao), Gijón y Vitoria.**
- Adecuar los **vencimientos de los préstamos participativos** otorgados.
- Seguimiento de los **compromisos económicos adquiridos en los planes de integración de Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Murcia, Valencia, Valladolid y Zaragoza.**
- Suscripción de un convenio para la ejecución de la **primera fase de la integración en Gijón** (zona Carlos Marx).
- Suscripción de un **convenio / protocolo para la integración del FFCC en Alicante.**

(43) Contenido vinculado al PE2030. Pilar Servicio, Objetivo 4 (**PSEV-OE4).**

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

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

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

La coordinación y el seguimiento de estas operaciones de integración permiten identificar los posibles riesgos para poder adoptar decisiones ajusten o modifiquen las actuaciones a desarrollar, con el objetivo de reducir los riesgos y contribuir a la sostenibilidad económica de Adif

Vinculado al **Objetivo Estratégico 4 (OE.4):** *"Aumentar el valor de los activos colaborando con los GG.II."*, en la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario se han establecido para 2024 los siguientes **objetivos de área:**

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

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

- **Protocolo General de Actuación entre Adif AV, Adif, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante** para la construcción de la nueva estación central de Alicante y su infraestructura" suscrito el 21 de febrero de 2024.

- Este protocolo tiene como objeto manifestar la voluntad de las partes de colaborar para el impulso de los proyectos, obras y actuaciones necesarias para la construcción de la estación intermodal de la red TRAM y su infraestructura, a ejecutar y financiar íntegramente por la Generalitat Valenciana.
- Por parte de Adif se manifiesta su voluntad de aportar los suelos necesarios para la ejecución del TRAM y su regularización jurídica.

- **Convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS), el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el Ayuntamiento de Bilbao y la Sociedad Bilbao Ría 2000** para la integración del ferrocarril y desarrollo de la actuación de renovación urbana en el ámbito urbano de Olabeaga del término municipal de Bilbao" suscrito el 22 de julio de 2024.

  - Este Convenio tiene por objeto desarrollar la operación de Olabeaga, consistente en la integración de la línea férrea Bilbao-Santurzi y el desarrollo de la actuación de renovación urbana en el ámbito urbano del barrio de Olabeaga en el término municipal de Bilbao, de acuerdo al "Estudio de Viabilidad de la modificación del trazado de la Línea de Adif de Cercanías BPT en Olabeaga y el análisis de cargas y aprovechamientos previstos en el planeamiento para el ámbito" y al estudio informativo que se encuentra actualmente en redacción por el MITMS.
  - Los objetivos que se persiguen con la Operación Olabeaga son los siguientes:
    - Integrar la línea ferroviaria en el ámbito que, debido al modelo territorial previsto por el Ayuntamiento en su Plan de Ordenación Municipal, minimice el efecto barrera que supone el trazado actual de la línea ferroviaria en la estructura urbana de Basurto - Olabeaga de Bilbao.
    - Mejorar el medio ambiente urbano de la zona aledaña al ferrocarril.
    - Completar la actuación urbanístico-ferroviaria con otras actuaciones en la denominada Cornisa de San Mamés.
    - Compatibilizar la solución de integración ferroviaria con una posible conexión con la Variante Sur ferroviaria de Bilbao.
    - Contribuir a la política de vivienda de Protección Pública.

Estos objetivos contemplan actuaciones ferroviarias que serán pagadas por Adif, actuaciones de integración a pagar por Adif, el Ayuntamiento de Bilbao y la Sociedad Bilbao Ría 2000 y actuaciones urbanísticas a pagar por el Ayuntamiento de Bilbao y la Sociedad Bilbao Ría 2000 de acuerdo con lo establecido en las cláusulas del convenio.

- **Acuerdo para la transmisión de activos ferroviarios a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) que constan en el balance de la Sociedad "Valladolid Alta Velocidad 2003, SA",** correspondientes a dos posiciones a la intemperie en la subestación eléctrica de Renedo de Esgueva para el suministro al nuevo complejo ferroviario de Valladolid" suscrito el 4 de marzo de 2024.
  - Este acuerdo tiene como objeto, hacer efectiva la transmisión de dos posiciones destinadas al suministro del Nuevo Complejo Ferroviario de Valladolid, necesarias para la puesta en servicio de la segunda fase del mismo.

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Convenios, acuerdos, protocolos de integración con las sociedades de Integración en las que participa Adif [44]	214	217	220

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

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

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Inversión integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) [45]	4.699,18	4.875,42	5.516,36

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

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

2.9. Grupo Societario [46]

Principales Hitos

- **Participación en 75 entidades** de carácter muy diverso (sociedades mercantiles, fundaciones, asociaciones, etc.) con la finalidad de optimizar la participación de Adif en estas sociedades aportando valor a la EPE.
- Se ha trabajado en el **marco de la racionalización del "Grupo Societario"**, procediendo a realizar los trámites necesarios para desinvertir en aquellas sociedades que no aporten valor a la E.P.E. En particular, se ha desinvertido en INPASA, se trabaja para la desinversión en la sociedad de Barcelona Regional, y se ha liquidado la sociedad Arcoduplo.
- Se ha procedido, por parte de Adif, a la **adquisición a Renfe Operadora del 2,5% de sus acciones en Gijón al Norte, S.A. y Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.**
- Se está negociando como apoyo a la Dirección de Construcción en líneas en Explotación para la **compra de las acciones de Redalsa** por parte de Adif a los socios minoritarios.
- Se está trabajando en la **compra de parte de las acciones de Renfe Operadora** en Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A. Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.
- **Constitución de la sociedad Train Port Barcelona S.A.**, en la que Adif posee el 50% del accionariado y la Autoridad Portuaria de Barcelona, el 50% restante.

Principales riesgos y oportunidades

- **Reputación y Comunicación:** transmitir una imagen de la compañía inadecuada o distorsionada, que afecte al posicionamiento de la marca Adif como entidad bien gestionada, responsable y transparente.

Contribución a los ODS

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

Nuestros compromisos

- Actualización de las **instrucciones internas de control del Grupo Societario.**
- **Compra de las acciones de Redalsa** de los socios minoritarios.
- Inscripción de la **liquidación de la sociedad León AV** en el registro.
- Desinversión en **Barcelona Regional**, Agència de Desenvolupament Urbà, S.A.
- Análisis de la compra de las acciones de Renfe Operadora en las sociedades de **Logroño Integración del Ferrocarril y Gijón al Norte.**
- Adquisición del 2,5% de las acciones de Renfe Operadora en **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.**
- Análisis de la compra del 2,5% de las acciones de Renfe Operadora en las sociedades **Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.**

El **"Plan de Posicionamiento del Grupo Societario"** puesto en marcha con la intención de establecer el papel que desarrolla Adif en las entidades en las que participa, así como determinar la importancia y la necesidad de seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello, ha dado lugar a una iniciativa estratégica dentro del PE2030 denominada: "Análisis y propuestas para una eficiente participación de Adif y Adif AV en las entidades de sus grupos societarios", que contempla distintas acciones y tiene como objetivo optimizar la participación y la presencia de la Entidad con el objetivo de sacar el máximo beneficio social, económico y sostenible de la participación de Adif.

Vinculado al **Objetivo Estratégico 6:** *"Velar por que la presencia de Adif en las entidades de las que forman parte aporte sinergias y beneficios en la gestión de ambas E.P.E."*, en la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario hemos establecido para 2024 el siguiente objetivo de área:

- Impulso a los trámites para mejorar la gestión del Grupo Societario de Adif, fijando al menos tres actuaciones para ejecutar desinversiones/actuaciones de compraventa de acciones, etc.

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

- Valoración de las acciones de Renfe Operadora en las sociedades de integración para su compra por Adif.
- Informe sobre el cumplimiento de acuerdos de los Consejos de Administración, Juntas Generales, Comisiones Ejecutivas y de Auditoría celebrados durante el ejercicio.
- Gestiones dirigidas a la cancelación de provisiones de fondos entregadas a procuradores contabilizados en Adif, procedentes de la extinción de **Comfersa** y su posible traspaso a fallidos.

- Desinversión en las sociedades **Barcelona Regional e Inpasa:** envío al MITMS de informe sobre la desinversión para informe favorable de la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.
- Seguimiento de la liquidación de la entidad **Inmobiliaria París, S.A.**
- Seguimiento de la implantación del **Compliance** por las entidades del Grupo Societario.
- Seguimiento del cumplimiento de la **Ley de Transparencia** por las entidades del Grupo Societario.
- Control de la rendición de información al **Tribunal de Cuentas** por parte de las sociedades filiales y de integración, sobre contratos/convenios/patrimonio, firmados en el ejercicio.
- Revisión de las memorias de las **cuentas anuales** de las entidades del Grupo Societario previamente a su aprobación por sus órganos de administración.
- Contratación de los servicios de Auditoría de cuentas 2024-2026 en las sociedades Almería Alta Velocidad, S.A., Palencia Alta Velocidad, S.A. y Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.
- Contratación de los servicios de Asistencia en la Plataforma de Contratación del Sector Público para la tramitación del expediente de licitación de Auditoría de Cuentas, 2024-2026 en las sociedades Almería Alta Velocidad, S.A., Palencia Alta Velocidad, S.A. y Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.
- Contratación de los servicios de Implantación del canal ético en las sociedades Almería Alta Velocidad, S.A., Palencia Alta Velocidad, S.A. y Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.
- Contratación de los servicios de Asesoramiento fiscal, mercantil y contable en las sociedades Almería Alta Velocidad, S.A. y Palencia Alta Velocidad, S. A.
- Contratación de los servicios para la actualización de los flujos de movilidad de viajeros, el estudio funcional y el ACB del Corredor Porto-Vigo en la Agrupación Europea de Interés Económico Alta Velocidad España-Portugal (AEIE AVEP).
- Realización del Presupuesto Anual de la Agrupación Europea de Interés Económico Alta Velocidad España-Portugal (AEIE AVEP).
- Contratación de los servicios de Asistencia en la Plataforma de Contratación del Sector Público para la tramitación del expediente de traducción de textos, interpretaciones simultáneas no consecutivas en AVEP.
- Contrataciones de Adif: INECO. Servicios de apoyo técnico en la gestión de la Subdirección de Gestión del Grupo Societario de la Dirección de Operaciones de Integración y Grupo Societario (AC 032/23).
- Análisis de la posibilidad de participación de Adif en el Consorcio Enylux.
- Seguimiento y control de los seguros de administradores y consejeros contratados por las sociedades de integración.
- Liquidación Arco Duplo: Trámites para la cancelación de un aval bancario con Adif previo a la elaboración del balance final de liquidación y celebración de la Junta General para adoptar el acuerdo de liquidación.
- Seguimiento de la auditorias específicas y recomendaciones del TCU y la IGAE a las Sociedades de Integración.

03
ORIENTACIÓN A RESULTADOS

3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y SUS LOGROS
3.2. LICITACIONES REALIZADAS
3.3. FONDOS MRR APLICABLES
3.4. INNOVACIÓN Y DESARROLLO
3.5. SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF)

ORIENTACIÓN A RESULTADOS

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

	Pilar: orientación a resultados		
Importe en Millones de €	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Resultado bruto de explotación (EBITDA) (M€)	-29,10	-55,60	0,00
Resultado del periodo (M€)	-78,60	-95,30	384,00
Aprovechamiento de fondos comunitarios (%) [47]	4,90	31,80	744,50

3.1. Análisis de la actividad y sus logros

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

Prioridades en materia fiscal

Gestión Fiscal **Transparencia** **Crecimiento**

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

A continuación, se presentan los epígrafes principales de la **cuenta de resultados 2024** de Adif comparada con ejercicios anteriores.

	Resultados generales		
Importe en Millones de €	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Beneficios obtenidos país por país	-78,80	-95,30	384,00
Impuestos sobre beneficios pagados país por país	0,00	0,00	0,00
Subvenciones públicas recibidas por país (España) [48]	97,60	1.003,90	1.674,40

	Resultados del ejercicio		
Importe en Millones de €	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Ingresos de explotación	1.849,90	1.993,60	2.176,40
Gastos de explotación	-1.917,10	-2.092,60	-1.795,30
Resultado de explotación	-67,20	-99,00	381,10
Beneficio bruto de explotación (EBITDA)	-29,10	-55,60	0,00
Resultado financiero	-11,60	2,90	1,80
Resultado antes de impuestos	-78,80	-95,30	384,00
Resultado del ejercicio	-78,60	-95,30	384,00

El **resultado antes de impuestos** del ejercicio 2024 refleja una ganancia de 384,00 millones de euros, frente a los 95,30 millones de euros de pérdida en 2023; lo que supone un aumento del resultado de 479,30 millones de euros respecto al ejercicio anterior y representa un 503%.

(48) Contenido vinculado al indicador **GRI 201-4:** Asistencia financiera recibida del Gobierno.

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

- El **Resultado de Explotación en 2024** presenta un saldo positivo de 381,10 millones de euros frente al saldo negativo de 99,00 millones de euros de 2023, lo que supone una variación positiva de 480,10 millones de euros.

Las **principales variaciones** de esta rúbrica son las siguientes:

- Aumento de la Cifra de Negocios en un 1%, 7,30 millones de euros, debido a la subida de la producción experimentada durante el año 2024 por el efecto del incremento de tráficos y número de viajeros. Desde noviembre de 2024 entra en vigor el Nuevo Reglamento de Cánones Ferroviarios.

- El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento del 8% respecto al ejercicio anterior, pasando de 977,30 millones de euros en el ejercicio 2023 a 1.052,30 millones de euros en 2024. Adif mejora su resultado de 2024 en relación con el año anterior, por efecto del aumento de los ingresos de subvención del Estado para financiar el déficit del segmento de administración de la red de su titularidad por valor de 35 millones de €. Por otro lado, destaca el aumento de ingresos de los servicios encomendados a Adif AV, por valor de 42,90 millones de euros, que viene acompañado de un incremento de los costes vinculados al mantenimiento y explotación de Infraestructura.

- Aumento de gastos de personal por 35,40 millones de € (5%). Esta variación se deriva de la subida interanual por el IPC, del incremento del número de efectivos por la oferta de empleo público, así como de la regularización por la reducción de jornada acordada el 14 de junio de 2024 con la Representación de los Trabajadores para la implantación de la jornada anual de 1.535 horas.

- El epígrafe "Otros gastos de explotación" se incrementa en 42,50 millones de euros, que representa un 5% respecto al ejercicio anterior. Este incremento neto corresponde básicamente a una subida interanual de los servicios externos, destacando el incremento en costes de reparación y conservación de infraestructura y edificios de ambas redes; y en otros gastos ligados al tráfico de viajeros. Destaca también el incremento de las actuaciones de inversión y otras para terceros

- El **Resultado Financiero de la Entidad** disminuye en 2024 en 1,10 millones de euros pasando de una ganancia de 2,90 millones de euros en 2023 a una ganancia de 1,80 millones de euros en 2024. Esta disminución en el resultado se debe, por un lado, a un incremento en los ingresos financieros derivados del efecto interanual del cobro de intereses por depósitos bancarios y créditos concedidos y al aumento de los dividendos percibidos y, por otro lado, al aumento del gasto, ya sea por la subida de las dotaciones por intereses abonados por litigios a contratistas como por la subida de las dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos vinculada a compromisos asumidos por la Entidad con diversas sociedades participadas cuya actividad principal es la integración del ferrocarril en los entornos urbanos, en comparación al año anterior.

Tras todo lo expuesto, se deduce el **valor económico generado, distribuido y retenido** de cara al ejercicio 2024.

Importe en Millones de €	Valor económico [49]		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Valor económico generado [50]	1.509,40	1.641,50	1.776,90
Valor económico distribuido [51]	1.550,10	1.694,20	1.775,20
Valor económico retenido [52]	-40,70	-52,70	1,70

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 AV.** Prestación de los servicios incluidos en las encomiendas de gestión para la administración de la red y de las estaciones titularidad de Adif AV.
- **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.

(49) Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1**: Asistencia financiera recibida del gobierno, organismos europeos y otros.
(50) Valor económico **generado:** ingresos ordinarios + extraordinarios.
(51) Valor económico **distribuido:** costes de explotación + gastos financieros + impuestos.
(52) Valor económico **retenido:** valor económico generado – valor económico distribuido.

A continuación, se presenta el desglose comparativo del **resultado de explotación de los ejercicios 2024, 2023 y 2022** por segmentos de actividad:

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

Importe en Millones de € 2023	TOTAL	ADMINISTRACIÓN RED	CONSTRUCCIÓN ADIF	GESTIÓN RED Y ESTACIONES AV	ENERGÍA ADIF	GESTIÓN DE ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS ADIF	GASTOS COMUNES
Importe neto cifra de negocios	**613,60**	576,50	0,00	0,00	0,00	37,10	0,00
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	**26,70**	15,90	9,80	0,00	0,00	1,00	0,00
Aprovisionamientos	**-80,40**	-37,10	-5,50	-4,40	-33,40	0,00	0,00
Otros ingresos de explotación	**977,30**	249,10	35,50	433,30	34,20	155,30	69,90
Gastos de personal	**-717,00**	-448,70	-13,50	-46,10	0,00	-70,00	-138,70
Otros gastos de explotación	**-882,10**	-317,60	-28,60	-301,80	-1,60	-105,20	-127,30
Resultado por Operaciones Internas	**0,00**	40,20	-2,90	-73,40	1,10	-9,50	25,50
Exceso de provisiones	**6,30**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,30
EBITDA	**-55,60**	**78,30**	**-5,00**	**7,40**	**0,30**	**27,60**	**-164,20**
Amortización del inmovilizado	**-421,10**	-346,70	0,00	-1,80	-0,40	-61,50	-10,70
Imputación de subvenciones no financieras y otras	**369,70**	318,10	0,00	1,20	0,20	42,00	8,20
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	**8,00**	-6,60	0,00	0,00	0,00	14,60	0,00
Resultados excepcionales	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reparto de gastos estructurales	**0,00**	-83,40	-39,00	-26,60	-0,20	-17,60	166,80
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**-99,00**	**-40,30**	**-44,10**	**-19,90**	**0,10**	**5,20**	**0,00**

Impor te en Millones de € 2022	TOTAL	ADMINISTRACIÓN RED	CONSTRUCCIÓN ADIF	GESTIÓN RED Y ESTACIONES AV	ENERGÍA ADIF	GESTIÓN DE ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS ADIF	GASTOS COMUNES
Importe neto cifra de negocios	**602,94**	568,62	0,00	0,00	0,00	34,32	0,00
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	**19,79**	12,23	7,26	0,00	0,00	0,30	0,00
Aprovisionamientos	**-87,90**	-34,85	-1,19	-5,56	-46,29	0,00	0,00
Otros ingresos de explotación	**867,52**	197,80	11,68	381,91	47,66	160,43	68,04
Gastos de personal	**-659,01**	-397,90	-10,01	-43,81	-0,42	-69,57	-141,46
Otros gastos de explotación	**-785,28**	-273,57	-10,03	-283,34	-1,66	-90,28	-126,40
Resultado por Operaciones Internas	**0,00**	31,06	-2,56	-46,91	1,71	-6,66	23,36
Exceso de provisiones	**12,84**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,84
EBITDA	**-29,11**	**103,39**	**-4,85**	**6,45**	**1,00**	**28,54**	**-163,62**
Amortización del inmovilizado	**-402,20**	-323,94	0,00	-4,52	-0,51	-62,42	-10,81
Imputación de subvenciones no financieras y otras	**346,83**	293,71	0,00	3,08	0,38	40,93	8,72
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	**17,27**	-2,14	0,00	0,00	0,00	19,30	0,11
Resultados excepcionales	**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Reparto de gastos estructurales	**0,00**	-79,15	-41,88	-25,44	-0,21	-18,93	165,61
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**-67,21**	**-8,12**	**-46,74**	**-20,43**	**0,66**	**7,42**	**0,00**

3.1.1. Indicadores Económicos de la actividad

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

	Indicadores económicos de la actividad		
	Ejercicio 2022	**Ejercicio 2023**	**Ejercicio 2024**
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN			
GRADO DE AUTONOMÍA (%) Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	70,21	71,10	69,75
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO (%) Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	108,05	103,59	108,64
RATIOS DE RENTABILIDAD			
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL (%) Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	8,11	8,36	7,83
ROTACIÓN ACTIVO FIJO (%) Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	9,13	8,99	8,94
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE (%) Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	72,45	118,45	62,96
RATIOS DE LIQUIDEZ			
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ (%) Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.	11,19	7,06	10,72
COEFICIENTE DE TESORERÍA (%) Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.	2,77	1,90	2,20
RATIO DE SOLVENCIA (%) Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	3,36	3,46	3,31
RENTABILIDAD FINANCIERA (%) Indica la remuneración a los capitales propios.	3,43	-4,18	14,30
RENTABILIDAD ECONÓMICA (%) Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	0,43	-0,50	1,80
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	1.296,06	435,35	1.616,91

Periodo medio de pago a proveedores:
La información relativa a los ejercicios 2022, 2023 y 2024 sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la **Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010**, de 5 de julio y de acuerdo con la metodología establecida en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 29 de enero de 2016, se muestra en el cuadro adjunto:

	Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Importe en miles €		DÍAS	
Periodo medio de pago a proveedores	37,68	33,85	32,32
Ratio de operaciones pagadas	39,46	34,35	32,78
Ratio de operaciones pendientes de pago	23,10	27,27	27,66
Total pagos realizados	**1.781.614**	**2.453.671**	**2.860.474**
Total pagos pendientes	**217.383**	**186.811**	**279.657**

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

3.1.2. Cánones ferroviarios

Antecedentes

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

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

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

Asimismo, la aprobación de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, introdujo modificaciones en la redacción de su CAPÍTULO II, Cánones ferroviarios y precios derivados de la utilización de infraestructura ferroviaria e instalaciones de servicio.

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

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

A este respecto, la Comisión Europea, en su Carta de Emplazamiento de 17 de mayo de 2018 y en su Dictamen motivado de 10 de octubre de 2019, incluyó, entre los aspectos dudosos en la correcta transposición de las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, la determinación de los cánones mediante la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en tanto que limita el principio de independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, haciendo imposible que éstos fijen o modifiquen durante el año la cuantía de los cánones por la puesta a disposición de las infraestructuras, impidiendo, en definitiva, la utilización de los cánones como instrumento de gestión para realizar un uso óptimo y eficaz de su red.

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

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

Tal y como se establecía en la Exposición de Motivos de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29

de septiembre, del Sector Ferroviario, la consideración de los cánones como prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario permite conciliar las exigencias que impone la legislación comunitaria en cuanto a la independencia de gestión de los administradores de infraestructuras, con el principio de reserva de ley del artículo 31.3 de la Constitución.

En fecha 30 de septiembre de 2024 el Consejo de Administración de Adif aprobó el **primer Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 28 de octubre de 2024 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de noviembre de 2024.** Este Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, de conformidad con el artículo 100.1, segundo párrafo, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, debe procederse, con carácter anual, a la revisión *"de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones".*

Por tanto, durante el ejercicio 2024 se establecieron y devengaron las cuantías de los cánones ferroviarios, adiciones, recargos y otros elementos del Sistema de cánones, mediante dos regímenes jurídicos diferentes:

a) Durante el periodo 1 de enero de 2024 a 31 de octubre de 2024 las cuantías de los cánones ferroviarios se establecieron y devengaron a través de tasas:

Las cuantías de los cánones ferroviarios se devengan de conformidad con la Disposición transitoria primera de la Ley 26/2022, *"Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones"*, seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

De esta forma, las cuantías y devengos de los cánones ferroviarios se establecen de acuerdo con el artículo 86 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

Por otro lado, estas cuantías unitarias que abonan las Empresas y Operadores Ferroviarios por los cánones ferroviarios previstos en el artículo 86 de esta Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, quedan sin efecto, siendo las tarifas establecidas en la Disposición Transitoria Octava, las que tendrán que abonar las Empresas y Operadores Ferroviarios. Esta Disposición Transitoria Octava estará vigente siempre que no haya modificación de las tarifas del artículo 86.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) seguirá compensando a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en el artículo 86 y las efectivamente abonadas por Empresas y Operadores Ferroviarios como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en la Disposición Transitoria Octava de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

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

b) Durante el periodo 1 de noviembre de 2024 a 31 de diciembre de 2024 las cuantías de los cánones ferroviarios se devengaron a través de prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario, establecidas de acuerdo con el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios, publicado en el Boletín Ofi-

cial del Estado de fecha 28 de octubre de 2024 y cuya entrada en vigor se produjo en fecha 1 de noviembre de 2024.

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

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

El MTMS seguirá compensando a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios de Adif en sus artículos y las efectivamente abonadas por Empresas y Operadores Ferroviarios como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en la Disposición Transitoria Primera, de dicho Reglamento.

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

Este Reglamento se ajusta a los principios recogidos en el último párrafo del apartado 1 del artículo 100 de la Ley 38/2015; esto es, al **principio de necesidad, eficiencia y eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, rentabilidad social y sostenibilidad medioambiental, al ser el instrumento indicado para garantizar la consecución de estos fines.**

En particular, se ajusta al principio de necesidad, eficiencia y eficacia, al ser el instrumento indicado para garantizar la consecución de estos fines.

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

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

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

En la elaboración del Reglamento se respeta el principio de sostenibilidad medioambiental. En este sentido, debe señalarse que, dentro del Plan Estratégico 2030 (PE2030) de Adif, el compromiso climático está recogido en el Objetivo estratégico *"Luchar contra los efectos del cambio climático"* como una estrategia empresarial prioritaria, con el objetivo declarado de contribuir al desarrollo de un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente que haga un uso responsable de los escasos recursos, como, la mejora de la eficiencia energética para reducir emisiones, el consumo de electricidad 100% renovable, el desarrollo de proyectos de autoconsumo en las instalaciones, la creación de áreas de movilidad sostenible en nuestras estaciones para vehículos cero emisiones y, estableciéndose como principales metas hasta 2030.

En cuanto a la rentabilidad social, la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril representa una oportunidad para la democratización del transporte mediante el aumento de la oferta, de manera que se realice la transferencia de viajeros de otros medios de transporte menos eficientes desde el punto de vista medioambiental y, además, generar demanda inducida, contribuyendo a los indicadores de desarrollo sostenible del país.

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

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

Cambios introducidos en el Reglamento de determinación de tarifas y la forma de determinación de los cánones ferroviarios.

El Reglamento de determinación de tarifas se estructura en tres Títulos, siendo que el primero de ellos, denominado "Disposiciones Generales", se refiere a su ámbito de aplicación y normativa que resulta aplicable.

Los Títulos II y III se refieren a los *"cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y de acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio"* y a los *"cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales*

de Infraestructura", respectivamente, regulados en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Los artículos de dichos títulos distinguen las modalidades de cada uno de los cánones ferroviarios y, a su vez, se incluyen los recargos, adiciones y bonificaciones.

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

En relación con la forma de cálculo de los cánones y las tarifas aplicables en cada uno de ellos, significar que se modifica y redefinen los *"tipos de servicio de viajeros"* y, en concreto, los servicios de viajeros VL2.

Esta redefinición se justifica porque el desarrollo y la puesta en servicio de nuevas líneas de Alta Velocidad ha posibilitado que los tiempos de viaje de los servicios definidos como VL2 en la Declaración sobre la Red, en algunas relaciones hayan mejorado significativamente, por lo que procede la redefinición de los servicios VL2 para aquellos trenes que tienen prestaciones similares a los servicios VL1, al objeto de dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva 2012/34/UE, que establece que servicios de naturaleza semejante abonen cánones equivalentes.

Por tanto, se modifica la definición de los servicios VL2, y de estos pasan a ser VL1 aquellos servicios que realizan un 75% o más de su recorrido por tipos de línea A y B1, siempre y cuando al menos el 50% lo realicen por líneas A.

Asimismo, el Reglamento incorpora una disposición adicional, dos disposiciones transitorias y una disposición final. La disposición adicional regula cómo debe acompasarse la aprobación del Reglamento y su publicación en la Declaración sobre la Red.

La disposición transitoria primera, en concordancia con lo previsto en el "Convenio entre la Administración General del Estado y Adif, para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran su red, durante el período 2021-2025" de fecha 26 de julio de 2021 (publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 185 de fecha 4 de agosto de 2021) al que se ha hecho referencia anteriormente, determina las tarifas reducidas que resultan de aplicación a los candidatos, previa compensación por parte de la Administración General del Estado, de las reducciones de tarifas. Todo ello con el objetivo de potenciar los cánones ferroviarios como un instrumento dinamizador del proceso de liberalización que atraviesa el sector ferroviario.

Por su parte, la Disposición Transitoria Segunda clarifica el régimen aplicable a los cánones devengados desde la aprobación de la norma hasta su entrada en vigor.

La Disposición Final concreta la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

El Reglamento concluye con tres Anexos. En el primero de ellos se definen los tipos de línea, tipos de servicio y tipo de tracción. En el segundo anexo se concretan el tráfico de referencia y objetivo para el ejercicio 2024, que será base para el cálculo de las bonificaciones de los cánones previstos en el Título II. Los tráficos de referencia y objetivos figurados en el anexo II serán los vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024, estableciéndose para 2025 nuevos tráficos de referencia y objetivo, que serán publicados en la Declaración sobre la Red, en base al tráfico que el Administrador de Infraestructuras considera normal de acuerdo con la situación preexistente o su previsible evolución y de acuerdo con sus expectativas de mercado de las infraestructuras y los servicios que utilizan éstas, de conformidad con su definición. Asimismo, en el tercer anexo se incluyen los criterios para la clasificación de las estaciones

de viajeros y se definen los tipos de tren, de parada y de viajeros, base para la determinación de los cánones previstos en el título III.

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

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

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

B. Canon por utilización de otras instalaciones de servicio de los administradores generales de infraestructura (**modalidad B**). Esta modalidad incluye la utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, y de suministro de combustible. También estarán incluidas en esta modalidad la utilización de vías en estaciones de viajeros como vías de apartado y para la realización de determinadas operaciones.

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

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

Los cánones por la utilización de instalaciones de servicio de titularidad y gestión exclusiva de los Administradores Generales de Infraestructura (art. 98) después de la aprobación de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario son los siguientes:

LEY LSF ANTIGUA		LEY LSF NUEVA	
A	Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros	A	Canon por utilización de estaciones de transporte de viajeros
B	Canon por paso de cambiadores de ancho		DESAPARECE
C1	Canon por utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para servicios comerciales de viajeros	B2	Canon por utilización de vías con andén en estaciones de viajeros como vías de apartado
C2	Canon por utilización de vías con andén en estaciones para estacionamiento de trenes para otras operaciones	B3	Canon por utilización de vías en estaciones de viajeros para la realización de determinadas operaciones
D	Canon por utilización de vías en otras instalaciones de servicio: de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza, de suministro de combustible	B1	Canon por utilización de vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, de lavado y limpieza y de suministro de combustible
E	Canon por utilización de puntos de carga para mercancías	C	Canon por utilización de puntos de carga para tiutlaridad de los administradores generales de infraestructura

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la LSF, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

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

a) Los costes del proceso de adjudicación de capacidad, los de gestión del tráfico, los de seguridad en la circulación y los de reposición de las instalaciones de seguridad y control del tráfico (**recuperables por la modalidad A**).

b) Los costes de mantenimiento y conservación de la infraestructura ferroviaria (**recuperables por la modalidad B**), y

c) Los costes de mantenimiento y conservación de las instalaciones de electrificación y sus costes de reposición (**recuperables por la modalidad C**).

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

Detalle de los ingresos, por tipo de canon y subvención por compensación de tarifas, a cierre de los ejercicios 2024, 2023 y 2022.

En la siguiente tabla se detallas los **ingresos por tipo de canon**, correspondientes a los ejercicios 2022, 2023 y 2024:

Importe en miles €	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
CANON POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	**563.699**	**571.477**	**573.156**
Adjudicación capacidad	131.540	133.433	135.801
Utilización líneas ferroviarias	389.262	394.146	393.524
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	43.289	43.898	43.831
Bonificación Canon utiliz. Líneas RFIG	-392	0	0
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	**35.277**	**38.480**	**45.278**
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	29.477	32.543	36.054
Cambiadores de ancho	2.781	2.729	5.670
Utiliz. Vías con andén	2.745	2.905	3.288
Utiliz. Vías otras instalaciones de servicio	274	299	266
TOTALES CANONES	**598.976**	**609.957**	**618.434**

En 2024 la recaudación total por cánones registra un crecimiento del 1,39% respecto a 2023

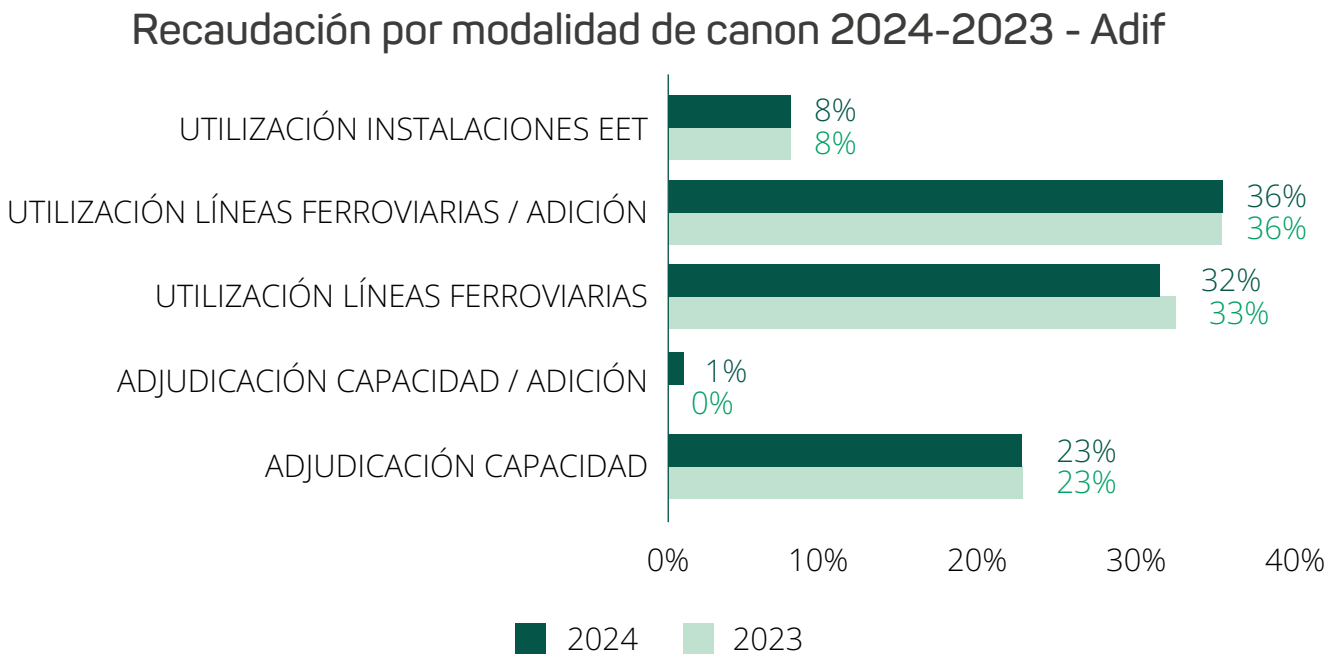
La compensación por reducción de tarifas en 2024 en Adif asciende a 13,16 millones de euros para los cánones del art. 97 y a 16,91 millones de euros para los cánones del art. 98, resultando un importe total de 30,07 millones de euros por subvención de compensación por reducción de tarifas.

Mientras que en el ejercicio 2023 la compensación por reducción de tarifas en Adif fue de 13,09 millones de euros para los cánones del art. 97 y de 17,27 millones de euros para los cánones del art. 98, con un importe total de 30,36 millones de euros. De esta forma en 2024 la recaudación por subvención de compensación por reducción de tarifas registra una disminución total del 0,95% respecto al año 2023.

3.1.3. Cánones por utilización de líneas de la RFIG

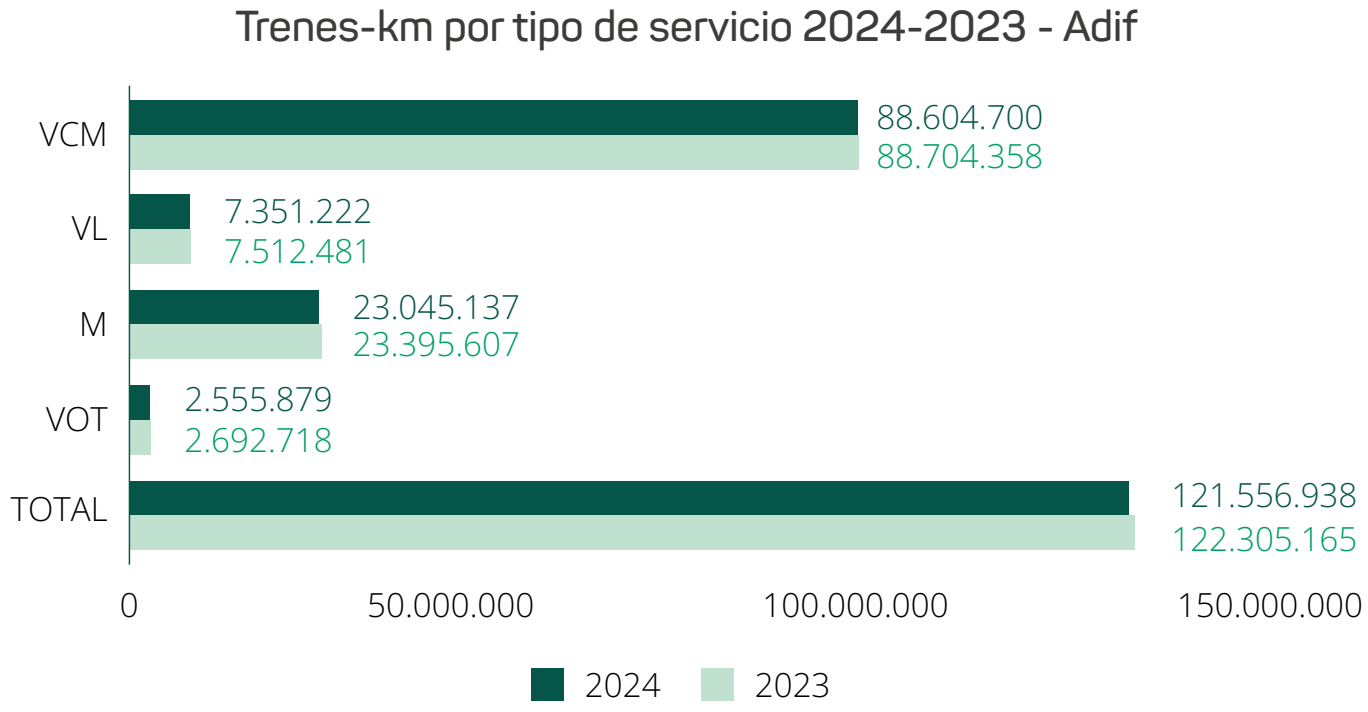
Los **ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG devengados en 2024 han registrado un incremento del 0,29% respecto a 2023,** debido al incremento de la adición del canon de adjudicación de capacidad.

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 2024 y 2023:**



El tráfico global, medido en términos de trenes-km liquidados [53], ha disminuido en un 0,61% pasando de 122,3 millones de tren-km en 2023 a 121,6 millones de tren-km en 2024. Esta ligera variación responde a la disminución de tráficos en todos los servicios, especialmente en los servicios de formación y prueba (VOT), en los servicios de Larga Distancia y en los de Mercancías, que se reducen en un 5,08%, en un 2,15% y en un 1,50% respectivamente en relación con el ejercicio anterior.

En el siguiente gráfico se muestra la **evolución del tráfico 2024-2023**, medido en trenes-km liquidados [54], por tipo de servicio:



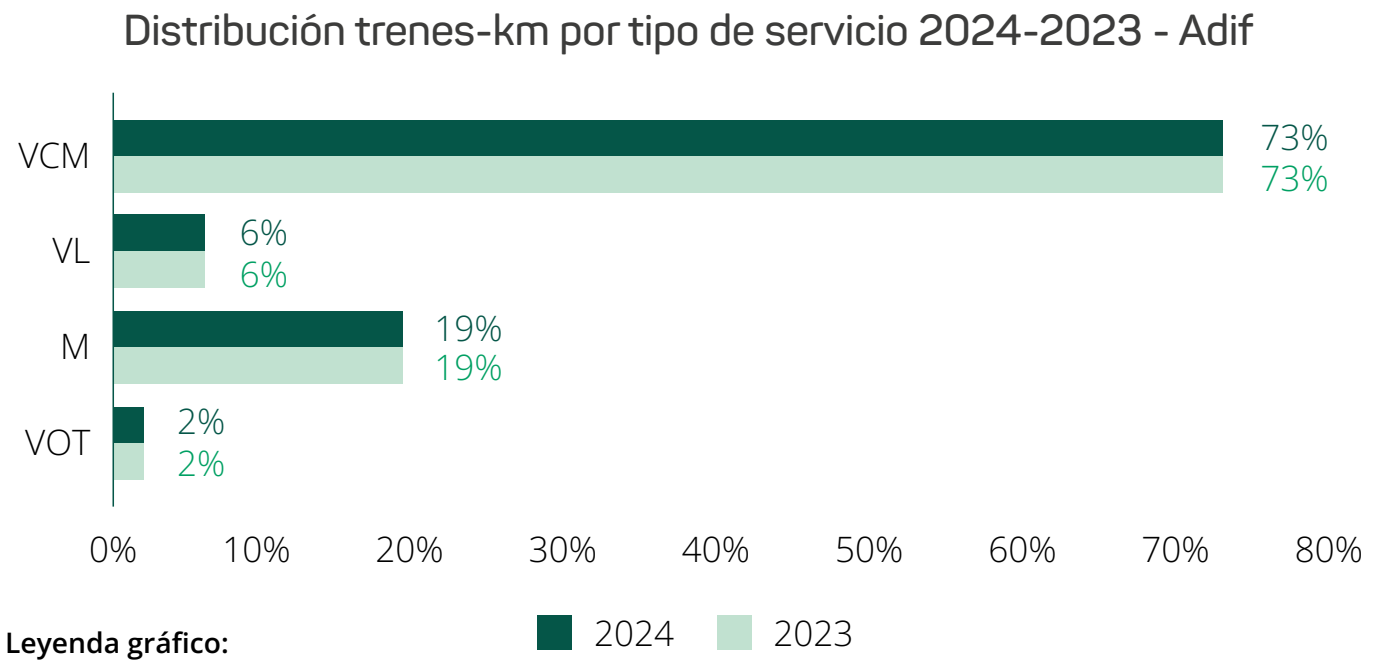
Leyenda gráfico:

VCM (Cercanías + Interurbanos)
VL (Larga distancia)
M (Mercancías)
VOT (Otros)

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

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

En el gráfico siguiente se recoge la **distribución por tipo de servicio de los trenes-km liquidados**[55] en 2024 y 2023:



Leyenda gráfico:

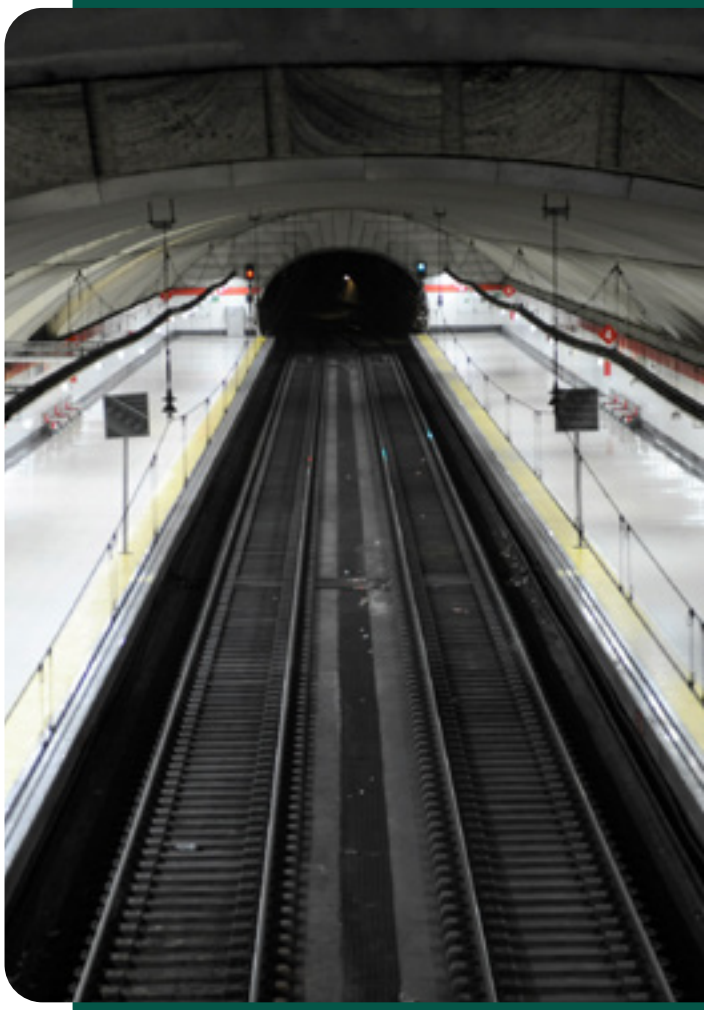
VCM (Cercanías + Interurbanos)
VL (Larga distancia)
M (Mercancías)
VOT (Otros)

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 2024 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.

En 2024 se ha **bonificado la línea 082 (Bif. Coto da Torre (Ourense) – Bif. A Grandeira (Santiago)** por importe de 400€, mientras que en 2023 no se bonificó ninguna línea de Adif.

(55) Los tren-km liquidados son los tren-km que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las EE.FF. No se incluyen los tren-km de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación.

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

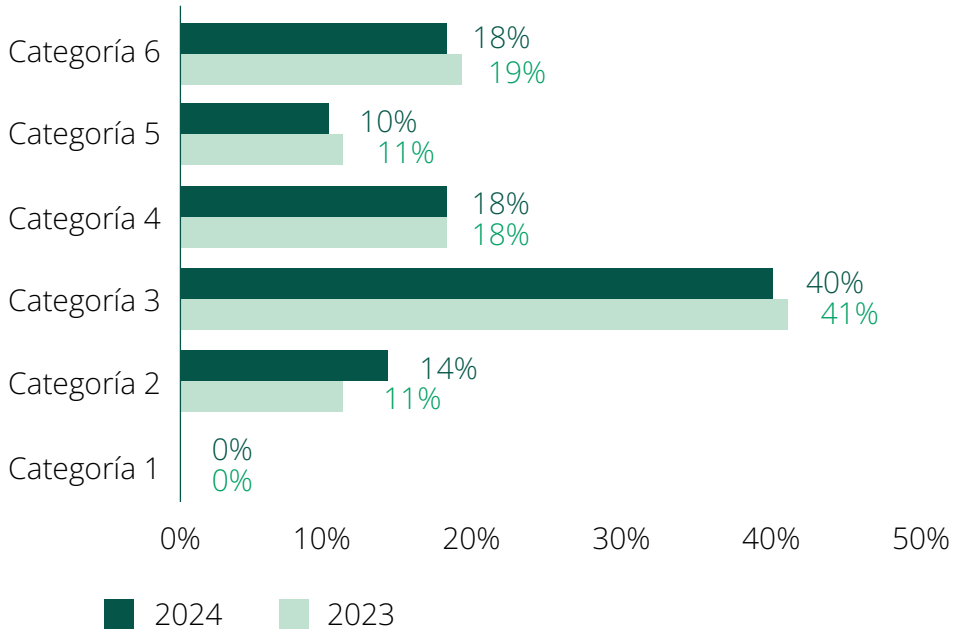


Los ingresos por cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones han registrado un crecimiento de 17,66% respecto a 2023

Los ingresos por el canon por utilización de estaciones han crecido un 10,77% respecto a 2023, aun teniendo en cuenta que la modificación de la clasificación de estaciones ha supuesto, en Adif, 16 estaciones han cambiado su categoría por una superior, mientras que 46 estaciones lo han hecho a una inferior.

A continuación, se incluye un gráfico con la **distribución de la recaudación de 2024 y 2023 por canon de utilización de estaciones por categoría de estación:**

Recaudación por Estaciones de Viajeros 2024-2023 - Adif



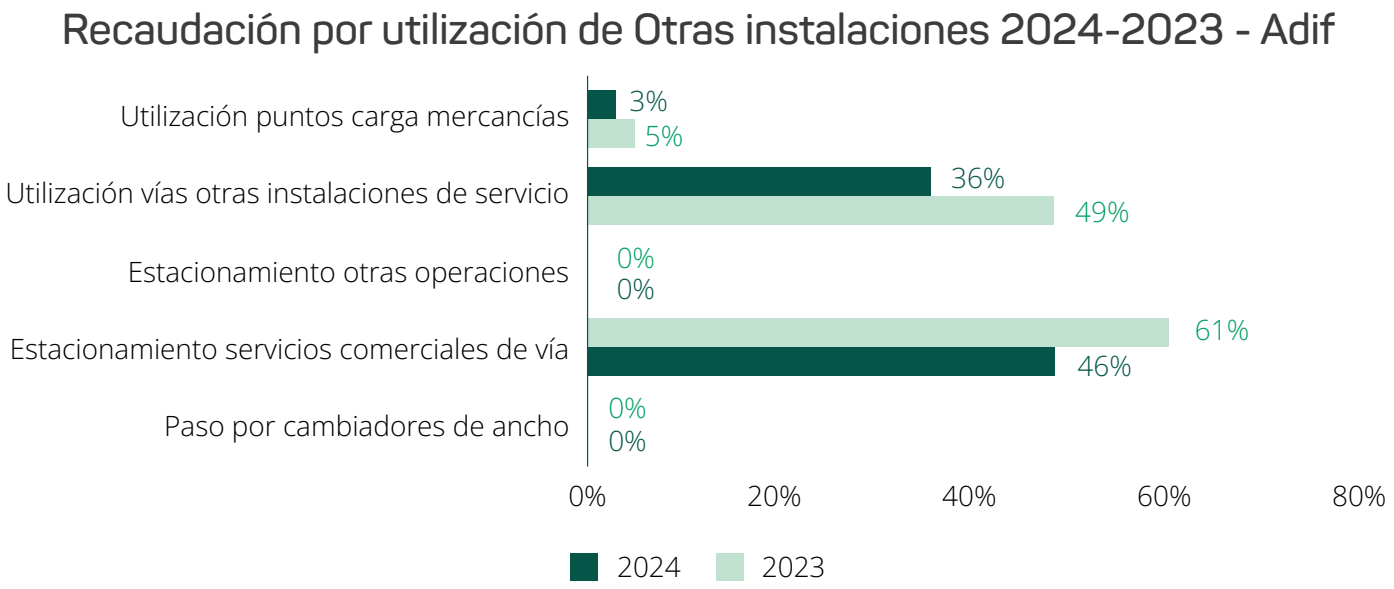
En cuanto al **número de viajeros subidos y bajados a cierre del ejercicio 2024** se han incrementado un 7,50% respecto de 2023, según se muestra a continuación:

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	% Variación
Viajeros	731.410.319	751.612.757	808.008.603	7,50

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

Importe en miles €	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Paso por cambiadores de ancho	0	0
Estacionamiento servicios comerciales de vía	2.716	5.658
Estacionamiento otras operaciones	13	12
Utilización vías otras instalaciones de servicio	2.905	3.288
Utilización puntos carga mercancías	299	266
Servicios fuera horario apertura estación	4	0
TOTAL	**5.938**	**9.224**

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



3.1.4. Liquidez y recursos de capital

La evolución de la tesorería se muestra en el **estado de flujos de efectivo del ejercicio** 2024 comparado con 2023 y 2022, que se resumen a continuación:

Importe en miles €	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	-281.524	- 433.587	- 234.757
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	- 661.160	- 1.114.282	- 1.486.924
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	314.446	1.261.266	1.998.802
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	**- 628.238**	**- 286.603**	**277.121**

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

Importe en miles €	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Subvenciones recibidas	97.685	1.003.922	1.674.400
Aportaciones del Estado	101.655	61.234	18.313
Cobros y pagos de instrumentos financieros	115.206	196.110	306.089
Total, Flujos generados en actividades de financiación	**314.446**	**1.261.266**	**1.998.802**

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

El **Fondo de Maniobra de Adif** experimenta un aumento de 1.182 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 435 millones de euros a 31 de diciembre de 2023, a 1.617 millones de euros a 31 de diciembre de 2024.

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

A la fecha de cierre del ejercicio 2024, el límite de las líneas de crédito que Adif tenía concedidas por entidades financieras ascendía a un importe total de 140 millones de euros. A 31 de diciembre de 2024 tales líneas de crédito no estaban dispuestas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

El tipo medio de interés del pasivo de Adif, contratado a largo plazo con entidades financieras, se ha situado en el 1,90% anual a 31 de diciembre de 2024, para una vida media de 4,61 años frente al 1,92% anual a 31 de diciembre de 2023, para una vida media de 4,97 años.

3.1.5. Inversiones realizadas durante el ejercicio

A continuación, se presenta un desglose comparativo de las Inversiones realizadas en 2024, 2023 y 2022 desglosadas **por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza:**

Importe en miles € (IVA incluido)		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
EJE	**DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO**			
01	Madrid Chamartín – Irun/Hendaya	57.487	92.579	160.763
02	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	226.758	395.757	489.537
03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	87.845	139.650	167.451
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	57.660	125.638	155.024
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	7.896	10.261	16.387
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	140.666	257.506	279.924
08	Red de Ancho Métrico	52.690	74.568	75.889
11	A.V. Madrid Chamartín – Valladolid – Palencia – León	120	1.627	10.793
12	A.V. Madrid Atocha – Barcelona – Frontera Francia	7.998	4.861	2.789
13	A.V. Madrid Atocha – Levante	11.105	14.676	5.034
14	A.V. Madrid Atocha – Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	575	3.641	3.765
16	A.V. Olmedo – Medina – Zamora - Galicia	559	508	163
	NO TRAMIFICABLE	206.445	308.541	665.158
TOTAL		**857.805**	**1.429.812**	**2.032.677**

Importe en miles € (IVA incluido)	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
NATURALEZA			
Electrificación y telecomunicaciones	81.572	139.592	205.270
Equipamiento y resto de actuaciones	223.881	297.999	408.677
Estaciones/terminales de mercancías	37.209	72.828	135.223
Plataforma	185.820	350.470	597.405
Señalización e instalaciones de seguridad	119.794	195.426	258.881
Via	209.529	373.496	427.220
Total	**857.805**	**1.429.812**	**2.032.677**

2023

NATURALEZA	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE MILES € (IVA inc.)
COMÚN O NO ASIGNABLE	0	470.839	470.839
A	2.258	5.385	7.643
B	0	310.802	310.802
C	401.593	236	401.829
D	0	61.894	61.894
E	0	176.805	176.805
TOTAL			**1.429.812**

2024

NATURALEZA	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE MILES € (IVA inc.)
COMÚN O NO ASIGNABLE	0	681.343	681.343
A	1.846	7.717	9.563
B	0	419.475	419.475
C	633.006	1.569	634.575
D	0	96.984	96.984
E	0	223.780	223.780
TOTAL			**2.081.673**

Adicionalmente a estas inversiones, durante los ejercicios 2024 y 2023, se han registrado **variaciones en el patrimonio** de Adif en los activos que se indican a continuación:

	OTRAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS 2023	
4011	CONVENIO CATALUÑA (JUNIO 2007)	0
4012	CONVENIO CATALUÑA (OCTUBRE 2008)	0
9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS	1.064
9998	INCORPORACION ACTIVOS PROCEDENTES DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	320.399
4053	ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITTSA (Aeropuerto de Barcelona)	0
	OTRAS INVERSIONES COMPLEMENTARIAS 2024	
4011	CONVENIO CATALUÑA (JUNIO 2007)	0
4012	CONVENIO CATALUÑA (OCTUBRE 2008)	0
9004	INVERSIONES FINANCIADAS POR TERRENOS	41.771
9998	INCORPORACIÓN DE ACTIVOS PROCEDENTES DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	0
4053	ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITTSA (Aeropuerto de Barcelona)	0
	ALTAS INVERSIONES FINANCIERAS 2023	
9001	INVERSIONES FINANCIERAS	100
	PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	2.476
	ALTAS INVERSIONES FINANCIERAS 2024	
9001	INVERSIONES FINANCIERAS	525
	PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN	4.843

3.2. Licitaciones realizadas

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

Cuadro resumen licitaciones 2024				
Importe en millones € (IVA no incluido)	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones [56]	Importe Total Licitado [57]
DIRECCIÓN				
Presidencia	0	0,00	19	1,19
Secretaría General	1	1,18	4	1,22
Dir.Gral. Financiera y de Control de Gestión	3	0,51	14	5,42
Dir.Gral. De Gestión de Personas	1	0,08	156	11,15
Dir.Gral. De Planificación Estratégica y Proyectos	12	10,12	38	19,41
Dir. De Construcción	6	5,29	79	272,40
Dir.Gral. de Conservación y Mantenimiento	62	144,19	800	2.785,93
Dir.Gral. de Negocio y Operaciones Comerciales	42	12,08	497	183,97
Dir.Gral. De Seguridad, Procesos y Sist.Corporativos	6	9,72	120	86,52
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,35	59	13,37
TOTALES	**134**	**183,52**	**1.786**	**3.380,58**

(56) Incluidos los encargos.
(57) Incluidos los encargos.

Cuadro resumen licitaciones 2023

Importe en millones € (IVA no incluido)	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones [58]	Importe Total Licitado [59]
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	38	70,31	476	1.594,85
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	15	26,17	139	1.009,80
Dir. De Servicios Logísticos	2	0,18	85	56,67
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	9,26	317	94,66
Dir. Transformación Digital y Sistemas	6	4,68	73	30,12
Dir. Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,28	51	10,88
D.G. Gestión de Personas	3	2,88	185	19,30
Dir. De Protección y Seguridad	2	0,97	21	2,87
Resto	33	17,61	207	65,84
TOTALES	**129**	**132,34**	**1.554**	**2.884,99**

Cuadro resumen licitaciones 2022

Importe en millones € (IVA no incluido)	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones [60]	Importe Total Licitado [61]
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	44	68,60	523	1.462,83
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	16	62,86	86	1.231,10
Dir. De Servicios Logísticos	4	0,38	118	122,55
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	7,28	363	102,21
Dir. Transformación Digital y Sistemas	2	2,72	62	49,93
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	7	4,73	75	31,28
D.G. Gestión de Personas	1	0,25	229	22,91
Dir. De Protección y Seguridad	1	2,11	22	12,27
Resto	33	12,72	207	60,62
TOTALES	**137**	**161,65**	**1.685**	**3.095,70**

(58) Incluidos los encargos.
(59) Incluidos los encargos.
(60) Incluidos los encargos.
(61) Incluidos los encargos.

Cuadro resumen adjudicaciones 2024

Importe en millones € (IVA no incluido)	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones (62)	Importe Total Adjudicado (63)
DIRECCIÓN				
Presidencia	0	0,00	20	1,22
Secretaría General	1	1,18	4	1,22
Dir.Gral. Financiera y de Control de Gestión	3	0,51	13	5,35
Dir.Gral. De Gestión de Personas	1	0,08	157	10,15
Dir.Gral. De Planificación Estratégica y Proyectos	12	10,12	45	22,48
Dir. De Construcción	6	5,29	67	92,00
Dir.Gral. de Conservación y Mantenimiento	56	134,38	782	2.167,14
Dir.Gral. de Negocio y Operaciones Comerciales	45	12,85	503	120,47
Dir.Gral. De Seguridad, Procesos y Sist.Corporativos	5	8,25	110	43,91
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	2	0,67	56	11,56
TOTALES	**131**	**173,32**	**1.757**	**2.475,50**

Cuadro resumen adjudicaciones 2023

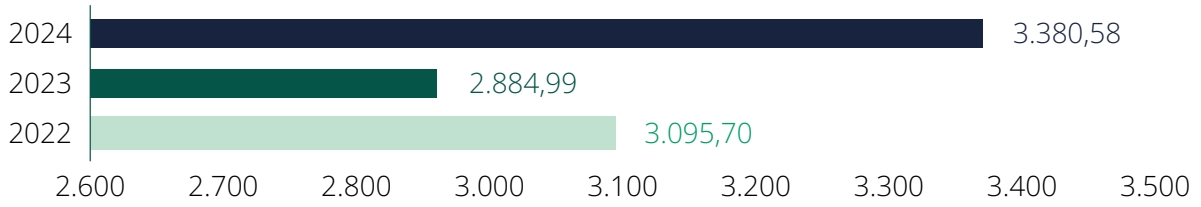
Importe en millones € (IVA no incluido)	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones (64)	Importe Total Adjudicado (65)
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	39	75,68	569	1.194,38
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	15	26,16	155	1.500,05
Dir. De Servicios Logísticos	2	0,18	100	51,67
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	9,26	346	93,68
Dir. Transformación Digital y Sistemas	6	4,68	79	39,04
Dir. Gral. De Circulación y Gestión de Capacidad	1	0,28	48	5,57
D.G. Gestión de Personas	3	2,88	191	25,43
Dir. De Protección y Seguridad	2	0,97	31	2,60
Resto	33	17,61	210	52,17
TOTALES	**130**	**137,70**	**1.729**	**2.964,59**

(62) Incluidos los encargos.
(63) Incluidos los encargos.
(64) Incluidos los encargos.
(65) Incluidos los encargos.

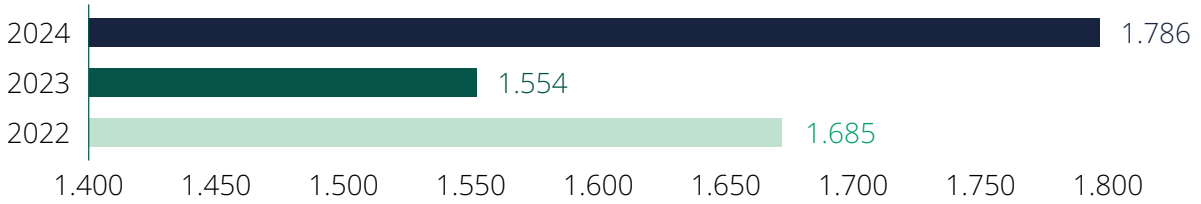
Cuadro resumen adjudicaciones 2022

Importe en millones € (IVA no incluido)	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones [66]	Importe Total Adjudicado [67]
DIRECCIÓN				
Dir. De Mantenimiento de Red Convencional	46	76,88	727	1.844,89
Dir. De Operaciones de Alta Velocidad	18	64,02	84	503,06
Dir. De Servicios Logísticos	4	0,38	118	152,24
Dir. De Estaciones de Viajeros (R.C. y A.V.)	29	7,25	401	96,39
Dir. Transformación Digital y Sistemas	2	2,72	79	74,70
Dir.Gral. de Circulación y Gestión de Capacidad	7	4,73	82	30,04
D.G. Gestión de Personas	1	0,25	238	18,63
Dir. De Protección y Seguridad	1	2,11	27	178,61
Resto	33	12,70	221	42,76
TOTALES	**141**	**171,04**	**1.977**	**2.941,32**

Importe total licitado (millones de € IVA no incluido)



Nº total de licitaciones



(66) Incluidos los encargos.
(67) Incluidos los encargos.

Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2024

Importe en milones € (IVA no incluido)			
Procedimiento / Criterio	**Nº Expedientes**	**Importes**	**% Imp**
Abierto	544	2.599,56	76,90
› *Oferta más ventajosa (varios criterios)*	384	2.142,74	63,40
› *Precio (un criterio)*	160	456,82	13,50
Restringido	1	13,37	0,40
› *Oferta más ventajosa (varios criterios)*	1	13,37	0,40
› *Precio (un criterio)*	0	0,00	0,00
Negociado	732	323,47	9,60
› *Con Publicidad*	0	0,00	0,0
› *Sin Publicidad*	732	323,47	9,60
› *Emergencias*	51	209,20	6,20
› *Vinculación tecnológica*	40	87,74	2,60
› *Otras Causas*	21	17,70	0,50
› *Contratos Menores*	620	8,83	0,30
Pedidos contra Ac. Marco	375	260,66	7,70
Total Licitado	1.652	3.197,06	94,60
Encargos a Medios Propios	134	183,52	5,40
TOTALES	**1.786**	**3.380,58**	**100,00**

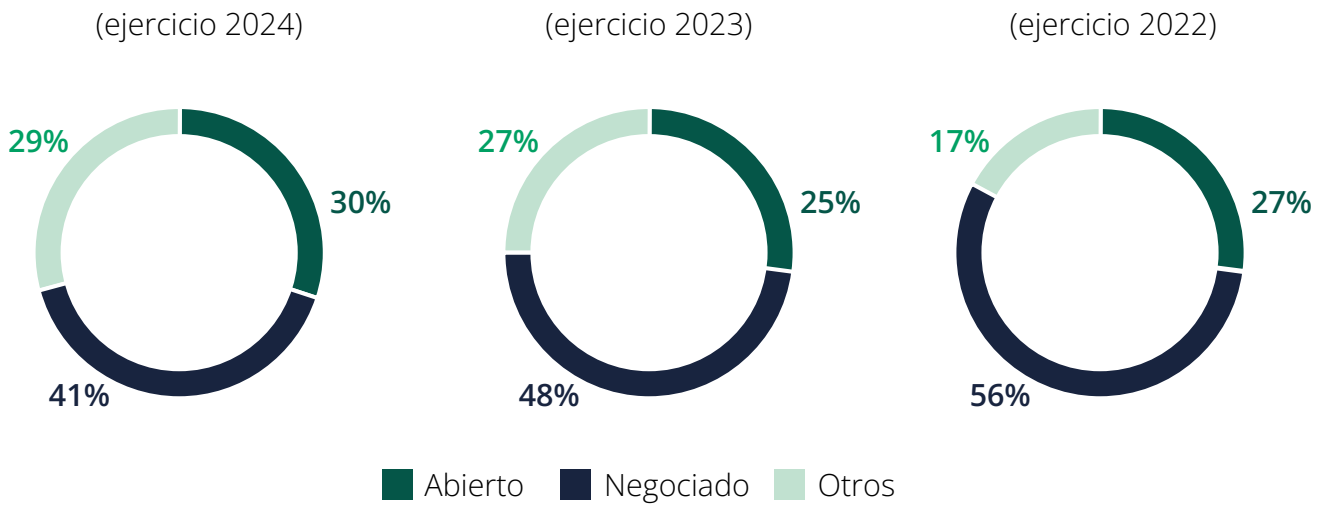
Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2023

Importe en milones € (IVA no incluido)			
Procedimiento / Criterio	**Nº Expedientes**	**Importes**	**% Imp**
Abierto	391	2.441,22	84,60
› *Oferta más ventajosa (varios criterios)*	286	2.152,77	74,60
› *Precio (un criterio)*	105	288,45	10,00
Restringido	0	0,00	0,00
› *Oferta más ventajosa (varios criterios)*	0	0,00	0,00
› *Precio (un criterio)*	0	0,00	0,00
Negociado	744	142,78	4,90
› *Con Publicidad*	0	0,00	0,00
› *Sin Publicidad*	69	133,77	4,60
› *Emergencias*	0	0,00	0,00
› *Vinculación tecnológica*	51	126,33	4,40
› *Otras Causas*	18	7,44	0,20
› *Contratos Menores*	675	9,01	0,30
Pedidos contra Ac. Marco	290	168,66	5,80
Total Licitado	1.425	2.752,66	95,30
Encargos a Medios Propios	129	132,24	4,70
TOTALES	**1.554**	**2.884,90**	**100,00**

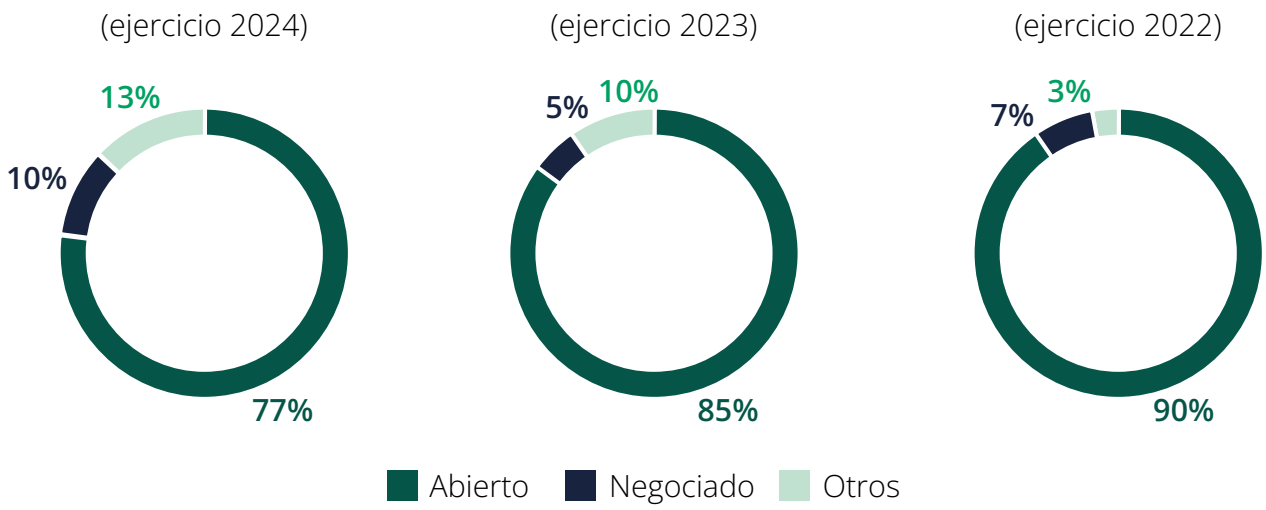
Cuadro resumen licitaciones por procedimiento 2022

Importe en milones € (IVA no incluido) Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	417	2.647,81	85,60
› *Oferta más ventajosa (varios criterios)*	299	2.335,32	75,50
› *Precio (un criterio)*	118	312,49	10,10
Restringido	0	0,00	0,00
› *Oferta más ventajosa (varios criterios)*	0	0,00	0,00
› *Precio (un criterio)*	0	0,00	0,00
Negociado	867	204,46	6,60
› *Con Publicidad*	0	0,00	0,00
› *Sin Publicidad*	87	194,09	6,20
› *Emergencias*	11	10,24	0,30
› *Vinculación tecnológica*	56	107,79	3,50
› *Otras Causas*	20	76,06	2,40
› *Contratos Menores*	780	10,37	0,30
Pedidos contra Ac. Marco	264	81,78	2,60
Total Licitado	1.548	2.934,04	94,80
Encargos a Medios Propios	137	161,66	5,20
TOTALES	**1.685**	**3.095,70**	**100,00**

Distribución total del Nº de expedientes de licitación



Distribución del importe total licitaciones (Mill € IVA no inc.)



3.3. Fondos MRR aplicables [68]

Principales Hitos

- Contribuir a una **financiación sostenible.**
- Monitorizar la ejecución del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).**
- **Cumplimiento** del **importe de adjudicaciones.**

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgo reputacional y económico**
  - Incumplimiento de Hitos y Objetivos CID *(Council Implementing Decision)* y, por lo tanto, pérdida efectiva de la financiación europea, imposición de sanciones y un impacto reputacional y social desfavorable.
  - Retraso en la ejecución de actuaciones, como consecuencia, entre otros aspectos, de la priorización de las actuaciones financiadas con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).
  - Incumplimiento de los principios de gestión específicos (principios transversales) exigidos por la normativa.

Contribución a los ODS

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

Nuestros compromisos

- Contribuir a una **financiación sostenible.** Para el período 2021-2027, avanzar en las prioridades explicitadas en cada uno de los fondos europeos (**fondos FEDER y CEF**).
- Seguir monitorizando la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).
  - Durante 2025 no hay vencimiento de HyO [69] CID, si bien está prevista la tramitación de la 7ª SP, con la consecuente acreditación de los hitos vencidos en diciembre de 2024.
  - El segundo trimestre de 2025 se cumplirá la fecha para los HyO OA, de carácter intermedio, en la componente C1, línea de inversión I3 (C1.I3: cercanías y movilidad urbana).
- Gestión de los fondos MRR en los componentes que afectan a estaciones.

En 2024, Adif y Adif AV continuaron el camino emprendido en 2021 en cuanto a inversión directa al ferrocarril mediante los fondos europeos *Next Generation EU*; concretamente, a través del MRR, cofinanciando la ejecución de diversos proyectos y catalizando el impacto que genera en la sociedad, por su contribución a la transición ecológica y a la cohesión social y territorial que aportan las infraestructuras y la gestión eficiente de las mismas.

Por otro lado, se ha avanzado en la mejora del sistema de gestión y seguimiento, incorporando nuevas funcionalidades, como la visualización del número de subcontratistas en expedientes o la carga de documentación relevante. Además, se han elaborado nuevas instrucciones técnicas para fortalecer los principios de gestión y se han adaptado los sistemas de información a los requisitos del programa FEDER 2021-2027.

Adif gestiona y supervisa las actuaciones financiadas o cofinanciadas con fondos europeos, haciendo hincapié en el etiquetado ecológico y en el principio de no causar perjuicio significativo (DNSH, por sus siglas en inglés), especialmente en todo lo relacionado con los fondos MRR. Por tanto, el objetivo de Adif no se circunscribe solamente a la obtención de fuentes de financiación eficaces y eficientes, sino que deben ser sostenibles en el tiempo y cumplir con unos determinados criterios para que sean catalogadas como sostenibles.

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

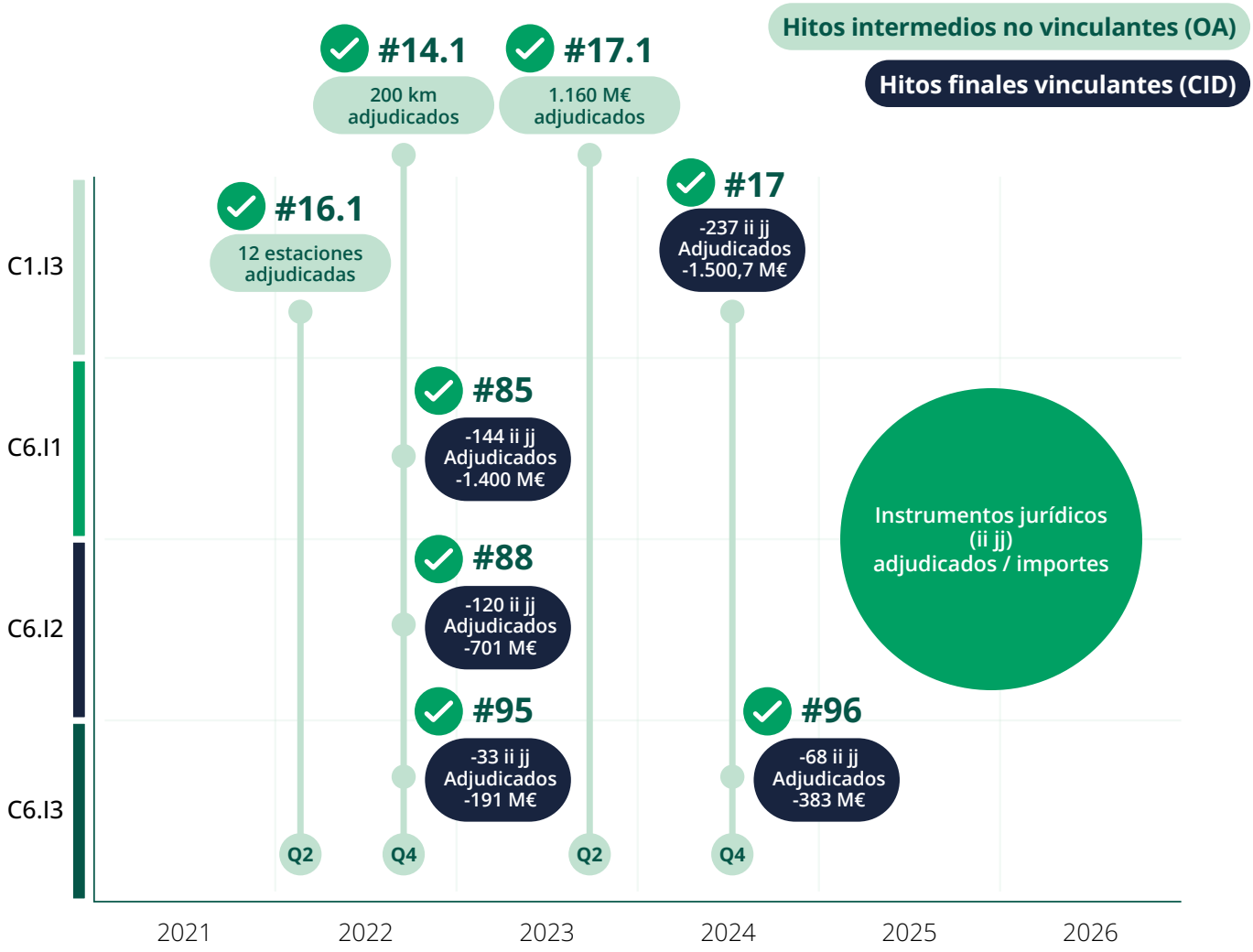
Adicionalmente, se está trabajando en contribuir a ofrecer soluciones tecnológicas que, a su vez, permitan optimizar los esfuerzos y mejoren la productividad del equipo, orientándolos a actividades que aporten mayor valor añadido para tomar decisiones sostenibles.

(69) Los HyO OA son metas que se establecen para realizar un adecuado seguimiento del estado y grado de avance de los HyO CID, conforme se ejecutan los compromisos a ellos vinculados.

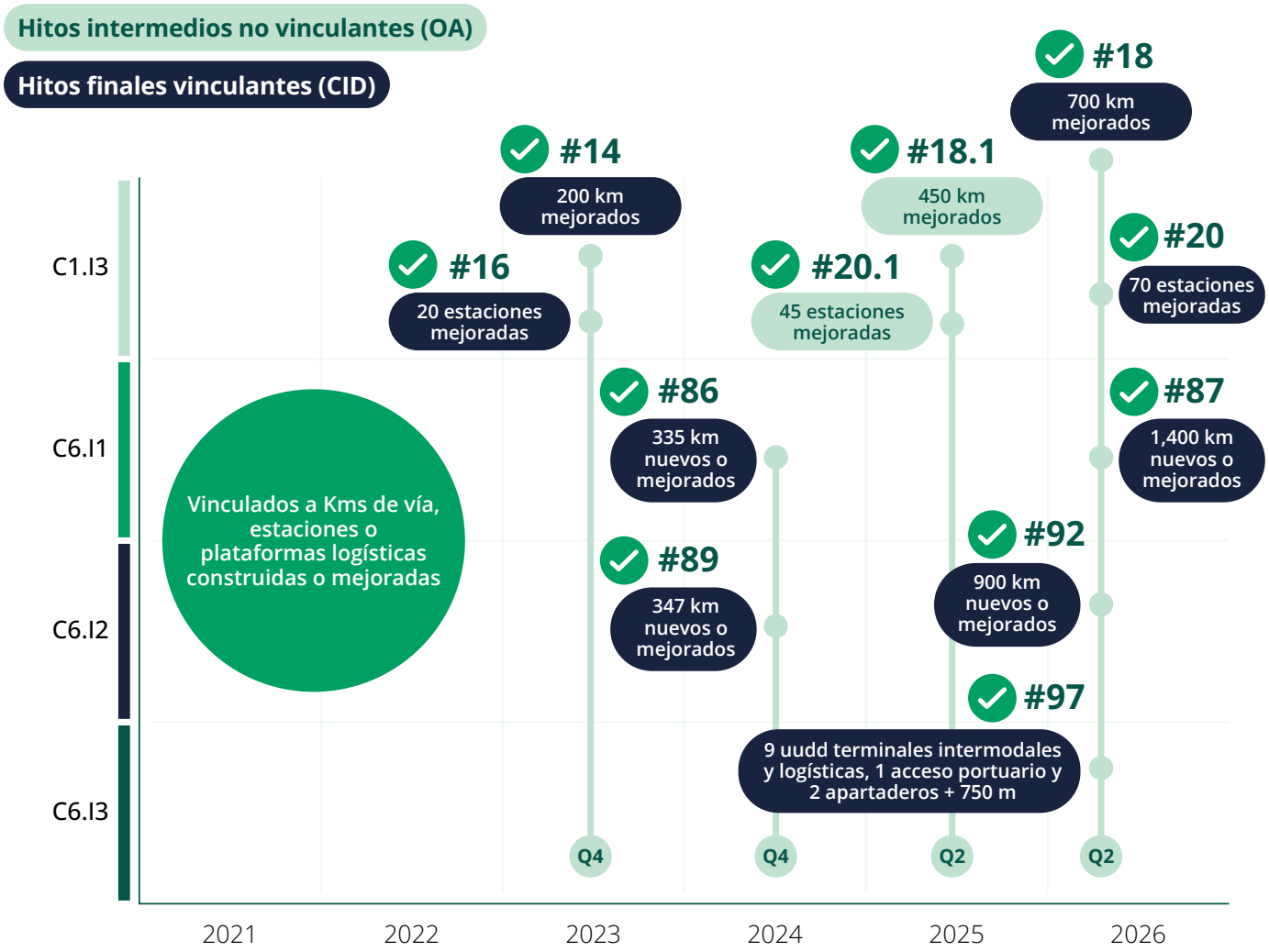
Respecto a los **hitos** del ejercicio, caben destacar los siguientes:

Monitorizar la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR): tanto de Adif como de Adif AV, por un importe total de transferencias directas no reembolsables de 5.974 M€, previo cumplimiento de los Hitos y Objetivos fijados hasta junio de 2026, de los Componentes (dos: C1 y C6), Líneas de inversión (cuatro: C1I3, C6I1, C6I2 y C6I3) y Proyectos (siete) en los que participa de manera directa.

Hitos económicos comprometidos



HITOS FÍSICOS COMPROMETIDOS



En el **contexto del MRR** cabe destacar los siguientes acontecimientos ocurridos durante 2024 que inciden en la monitorización del PRTR:

1. Adenda técnica a la Decisión de Ejecución del Consejo (CID), que incorpora la modificación de las métricas de medición de los hitos económicos #17, #85, #88, #95 y #96, definiéndolos por número de instrumentos jurídicos (ii.jj.), en lugar de importes adjudicados.

2. Inicio de la fiscalización del Tribunal de Cuentas Español sobre los procedimientos de gestión y control implantados por Adif y Adif AV para la ejecución del PRTR.

3. Emisión por la Comisión Europea, de informe positivo de la evaluación del 4º desembolso (que incluía los hitos #85, #88 y #95), con los nuevos mecanismos de verificación que dan soporte a su cumplimiento (instrumentos jurídicos vs. Importes adjudicados). En este sentido, Adif y Adif AV han cumplido sobradamente tanto la ambición inicial (importe adjudicado) como el objetivo de instrumentos jurídicos adjudicados.

4. Acreditación de los hitos de la 5ª solicitud de pago (SP). De forma anticipada respecto a las previsiones del CID iniciales (6ª y 7ª solicitudes de pago), se han incluido 3 hitos: #14, #16 (hitos físicos) y #17 (hito económico), también cumplidos por parte de Adif y Adif AV.

5. Se han alcanzado los valores objetivo para los hitos de 2024 de la componente C6:

a) **Hito físico #86,** perteneciente a la componente C6 y línea de inversión I1 (medida C6.I1);

b) **Hito físico #89,** perteneciente a la componente C6 y línea de inversión I2 (medida C6.I2);

c) **Hito económico #96,** perteneciente a la componente C6 y línea de inversión I3 (medida C6.I3).

Adjudicaciones OBRAS MRR COMPONENTES C1.I3, C6.I1, C6.I2 y C6.I3

	Total MRR	Verificado DNSH para hito económico	Verificado DNSH para hito físico
Obras adjudicadas hasta 31/12/24	221	187	-
Obras adjudicadas ejercicio 2024	48	31	-
Obras recepcionadas hasta 31/12/24	54	-	31
Obras recepcionadas ejercicio 2024	14	-	0

Dentro del Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia (PRTR) que incluya las reformas y los proyectos de inversión necesarios para alcanzar esos objetivos, en el que Adif y Adif AV participan con más de 5.974 M€ en dos componentes y 4 líneas de inversión. La Dirección de Estaciones de Viajeros tiene actuaciones en los siguientes componentes y líneas de inversión:

C1 I3. Cercanías y Movilidad Urbana: Actuaciones de Mejora de Calidad y Fiabilidad en el Servicio de Cercanías.

Se enumera a continuación el avance en los **proyectos y obras realizados en 2024** (70):

- Iniciada la contratación de 2 obras por un importe de licitación de 2,11M€ (IVA no inc.)
- Adjudicadas 4 obras por un importe de adjudicación de 15,45M€ (IVA no inc.)
- Iniciadas 12 obras (8 de ellas con su correspondiente ACO), por un importe de adjudicación de 49,18 M€ (IVA no inc.) en las obras.
- Finalizadas 3 obras por un importe de adjudicación de 3,99M€ (IVA no inc.)

C6 12. Red Transeuropea de Transportes: Otras Actuaciones.

Se enumera a continuación el avance en los proyectos y obras realizados en 2024:

- Iniciada una obra (y de su ACO), por un importe de adjudicación de 1,82M€ en la obra.

(70) Importe sin IVA

3.4. Innovación y desarrollo [71]

Principales Hitos

- Participación en los proyectos emblemáticos del partenariado ***Europe's Rail Joint Undertaking (en adelante, EU-Rail JU).*** Se trata de 7 proyectos de I+D+i, uno más que en 2023, de alto nivel técnico y con la participación de todos los miembros fundadores de este partenariado. Adif lidera uno de ellos, concretamente, el Proyecto FP3-IAM4RAIL.
- Lanzamiento del **programa de intraemprendimiento interno Adif Talento 2024-25.**
- **Inicio de la ejecución** de los siguientes proyectos de I+D+i:
  - PR-347 *Hydrogen Risk.*
  - PR-348 *Battery Train.*
  - PR-316 *TRACKVIEW.*
- **Finalización** de los siguientes proyectos de I+D+i:
  - PR-333 Proyecto Convertidores electrónicos Cedex.
  - PR-337 Proyecto Protecciones pasos superiores Cedex.
  - PR-285 Proyecto Ecomilla DC.
  - PR-306 Proyecto Borna Inteligente.
  - **Proyecto H2TR** en el que se ha explorado el **uso del hidrógeno en el ferrocarril.**
- Finalización del desarrollo del **nuevo sistema técnico de ancho variable para vagones de mercancías.**
- **Materialización de la Cátedra Adif en la Universidad Politécnica de Madrid.**
- Continúa la **colaboración entre Adif y la Universidad Complutense de Madrid** (a través del Instituto de Magnetismo Aplicado, IMA).
- Continúa el plan de **potenciación del Centro de Tecnologías Ferroviarias** (en adelante **CTF**).

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos:**
  - En el marco del partenariado *EU-Rail JU*, la falta de recursos humanos de Adif que participan en dicha iniciativa. Este aspecto se ha mitigado durante 2024 mediante la contratación de recursos externos.

(71) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Orientación a Resultados. Objetivo 7 (**POAR-OE7**).

Principales riesgos y oportunidades

- En el marco de la gestión de intangibles, la no protección o actualización de los registros de propiedad. Siguen en marcha las medidas implantadas en años anteriores para limitar el alcance de este riesgo (control permanente de la cartera de activos intangibles).
- En el marco del desarrollo de proyectos de I+D+i, la posible afección a la operación o a la seguridad derivada de los prototipos tecnológicos que se instalan en la infraestructura. Este aspecto es objeto de control en los comités de significatividad y de aplicación del Método Común de Seguridad (MCS) correspondientes.

Oportunidades:

- En el marco del partenariado *EU-Rail JU*, el desarrollo de nuevas tecnologías en un entorno colaborativo con los principales agentes ferroviarios europeos (operadores, administradores e industria europea).

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- **Proyectos de I+D+i** incluyendo el desarrollo de prototipos para cumplir con los estándares de Adif, su fase de prueba y el seguimiento de plazos dentro de cada plan de proyecto.
- **Innovación abierta**, gestionando iniciativas presentadas en el programa Adif Talento. Además, a través del instrumento "Radar Empresas" se tratarán de identificar empresas con valor añadido. También habrá una labor de difusión de la I+D+i en la Entidad a través de la participación en eventos y la elaboración de publicaciones específicas de este campo.
- **Estrategia en *EU-Rail JU***, continuar desarrollando proyectos emblemáticos en este partenariado europeo contribuyendo a la difusión de sus actividades
- **Iniciativas del Plan de Innovación Estratégica** que favorezcan el desarrollo y despliegue de la tecnología de Ancho Variable de Mercancías, la adaptación e integración del Hidrógeno como nuevo vector energético a la RFIG o el desarrollo del Sistema ATP ERTMS para líneas ferroviarias no principales, entre otros.
- **Plan de Impulso del Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF)**, actualizar el catálogo de pruebas y ensayos, creación de *sandbox* (laboratorios de I+D como CETAV Córdoba), establecimiento de alianzas con otros centros, organización de jornadas técnicas y *hackathones*, incorporación de empresas y *startups*, reducción de gastos operativos y mejora de la sostenibilidad financiera del CTF.

	Palancas de Transformación		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Expedientes liquidados (liquidaciones tramitadas SAP Contratación) [72] (%)	30,44	27,82	51,61
Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) [73]	85,42	89,59	71,43
Estrategia digital (Nº proyectos derivados del Programa de Transformación Digital iniciados en el año) [74]	N/D	5	4

3.4.1. Gestión de la I+D+i

Desde su constitución, Adif ha apostado por la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i) como elementos dinamizadores del conocimiento y el desarrollo tecnológico de la comunidad científico-técnica en el sector ferroviario español, constituyendo un aspecto fundamental para lograr la excelencia operativa.

La Entidad colabora en innovación a través de una encomienda de gestión, signo de una coordinación y alineación estratégica fuerte y bien definida en esta materia.

Cabe destacar el efecto tractor de esta actividad en el sector tecnológico industrial de España, atrayendo hacia el ferrocarril la atención de los innovadores, movilizando inversiones y, en definitiva, contribuyendo al desarrollo del tejido industrial.

La **I+D+i en Adif** engloba dos grandes conceptos. Por un lado, la búsqueda de soluciones, su protección y su difusión, para **mejorar la capacidad de la infraestructura ferroviaria en un entorno seguro.** Y por otro, el equilibrio óptimo entre las dimensiones económica, social y ambiental para **hacer más sostenible la infraestructura ferroviaria.**

Los **ámbitos de actuación de la actividad** son los siguientes:

- Investigación, desarrollo e innovación en nuevas tecnologías ferroviarias de interés para Adif.
- Colaboración con empresas, centros tecnológicos y universidades, potenciando un modelo de innovación abierta.
- Elaboración de una estrategia de innovación para Adif.
- Transferencia interna del conocimiento y de los desarrollos asociados.
- Gestión de la propiedad industrial e intelectual de Adif, mediante la protección de los resultados de la actividad de I+D+i y la transferencia al mercado.

Precisamente, para garantizar que los resultados de I+D+i dispongan de la autonomía y fortaleza suficiente para convertirse en herramientas valiosas de crecimiento empresarial, resulta fundamental definir una adecuada estrategia de **protección de la propiedad industrial e intelectual.** Al mismo tiempo,

(72) Dato agregado Adif y Adif AV.
(73) Dato agregado Adif y Adif AV.
(74) Dato agregado Adif y Adif AV.

es prioritaria la potenciación de los procesos de transferencia interna y externa, añadiendo valor a ambas entidades, con el propósito de aumentar la eficiencia de la innovación y conseguir retornos económicos, ambientales y sociales significativos.

Por otro lado, para ocupar una posición de relevancia en el sector, es preciso **crear alianzas de colaboración** que permitan la trasferencia del conocimiento. En el caso concreto del ámbito europeo, es necesario estar en los foros más importantes, destacando *Europé s Rail,* sucesora de *Shift2Rail*, donde se desarrollarán las nuevas innovaciones para el ferrocarril del futuro. Por lo tanto, es objetivo prioritario formar parte de las asociaciones sectoriales y de los grupos de decisión más relevantes; participando, en suma, del presente en el que se decide el futuro.

Mediante la puesta en marcha de diferentes acciones específicas de gestión Adif persigue un **proceso de mejora continua** de la actividad de I+D+i en el marco de la **norma UNE 166002 (Sistema de Gestión de I+D+i)** y el **modelo EFQM:**

- Promoción de un sistema de gestión y auditoría en base a dicha norma.
- Promoción de la vigilancia tecnológica, la comunicación, la difusión y la formación en I+D+i.
- Administración y gestión de recursos para garantizar el cumplimiento presupuestario, los objetivos, los plazos y la sostenibilidad de la organización destinada a I+D+i.
- Búsqueda y análisis de financiación nacional e internacional para incrementar la sostenibilidad económica de la actividad.
- Elaboración de convenios y acuerdos de colaboración en I+D+i de alto valor añadido.
- Promoción de la participación de las personas de Adif y Adif AV en iniciativas de innovación, así como en grupos de trabajo en los ámbitos nacional e internacional.
- Elaboración de convenios de colaboración comercial y acuerdos de transferencia tecnológica de los productos propiedad de Adif.

Para el desarrollo eficaz de la actividad, Adif cuenta con personal y recursos propios, incluyendo un portfolio de instalaciones de experimentación que sirven de plataforma para comprobar la validez técnica de los nuevos desarrollos (a modo de *sandbox*). Estas instalaciones están dotadas de la infraestructura básica necesaria y con los ambientes controlados precisos para poder realizar las pruebas en condiciones seguras.

En 2017, el **Sistema de Gestión de I+D+i** se integró en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV considerando sus procesos específicos dentro del proceso estratégico de primer nivel PR-105 Innovación tecnológica. Se trata de los procesos que regulan la gestión de la I+D+i: planificación de proyectos de I+D+i y la selección de ideas y soluciones, el seguimiento de proyectos, la protección y explotación de resultados y la vigilancia tecnológica e inteligencia competitiva.

El Sistema se completa con el **Manual de Gestión** de I+D+i de Adif y Adif AV, los procedimientos específicos (gestión del **Buzón de Propuestas de Mejora, BPM)**; la evaluación de los activos de propiedad industrial protegidos por Adif para decidir su renovación o desistimiento; la autorización para tramitar de la protección de la propiedad industrial e intelectual y la formalización de la transferencia tecnológica de los activos intangibles generados en proyectos de innovación; la gestión de las ayudas financieras para la I+D+i y el procedimiento general de gestión de retos de Adif y la Consulta Preliminar al Mercado (CPM). Asimismo, se han desarrollado varias guías, protocolos e instrucciones.

En 2022 se creó un **Plan de Innovación Estratégica (PIE)** con una duración de 4 años (hasta 2025). Tras la última actualización se han definido 6 **Iniciativas Estratégicas (IE).** Para cada IE propuesta, se definen las acciones a llevar a cabo y los indicadores de seguimiento asociados a la misma. Estas **IE** son:

- Ejecución de proyectos de I+D+i.
- Potenciación de la innovación abierta.
- Participación en el programa *Europé s Rail.*
- Desarrollo de la tecnología de ancho variable en vehículos de mercancías.
- Adaptación e integración del Hidrógeno en la RFIG.
- Potenciación del CTF.
- Desarrollo de la tecnología de un sistema ATP ERTMS para líneas no principales.

En el ámbito de la **sostenibilidad ambiental**, la actividad de I+D+i gestiona en 2024 **10 iniciativas** asociadas a la aplicación de nuevas tecnologías (siempre desde un punto de vista de la energía):

- **Proyecto de inversión propia SRERA-CEMIT.** Constituye una segunda etapa de la instalación que se planteó años atrás para realizar una instalación de recarga de vehículos eléctricos desde la red de tracción de corriente continua en la estación de Atocha. El objetivo es probar nuevos conceptos de integración de nodos (redes inteligentes) en una red de tracción de corriente continua. El proyecto prioriza el desarrollo de nuevos convertidores electrónicos de potencia para ser empleados en posibles proyectos de extracción de energía de la red de tracción de corriente continua.
- **Grupo de trabajo (UIC) H2TR.** Se desarrollan experiencias conjuntas con otros administradores y operadores ferroviarios en materia de empleo del hidrógeno como nuevo vector energético.
- **Proyecto europeo FCH2RAIL.** Proyecto en curso (financiado por el programa *Horizon* 2020 de la UE) desde principios de 2021 para la adaptación de un vehículo CIVIA (de Renfe Operadora) a tracción híbrida por hidrógeno. Durante 2024 se han llevado a cabo pruebas planificadas en las líneas Madrid-Talavera-Mérida y Ourense-Santiago, así como en Portugal superando los 10.000 kilómetros de pruebas del material propulsado por hidrógeno, lográndose una autonomía de más de 800 kilómetros. El proyecto ha prorrogado el desmontaje del tren hasta junio del 2025 para poder realizar en noviembre el evento final y viaje demostrador con la asistencia de las autoridades nacionales e internacionales en Zaragoza coincidiendo con el evento *RailLive.*
- **Nuevo proyecto nacional Hympulso.** Financiado por IDAE, en este proyecto Adif actúa como observador (no forma parte del consorcio). Su objetivo es transformar una locomotora EMU s/730 a tracción por hidrógeno.
- **Proyecto europeo (ERJU) *FP4-RAIL4EARTH.*** Es un proyecto multifuncional que desarro-

lla actividades en varios ámbitos: tracción por hidrógeno, tracción por baterías, Redes inteligentes, almacenamiento de energía y otras actividades en el ámbito energético. En sus paquetes de trabajo WP11 Y 13 se ha incluido un demostrador de Gemelo Digital para la estación de Málaga - María Zambrano. El objetivo del demostrador es desarrollar un gemelo digital enfocado.

Las **temáticas sobre las que se está trabajando** en función de los instrumentos que abordan éstas son:

	Actividad de inversión propia	Actividad de UIC	Actividad de programa de ayudas NACIONAL	Actividad de programa de ayudas EUROPA	Actividad de *Europe's Rail* (ERJU)
Tracción por hidrógeno	-	Grupo de trabajo H2TR	Proyecto Hympulso	Proyecto FCH2RAIL	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Tracción por baterías	-	-	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Redes 4.0	Proyecto SRERA-CEMIT	-	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Almacenamiento (C/C)	-	Grupo de trabajo RESS	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH
Otras actividades	-	-	-	-	Proyecto FP4-RAIL4EARTH

Con relación a los **proyectos de *Europe's Rail Joint Undertaking***, están todos en ejecución y finalizarán en 2026. No ha habido avances representativos más allá del gran número de líneas de trabajo iniciados.

Los avances realizados en 2024 sobre el **proyecto MERCAVE** para el desarrollo de un sistema de ancho variable de vehículos de mercancías, han continuado de forma importante. El proceso de certificación según TSI de la tecnología ha concluido en sus dos primeras etapas, es decir, en lo referente a las pruebas en banco de ensayos y en las pruebas de paso por el cambiador (ensayos de circulación) y se ha presentado la documentación pertinente para la solicitud de la autorización de acceso a red para la realización de pruebas en vía y obtener el correspondiente certificado TSI que se estima será una realidad en el primer semestre de 2025.

En el ámbito de las **nuevas tecnologías** (Inteligencia Artificial y tecnología de sensores), caben destacar los proyectos CARRIL ROTO 1, SMAN SLOPE 1, RAILGAP, SMAN BRIDGE, SMAN CROSSING, SMART STATION y 3DPILOT.

	Proyectos realizados por la Entidad		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Proyectos I+D+i en Marcha	30	32	31
Proyectos I+D+i Cerrados	1	1	0
Proyectos finalizados	1	1	4
Proyectos iniciados	19	3	3

La actividad de desarrollo de los **proyectos de I+D+i** se centra en los siguientes **objetivos:**

- Dar respuesta a las necesidades o retos planteados por las áreas operativas de Adif mediante el desarrollo de proyectos de I+D+i.
- Desarrollar proyectos de I+D+i con una marcada orientación a mejorar la eficiencia del sistema ferroviario, investigando y desarrollando innovación en tecnologías ferroviarias.
- Participar en la colaboración con empresas, universidades, centros tecnológicos e instituciones públicas a través de programas y acuerdos, en un ámbito nacional e internacional.
- Durante 2024, la **estrategia de innovación**, y específicamente el desarrollo de los nuevos proyectos de I+D+i, se ha centrado de manera prioritaria en la **transformación digital** para integrar nuevas tecnologías en todas las áreas de Adif, cambiando la manera de realizar los distintos procesos internos y aportando valor a los usuarios externos.

Política de I+D+i

El área de innovación se rige por la **Política de I+D+i de Adif y Adif AV.** La Política de I+D+i se basa en las siguientes directrices:

- La innovación es clave para Adif y Adif AV.
- La innovación se centra en cuatro pilares: Seguridad, Sostenibilidad, Servicio y Orientación a resultados, dentro de cada uno de los cuales se establecen los retos y los proyectos de innovación en el futuro inmediato.
- La innovación es una palanca de transformación estratégica para afrontar los retos tecnológicos de ambas empresas y abordarlos a través de iniciativas, programas, planes y proyectos.
- La estrategia de innovación emana de sus retos y necesidades, en sinergia con la estrategia marcada por el Plan Estratégico 2030 (PE2030) de Adif y Adif AV, la estrategia del MTMS y la estrategia del partenariado europeo *Europé s Rail Joint Undertaking*, concretándose en el Plan de Innovación Estratégica de Adif y Adif AV.
- La inversión y la cofinanciación de la innovación es clave para la gestión de las infraestructuras ferroviarias, la intermodalidad entre los distintos medios de transporte y la eficiencia energética.

- La innovación debe ser abierta y participativa en el marco de Adif y Adif AV, puesta al servicio del bienestar de las personas y a su integración en igualdad y sin barreras.
- La colaboración y las alianzas estratégicas con universidades, empresas, centros tecnológicos y demás agentes involucrados, permite aumentar los resultados obtenidos, generando además un efecto tractor positivo en el sector productivo del país.
- La aceleración y desarrollo de proyectos de innovación, de alto valor añadido deben generar soluciones efectivas en las distintas áreas de Adif y Adif AV.
- La vigilancia tecnológica y la inteligencia competitiva son herramientas para identificar oportunidades y desafíos, y orientar las necesidades que permitan a Adif y Adif AV anticiparse a los cambios tecnológicos del mercado.
- La protección, la transferencia y la explotación de los resultados de la innovación es clave para la optimización del proceso.
- El conocimiento adquirido en el proceso de innovación debe ser transmitido dentro de Adif y Adif AV.

En 2024 cincuenta y tres personas han trabajado en la Subdirección como responsables de proyectos de I+D+i, gestión y asistencia técnica.

En 2024, Adif realizó una inversión en I+D+i de 7,86 millones de euros

Activos intangibles y transferencia tecnológica

El ciclo de la innovación no se cierra al terminar el desarrollo de un proyecto, sino que es necesario realizar también la protección y transferencia de sus resultados. El proceso es eficiente cuando los resultados de la innovación son protegidos con arreglo a las vías que establece la legislación española e internacional: propiedad industrial para patentes, modelos de utilidad, diseños industriales y marcas; y propiedad intelectual para desarrollos de software y publicaciones en cualquier formato. Además, según los casos puede ser conveniente recurrir a otras formas de protección que también están contempladas en la ley, como el secreto industrial.

El área del CTF gestiona la protección de resultados para todas las áreas de actividad de Adif y Adif AV. Esto implica coordinar y gestionar todos los trámites que hay que realizar para conseguir la protección de un activo, llevar el control de gastos e ingresos, tramitar la documentación de contratación, liquidaciones y ampliaciones de plazo referentes a la protección de resultados, y elaborar el informe de la cartera de activos protegidos.

En relación con la transferencia de los resultados, es prioritario que estos resultados sean inicialmente transferidos a la producción de Adif y Adif AV. En cada caso, podrán ser posteriormente transferidos a terceros, siendo aquí donde cobra una relevancia fundamental la transferencia. Deben gestionarse las licencias de explotación a terceros mediante las fórmulas contractuales previstas en el ordenamiento jurídico y según la normativa interna de Adif.

La **cartera de activos intangibles** de Adif a final de 2024 se compone de 33 patentes (3 menos que en 2023), 6 modelos de utilidad (1 más que en 2023), 10 licencias exclusivas, 2 diseños industriales, 10 *software* (1 más que en 2023), 60 registros de marca (2 más que en 2023) y 1 de-

recho de autor (1 más que en 2023). A cierre de 2024, se están tramitando 4 nuevas patentes (1 de ellas es una solicitud PCT) y 2 nuevas marcas.

Innovación colaborativa

Durante 2024 se ha participado en las siguientes ferias, foros y reuniones:

- Seminario Técnico de la Cátedra Adif-UPM con la participación de investigadores TRANSyT-UPM.
- VII encuentro industrial B2B Itecam.
- Comisión de i+D+I.
- Políticas de Innovación para el desarrollo del hidrógeno verde en España.
- Visita al Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTS) de Málaga *Tech Park.*
- 11ª Junta de Gobierno (GB) de *Europe's Rail JU* (ERJU).
- Feria *Inno Trans Actos Europe's Rail – ERA –* Comisión DG *Move*.
- Reunión plenaria UIC del sector TTI (de Interacción Vía-Vehículo e Interfaces) - Otoño 2024.
- 10ª Junta de Gobierno (GB) de *Europe's Rail JU* (ERJU).
- Jornada Mafex Marcos Financieros Innovación Sector Ferroviario.
- Jornada de difusión del encargo Adif-Cedex 2022-2026.

Aquí deben ser consideradas también las reuniones realizadas con empresas mediante la herramienta **"Radar Empresas"**, en la que se ha potenciado la presentación de soluciones y empresas de alto valor añadido.

También ha continuado el trabajo con el **clúster de I+D+i Ferroviario *"Railway Innovación Hub"*** (RIH), en el Centro de Tecnologías Ferroviaria, así como las empresas allí instaladas. En este sentido se han potenciado reuniones de colaboración y de desarrollo de trabajos.

Innovación abierta y emprendimiento

La estrategia tecnológica de Adif considera una iniciativa estratégica basada en la potenciación del **Modelo de Innovación Abierta.** Esta iniciativa busca desarrollar e implementar un mejor modelo de innovación abierta a través de la colaboración interna, externa y las alianzas estratégicas. A través de la vigilancia tecnológica y la comunicación, pretende poner en valor el capital humano y propiciar un ecosistema que facilite el desarrollo de la I+D+i para que Adif pueda crecer y modernizarse.

El área del CTF, junto al de vigilancia e intraemprendimiento, impulsará el modelo de innovación abierta, no sólo a través de la adhesión de nuevas empresas y organismos al CTF (que representa en sí mismo un ejemplo de estructura de innovación abierta) sino también generando nuevas alianzas externas aprovechando su posición tecnológica y geoestratégica. En este sentido, el área del CTF es también el encargado de gestionar y realizar el seguimiento de convenios y protocolos con otras organizaciones en materia de I+D+i. así como el responsable de participar en ferias y congresos relacionados con la innovación.

El modelo de innovación abierta está permitiendo que Adif y Adif AV puedan hacer más eficiente su proceso innovador, al agilizar su estructura, normalmente rígida y burocrática, y, al mismo tiempo, posibilitando la ejecución de proyectos y actividades orientadas al desarrollo de productos y procesos novedosos.

El **emprendimiento tecnológico**, a través de los propios empleados de la organización o, por ejemplo, a través de los negocios *startups* de empresas de base muy tecnológica, tienen un impacto positivo en los procesos de innovación abierta corporativa, debiendo potenciar ambas líneas de trabajo en los próximos años. De esta manera, los **objetivos de las acciones** de emprendimiento a realizar en Adif y Adif AV son:

- **Interno:** Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aprovechando el talento y creatividad de los empleados, consiguiendo su implicación en las **acciones de intraemprendimiento** y promoviendo una cultura corporativa de apoyo a las nuevas ideas. Para ello es vital tener herramientas que fomenten la creatividad y mecanismos que permitan reconocer las aportaciones individuales y colectivas. En Adif y Adif AV esta herramienta es denominada Adif Talento, siendo el programa principal para promover las nuevas ideas de I+D+i de la organización.
- **Externo:** Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aumentando las interacciones con diferentes empresas de base tecnológica según se ha indicado, por ejemplo, generando **espacios de co-creación** para difundir los retos de Adif AV con este tipo de organizaciones. En este apartado se promoverá la herramienta denominada "Radar Empresas" y que permite interactuar periódicamente con estas organizaciones.

Innovación abierta y emprendimiento [75]

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Detección de oportunidades mediante el Radar de empresas	31	25	29
Nº de propuestas de proyectos de emprendimiento	53	34	71
Alianzas innovación abierta (protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc.)	8	5	3

Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF)

El CTF es un centro de innovación abierta con el sector ferroviario en el que Adif dispone de la mayor parte de sus recursos en materia de I+D+i. El emplazamiento del CTF en un entorno tecnológico y empresarial como es el Parque Tecnológico de Andalucía (Málaga *Tech Park*) facilita la interacción con los ecosistemas de la innovación y las empresas que aportan valor a las tecnologías que luego se integrarán en la infraestructura. Cabe destacar que este parque está especializado en acoger empresas de base "digital" lo que plantea una excelente sinergia para los próximos años en línea a alcanzar los objetivos tecnológicos "digitales".

(75) Datos agregados Adif y Adif AV.

Algunos **hitos** que permiten cuantificar la importancia de la **experiencia innovadora** de Adif son los siguientes:

- >145 proyectos de I+D+i emprendidos.
- >50 proyectos transferidos a producción.
- >90 proyectos de inversión propia.
- >280 M€ de presupuesto total movilizado (>80M€ gestionados por la Entidad).
- >80 proyectos demostradores en entorno real.
- >30 pruebas de alto nivel en la infraestructura.
- >40 patentes.
- >20 licencias de transferencia tecnológica con empresas.
- >60 especificaciones técnicas y manuales.
- >25 empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias de Málaga.

El área del CTF centra su actividad en las siguientes **líneas de trabajo** específicas:

- Identificación de posibles soluciones tecnológicas a los retos de I+D+i identificados en Adif.
- Desarrollo de proyectos de I+D+i de alto valor añadido.
- Creación y gestión de laboratorios e instalaciones de experimentación.
- Control presupuestario de toda la actividad de I+D+i.
- Gestión de la propiedad industrial e intelectual.
- Gestión de las certificaciones y sistemas de calidad de I+D+i, destacando expresamente la norma UNE 166002.
- Difusión, interna y externa, de actuaciones y actividades de I+D+i ferroviaria.

Un aporte trascendental del CTF a Adif ha sido —y continúa siendo— la potenciación de un **Modelo de Innovación Abierta.** Este modelo se basa en fórmulas abiertas que incluyen la implicación de suministradores y tecnólogos ajenos a Adif en la búsqueda de soluciones a las necesidades que este plantea. Este aporte se debe gracias a que, en el CTF, además de Adif, están localizados otros agentes externos del sector ferroviario como empresas y clústeres de innovación (actualmente son 27). Adif les ofrece todos los servicios del CTF para promover un entorno favorable a la actividad innovadora: oficinas propias, laboratorios e instalaciones de experimentación, espacios comunes, etcétera. En el CTF, además de Adif, están localizados otros agentes externos del sector ferroviario como empresas y clústeres de innovación (sólo pueden desarrollar actividades exclusivas de I+D+i ferroviario):

Durante 2024, el CTF ha impulsado el modelo de innovación abierta, no sólo a través de la adhesión de nuevas empresas y organismos al CTF sino también generando nuevas alianzas externas aprovechando su posición tecnológica y geoestratégica.

En 2024, los **recursos de experimentación propios** han sido los siguientes:

- El **Laboratorio de Estación,** para ensayos de nuevos elementos en andenes (de acceso al tren, de señalización, de guiado o de seguridad entre otros).
- El nuevo **Laboratorio de Sensores de Infraestructura,** para supervisar los diferentes sensores instalados en la infraestructura de la RFIG, todos ellos asociados al proceso de digitalización de la infraestructura. Este laboratorio ha seguido potenciándose en 2024.
- El **Instituto de Magnetismo Aplicado (IMA),** situado en las Rozas (Madrid) y gestionado mediante un convenio con la Universidad Complutense de Madrid. Es un centro especializado en ciencias físicas, destacando sus investigaciones en el ámbito de la energía eléctrica y los nuevos materiales.
- El **Centro de Pruebas en Vía de Alta Velocidad (CEAV),** situado en el kilómetro 64+900 de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, en las proximidades de Brihuega, donde se realizan pruebas de interacción tren-vía a alta velocidad.
- El **Centro de Pruebas de Electrónica de Potencia y Microrredes Eléctricas (CEMI),** situado junto a la estación de Madrid-Atocha y en donde se desarrollan pruebas de convertidores electrónicos de potencia para conexión a la línea de transmisión de corriente continua y demás elementos asociados a nuevas redes inteligentes.
- El nuevo **Centro de Pruebas de Tecnología de Ancho Variable (CETAV),** situado en Córdoba y cuya construcción finalizo en 2023. En este centro se podrán desarrollar ensayos asociados al nuevo sistema de ancho variable para vehículos de mercancías. Ese centro dispondrá de una vía de ensayos que también podrá albergar comprobaciones puntuales de diferentes elementos y/o vehículos.

CENTRO DE TECNOLOGÍAS FERROVIARIAS (CTF)
(MÁLAGA)

CENTRO DE PRUEBAS EN VÍA DE ALTA VELOCIDAD (CEAV)
Brihuega, Guadalajara

INSTITUTO DE MAGNETISMO APLICADO (IMA)
Las Rozas, Madrid

CENTRO DE PRUEBAS DE ELECTRÓNICA DE POTENCIA Y MICRORREDES (CEMI)
Madrid

LABORATORIO DE ESTACIÓN
CTF

CENTRO DE PRUEBAS DE TECNOLOGÍA DE ANCHO VARIABLE (CETAV)
Córdoba

LABORATORIO DE SENSORIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA
CTF

Red de laboratorios e instalaciones de experimentación existentes gestionados por el CTF

Debe destacarse que el nuevo CETAV es una instalación con vía cerrada (no asociada a la RFIG) para desarrollo de pruebas de interacción vehículo-infraestructura a baja velocidad (900 m de vía 1.668 mm y 700 m de vía 1.435 mm). Aunque está especialmente diseñado para ensayos de sistemas de cambio automático de ancho, representa la única instalación con este tipo de vías cerradas.

3.4.2. Transformación digital [76]

Principales Hitos

- Implantación completa de la **Plataforma de Gobierno del Dato**, con elaboración de políticas y procedimientos para su despliegue en 2025.
- Creación de una **Oficina de Gobierno de la IA** para impulsar su aprovechamiento en la empresa.
- Implementación de la **Plataforma de automatización de procesos**, con seis aplicaciones finalizadas en el año.
- Implantación de la **Firma biométrica/digital** para actas de expropiaciones, eliminando el uso de papel y promoviendo la sostenibilidad.
- Finalización de la primera fase de la solución de gestión inteligente de la energía (*smart-grid*) sobre la **Plataforma IoT corporativa**, con potencial de expansión futura, que permitirá optimizar el consumo y la gestión de la energía por parte de la Entidad.

Gestión de activos

- Aprobación y firma de la **Política de Gestión de Activos.**
- Continuación de los trabajos para el desarrollo e implementación del **Sistema de Gestión de Activos** (consulta a las áreas afectadas, elaboración del Procedimiento de Jerarquización de Activos, desarrollo informático con realización de pruebas, carga de datos, desarrollo de procesos, incluyendo la infraestructura *cloud* y la ciberseguridad, entre otros).

Principales riesgos y oportunidades

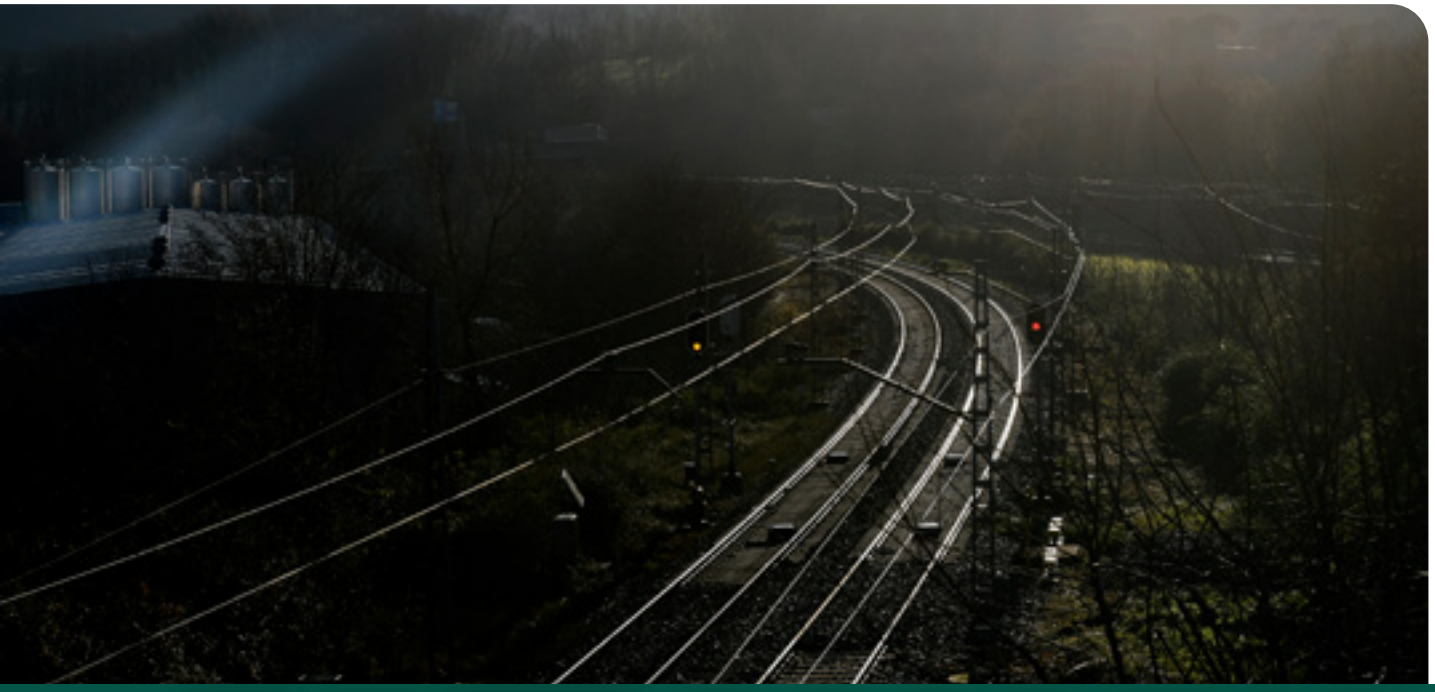
- **Riesgos**
  - **Ataques cibernéticos (ciberseguridad)**: se requiere mayor concienciación y compromiso.
  - **Gobierno del dato:** riesgo asociado a la calidad y fiabilidad de la información obtenida para la toma de decisiones, asociada a las múltiples fuentes de información y la falta de automatización.
  - **Alineamiento negocio-Tecnologías de la Información (TI):** necesidad de mejorar la comprensión de expectativas para consolidar TI como pilar estratégico.
  - **Sostenibilidad económica vs. digitalización:** se deben priorizar plataformas corporativas y soluciones estandarizadas para mitigar restricciones presupuestarias.
  - **Gestión de activos:** además de los indicados previamente hay uno propio, no aprovechar convenientemente las oportunidades que ofrece la Solución Integral Corporativa para la Gestión de Activos.

(76) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 7 **(POAR-OE7).**

Principales riesgos y oportunidades

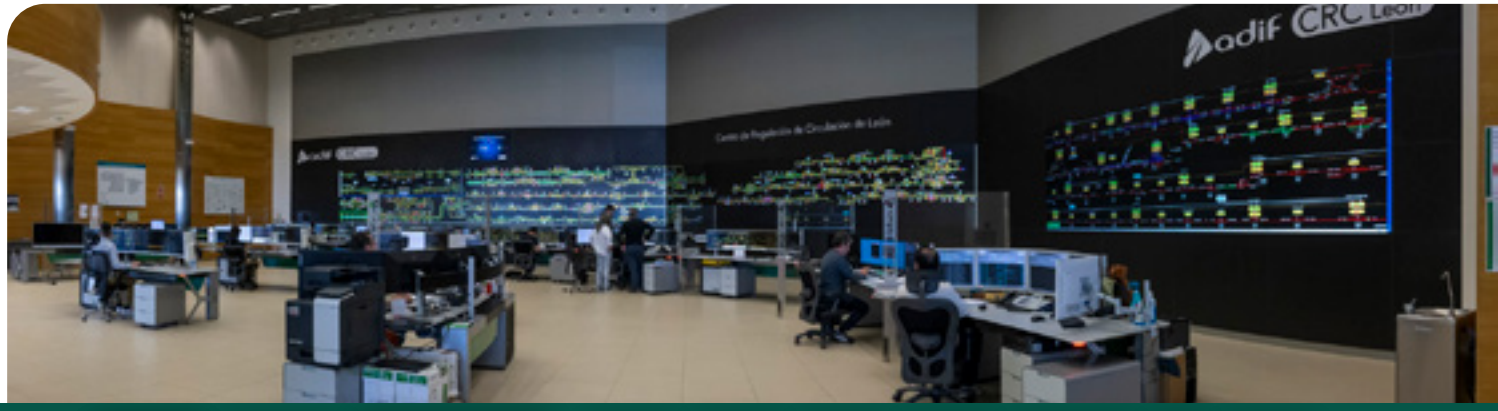
- **Oportunidades:**
  - **Ataques cibernéticos (ciberseguridad):** se avanza en la implantación de medidas IT/OT.
  - **Compras centralizadas:** aunque han agilizado licitaciones TIC, es clave integrar el conocimiento TI en estos procesos.
  - **Gobierno del dato:** oportunidad para avanzar en la integración de la cultura del gobierno del dato en la empresa.
  - **Automatización de procesos:** pasa de riesgo a oportunidad, consolidándose como pilar clave de transformación digital y optimización operativa.
  - **Sostenibilidad económica vs. digitalización:** se mitiga con la consolidación de plataformas estándar como la de automatización de procesos y avanzando en otras como la de Gobierno del Dato e *IoT*.
  - **Gestión de activos:** además de las indicadas anteriormente hay una propia, modernización del mantenimiento y su digitalización optimizando recursos y costes de explotación con el fin último de mejorar la calidad y el servicio.

Contribución a los ODS



Nuestros compromisos

- **Finalización de los planes de digitalización en mercancías, mantenimiento y conservación,** dando paso a oficinas de gobierno que coordinarán su implementación.
- **Modernización del cálculo de precios de la energía,** pasando a una medición más precisa y adoptando una tarifa indexada al mercado mayorista.
- **Refuerzo de la protección contra ciberataques** con la instalación masiva de soluciones *antimalware* en entornos OT. Además, se pondrá en marcha un nuevo Centro de Procesamiento de Datos (CPD) y se iniciará la migración desde el actual.
- **Impulso de la Oficina de Gobierno del Dato,** mejorando la gestión y uso de información en la Entidad.
- Se promoverá la **colaboración con empresas tecnológicas** para compartir datos entre entidades buscando un beneficio compartido.
- Presentación de un **informe estratégico para optimizar la plataforma de gestión empresarial,** iniciando las licitaciones correspondientes. Se modernizará la gestión de viajes para empleados y se actualizará el sistema de certificaciones, mejorando la eficiencia.
- Se fortalecerá la **Oficina de Gobierno de Inteligencia Artificial**, que permitirá desplegar progresivamente soluciones basadas en IA.
- **Modernización de estaciones con nuevas tecnologías** como lectores QR para información en tiempo real, y la plataforma TEASISTO que facilitará la asistencia a personas con movilidad reducida.
- Creación de una nueva Oficina de **Gestión de Proyectos (PMO)** para optimizar la coordinación TIC.
- Respecto **a la Plataforma Integral de Gestión de Activos:** Implantación parcial del futuro sistema Integral de Gestión de activos, incluyendo actividades y procedimientos relativos a la mejora y digitalización del mantenimiento optimizando y mejorando el análisis, evaluación y toma de decisiones respecto a los activos de Adif.



Durante 2024, Adif ha **impulsado diversas iniciativas de transformación digital en múltiples áreas clave.** Se han **desarrollado los planes de digitalización en mercancías, mantenimiento y conservación,** al tiempo que se han implementado mejoras en las estaciones, como la **aplicación TEASISTO** para asistencia a personas con movilidad reducida y nuevas herramientas de información en tiempo real para los viajeros.

En el ámbito de la automatización y sostenibilidad, se ha **introducido la firma biométrica en procesos de expropiación para reducir el uso de papel y se ha desplegado CAPTIO** como herramienta digital para la gestión de viajes de empleados. Además, se ha avanzado en la automatización de procesos con el desarrollo de nuevas aplicaciones y la consolidación de una oficina para su gestión.

En materia energética e infraestructura, se han **implementado funcionalidades de autoconsumo para operadores ferroviarios, optimizando el uso energético.** También se desplegó la primera fase de la solución *smartgrid* sobre la **Plataforma *IoT*** y se inició la licitación de un nuevo CPD de respaldo para mejorar la capacidad tecnológica de la empresa.

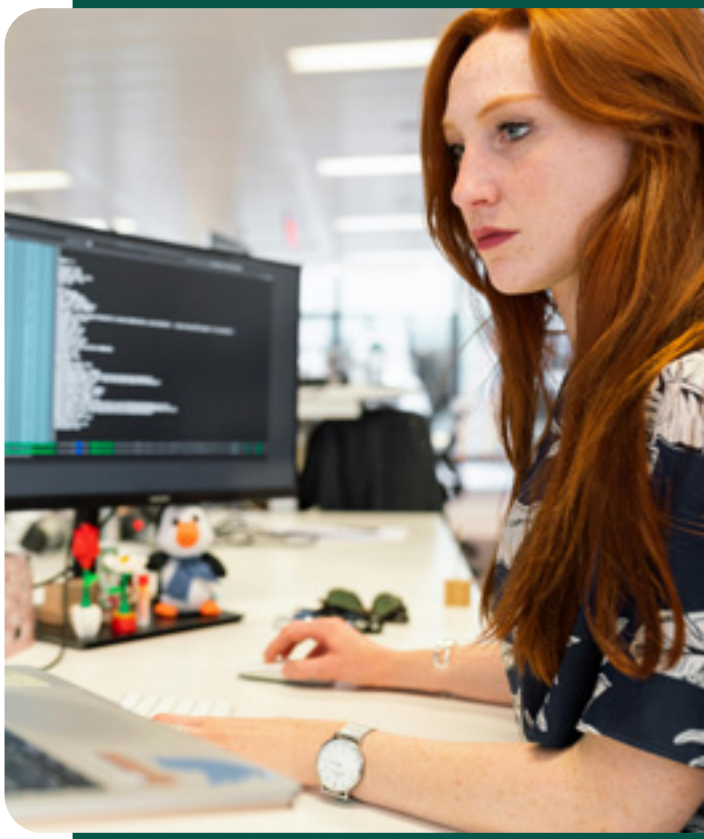
En ciberseguridad y protección de datos, se ha trabajado en la convergencia *IT/OT* con la instalación de soluciones *antimalware* y la mejora en la gestión de vulnerabilidades.

En 2024 se consolidó la plataforma de gobierno del dato, preparando políticas y procedimientos que se desplegarán en 2025

La innovación tecnológica ha sido un pilar fundamental. Se estableció la **Oficina de Gobierno de la Inteligencia Artificial para fomentar su uso en la empresa.** Además, se adjudicó la plataforma CRM para mejorar la relación con clientes y se modernizó el sistema de planificación presupuestaria.

En términos de seguridad en estaciones, se han **instalado sistemas de videovigilancia en estaciones clave, incluyendo Madrid-Chamartín-Clara Campoamor y otras tres ciudades.** Paralelamente, se ha avanzado en la digitalización de la red ferroviaria y en la integración de sistemas BIM con plataformas corporativas.

Para optimizar los procesos internos, se **implanta la herramienta PPT+** para agilizar la elaboración de documentos de licitación y se definieron los pliegos para mejorar la atención al usuario y evolucionar el portal del empleado.



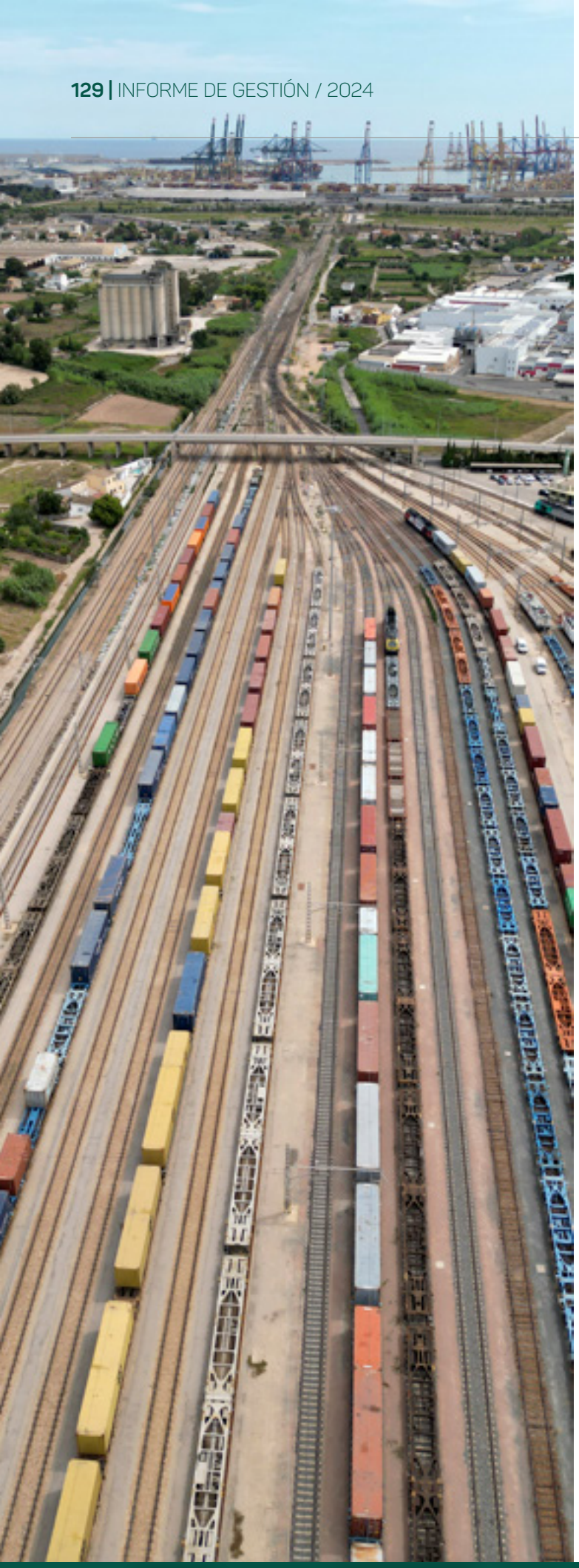
3.5. Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF)

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

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

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

Fases del Sistema de Control Interno de la Información Financiera



Entorno de Control de la información financiera

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

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

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

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

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

Evaluación de Riesgos de la información financiera

El SCIIF trata de asegurar la fiabilidad de la información financiera a través del cumplimiento de los cinco objetivos siguientes: existencia y ocurrencia, integridad, valoración, presentación y desglose, y derechos y obligaciones.

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

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

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

Actividades de control de la información financiera

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

Los procesos clave de la Entidad con impacto en la información financiera recogidos en el **alcance** del ejercicio 2024 han sido los siguientes:

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

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

- Gestión de accesos.
- Gestión de cambios.
- Gestión de operaciones.

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

En el ciclo 2024 se ha actualizado el narrativo del proceso **07. Registro Económico de Contratos** y se han creado los procesos **13. Gastos: Mantenimiento de Infraestructura Ferroviaria, 14. Gastos: Explotación de Estaciones de Viajeros y 15. Gastos: Protección y Seguridad.**

Dentro de cada proceso, los controles diseñados son **ejecutados** a lo largo del ciclo con la periodicidad establecida por los **dueños de los controles** o responsables de dicha actividad, que aportan la **evidencia** documental del control realizado y concluyen sobre su **efectividad**. El Sistema cuenta con una **herramienta** informática de gestión de riesgos que da soporte a la ejecución de los controles y mantiene la información actualizada del SCIIF.

Al finalizar el ciclo **2024** Adif tiene definidas **476 actividades de control.** La ejecución de estas actividades de control con la periodicidad establecida a lo largo del ejercicio supondrá **4.126 ejecuciones** a cierre del ejercicio 2024. Además, en la ejecución de estas actividades de control están involucradas **246 personas** de la Entidad.

A lo largo del ejercicio, de forma continua se realiza un seguimiento, coordinación y **mantenimiento** del SCIIF por parte de la Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno. Del 1 de enero al 31 de diciembre del año **2024** se han realizado **387 cambios** en el diseño de las actividades de control, bien por alta de nuevas actividades o modificaciones de las mismas derivadas de **cambios organizativos**, revisión del proceso o desarrollos del SCIIF.

Información y Comunicación

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

La Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno mantiene **reuniones** con los **nuevos actores** del SCIIF, explicando qué es un SCIIF, el porqué de un SCIIF en Adif, su estructura y funcionamiento, y su función y responsabilidad concretas en el Sistema. Asimismo, mantiene **reuniones de seguimiento** y mantenimiento del Sistema con los actores que correspondan. Estas reuniones contribuyen al conocimiento e implicación del personal en el SCIIF. Durante el ciclo 2024 se mantuvieron **90 reuniones** que involucraron a **128 personas.**

Adicionalmente, Adif, junto con otras empresas relevantes, continúa su participación en el espacio colaborativo sobre el SCIIF para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito. Este grupo celebró durante el ciclo anual 2024 una jornada formativa sobre “Transformación digital y SCIIF” y un encuentro con el título “I Jornada del SCIIF: Visión de futuro”.

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

- La elaboración, actualización y difusión del manual de **políticas contables** de la Entidad, que corresponde a la Subdirección de Contabilidad e Información Financiera. El manual de políticas contables se difunde entre el personal de la Subdirección de Contabilidad e Información Financiera.
- La **publicación de información financiera** y no financiera en la página web de la Entidad.
- La **comunicación interna** relativa al control interno se realiza en la **intranet** de la Entidad, donde están representadas todas las áreas de actividad de la Entidad y pueden publicar todas aquellas informaciones, documentación que consideran que deben conocer los empleados, garantizando la comunicación y la transparencia en los procesos de control interno.

Supervisión

Durante el ciclo 2024, por parte de la Subdirección de Presupuesto de Explotación y Control Interno, se ha finalizado la tarea de análisis de evidencias de controles iniciada en el ejercicio anterior. En particular se han revisado las evidencias aportadas en **1.303 ejecuciones de controles afectando a todos los procesos del SCIIF.**

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

Adicionalmente, como una línea de evaluación adicional dentro del modelo SCIIF, está la figura de los **supervisores de los procesos**. Estos,

para formalizar la función realizada, semestralmente, a través de la herramienta informática asociada al SCIIF, concluyen sobre la ejecución de los controles, sobre los problemas que se hayan puesto de manifiesto y, en su caso, sobre la necesidad de realizar un seguimiento de los planes de acción que hayan sido definidos en su ámbito.

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

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

Supervisión de Auditoría Interna

De acuerdo con la política del SCIIF aprobada por la Entidad en la sesión del Consejo de Administración de 27 de octubre de 2017, corresponde a la **Dirección de Auditoría Interna** la supervisión del SCIIF, para lo que recogerá en su plan de actividades anual, cuya aprobación es competencia de la Comisión de Auditoría de la Entidad, un análisis de los procesos que se determinen, e informará a la citada Comisión de los resultados o aspectos más significativos del mismo. Durante el ejercicio 2024, la Dirección de Auditoría Interna, dentro de su plan anual de actividades, no ha tenido encomendada de forma específica la evaluación del SCIIF, más allá de eventuales recomendaciones que se derivan de otros trabajos de auditoría interna no vinculados al SCIIF.

Revisión Auditoría Externa

Este ejercicio la Entidad ha decidido someter a revisión específica por parte del **Auditor externo** contratado por la IGAE (Auditor de Cuentas de Adif), el contenido de la información del SCIIF remitida a los mercados a través de la emisión del Informe referido a la información relativa al SCIIF, que se incluye como anexo: **7.5 Informe de verificación SCIIF.**

ESTADO DE SOSTENIBILIDAD

01
INFORMACIÓN GENERAL (ESRS 2)

1.1. ACERCA DE ESTE INFORME (BP)
1.2. GOBIERNO CORPORATIVO (GOV)
1.3. ESTRATEGIA Y MODELO DE NEGOCIO (SBM)
1.4. ANÁLISIS DE DOBLE MATERIALIDAD
1.5. GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

INFORMACIÓN GENERAL (ESRS 2)

1.1. Acerca de este informe (BP)

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, lleva a cabo el reporting no financiero del Informe de Gestión bajo el marco de las exigencias de la **Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad.**

La **Ley 11/2018, de 28 de diciembre,** recoge la Información No Financiera que deben incluir las grandes empresas para ofrecer una información que permita comprender su evolución, sus resultados, y el impacto de su actividad respecto, al menos, determinadas cuestiones medioambientales y sociales, incluyendo las relativas a los empleados, la igualdad de género, la no discriminación de las personas con discapacidad, la lucha contra la corrupción y el soborno, entre otras.

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

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

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

Adif, como Entidad pública depositaria del interés público y social, pone su empeño en dar ejemplo sobre su gestión por razones de transparencia, coherencia estratégica y de buena gobernanza. Es por ello, pretende a través del *reporting* no financiero, **elevar los niveles de exigencia en transparencia y fiabilidad de la información no financiera** tratada en el Informe de Gestión a modo de "buena práctica", empleando las técnicas más avanzadas en materia de *reporting* dando mayor relevancia a la información sobre resultados e impactos en la sociedad y el medio ambiente, complementando de manera más equilibrada la información financiera reflejada en dicho Informe.

A través de **más de 70 indicadores**, el *reporting* no financiero tiene por finalidad informar e involucrar a los principales Grupos de Interés (GG. II.) sobre la gestión, resultados e impactos de la Entidad a través del análisis de doble materialidad, tomando en consideración los ámbitos más relevantes de la actividad empresarial englobados bajo 4 dimensiones (económica, gobierno corporativo, social y medioambiental). Se hace especial referencia a los datos que conectan con la contribución de la Entidad a los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (ODS) y de la Agenda 2030.**

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

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

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

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

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

En este contexto, se han llevado a cabo encuestas y entrevistas ad hoc para conocer la percepción de estos grupos sobre los temas de sostenibilidad más significativos. A partir de sus respuestas, se han identificado los asuntos más materiales para Adif, permitiendo así evaluar sus impactos, riesgos y oportunidades. Estos aspectos se han integrado en el Informe de Sostenibilidad, alineado con los requisitos de la Directiva sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés).

En este ejercicio de transición **se aplica la corresponsabilidad entre los estándares de sostenibilidad *Global Reporting Initiative* (GRI *standards*) y los estándares European *Sustainability Reporting Standards* (ESRS) bajo Directiva CSRD (un total de 75% de *Key Performance Indicators* (KPIs) bajo esta nueva estructura).**

En este sentido, tras el análisis de doble materialidad realizado bajo CSRD, se han determinado que los siguientes estándares ESRS a nivel Requerimientos de Divulgación no son materiales para la actividad de Adif.

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

Asimismo, el Informe de Gestión asegura la trazabilidad comparativa de los datos relativos a los últimos tres ejercicios (periodo 2022-2024) en la información que sea común entre GRI, Ley 11/2018 y la Directiva CSRD. Algunos data points nuevos que propone la CSRD no tienen actualmente trazabilidad, aunque se está trabajando en ellos.

Además, este informe se reporta en referencia a las directrices de los Estándares de sostenibilidad del ***Global Reporting Initiative*, GRI** (GRI Standards) en sus respectivas versiones anuales actualizadas. Complementariamente, se establece una **correlación de los estándares GRI y los 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 GG. II. evalúen su impacto local, regional y global. Para ello, en primer lugar, se han priorizado esos objetivos según el sector y tipo de negocio de la Entidad para así, poder identificar los ámbitos más relevantes en los que la organización puede contribuir e integrar estos objetivos a la estrategia corporativa.

En este sentido, en el **Informe de Gestión 2024 de Adif** se destacan los siguientes **aspectos clave:**

- Elaboración de nuevo análisis de materialidad (se realiza de forma bianual), desde la perspectiva de doble materialidad (materialidad financiera y materialidad de impacto) realizado conforme a las directrices de la normativa CSRD y las guías de aplicación del EFRAG, identificando los temas más materiales. Para ello, se han llevado a cabo encuestas y entrevistas con los GG. II. internos y externos más relevantes para la Entidad.
- Marcos de Reporting GRI. Guía del *Global Reporting Initiative*, GRI, en sus respectivas versiones anuales actualizadas (G4GRI).
- Requisitos legales (Directiva 2014/95/UE traspuesta al ordenamiento jurídico nacional en virtud de la Ley 11/2018 de diversidad e información no financiera; Reglamento UE de Taxonomía 2020/852).
- Iniciativas destacadas (Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y *Task Force on Climate - Related Financial Disclosures* (TCFD).
- Parámetros y métricas de los 3 últimos ejercicios, permitiendo así una comparación de su evolución.

- Indicadores claves de Integración de información de negocio y del desempeño social, de gobierno y medioambiental (km. red gestionada, inversión, liberalización del transporte de viajeros, seguridad, actividad comercial en estaciones, emisiones Gases Efecto Invernadero (GEI), consumos energéticos, plantilla, arrendamientos con criterios sociales, retribuciones consejo, notificaciones canal ético, denuncias por Derechos Humanos (DD.HH).

- Tratamiento independiente de la información para cada Entidad mediante datos desagregados.

- Multitud de fuentes de información en la estructura organizativa (más de 70 fichas de solicitud de información a las áreas (Adif, Adif AV y conjuntas).

- Tendencias ASG y novedades regulatorias (supervisión ASG; demandas de inversores y otros GG. II., aportación de INF a agencias de calificación crediticia: Sustainalytics, Moodys, MSCI e ISS ESG, entre otras; Reglamento (UE) 2020/852, de Taxonomía; nueva Directiva de Sostenibilidad Corporativa, CSRD, DIRECTIVA (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2022 por la que se modifican el Reglamento (UE) nº 537/2014, la Directiva 2004/109/CE, la Directiva 2006/43/CE y la Directiva 2013/34/UE, por lo que respecta a la presentación de información sobre sostenibilidad en materia de cambio climático (TCFD); contexto de finanzas sostenible.

- Tablas de equivalencia entre los requerimientos ESRS / Ley 11/2018 y GRI. Además, tabla de equivalencia entre ESRS y Reglamento (UE) 2019/2088 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros (*Sustainable Finance Disclosure Regulation*, SFDR, por sus siglas en inglés).

Proceso de verificación externa independiente

- En el compromiso con la fiabilidad de la información reportada, la INF recogida en el Informe de Gestión, desde el ejercicio 2020, es verificada externamente por tercero independiente, tal y como exige la legislación vigente con su correspondiente grado de aseguramiento limitado.

- El presente Informe ha sido verificado bajo Programa de verificación conforme a ISO/IEC 17029:2019. AENOR, de conformidad a la citada Ley, ha realizado la presente verificación como prestador independiente de servicios de verificación. La verificación se ha desarrollado bajo los principios de justa, imparcialidad, competencia técnica, confidencialidad, y responsabilidad exigidos en la norma internacional ISO/IEC 17029:2019 Evaluación de la conformidad Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación. **La *"Declaración de verificación independiente"* emitida por AENOR, se publica en la web de la Entidad como Informe independiente junto con el Informe de Gestión.**

- Igualmente, en el Programa de verificación, AENOR ha considerado los requisitos internacionales de acreditación, verificación o certificación correspondientes a las materias de información contempladas en la Ley:

  - Reglamento Europeo EMAS (Verificación Medioambiental).

  - SA 8000 (principios y derechos laborales internacionales conformes a la ILO (Organización Internacional del Trabajo), La Declaración Universal de los Derechos Humanos y la Convención sobre los Derechos del Niño. SAAS Procedure 200).

  - Sistema de Gestión Medioambiental (ISO 14001).

- Sistema de Gestión de Responsabilidad Social, esquemas IQNet SR 10 y SA8000.
- Sistema de Gestión de la Calidad (ISO 9001).
- Sistema de Gestión de la Energía (ISO 50001).
- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (ISO 45001).

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

1. La Ley 11/2018 de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.
2. La Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014 por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE en lo que respecta a la divulgación de información no financiera e información sobre diversidad por parte de determinadas grandes empresas y determinados grupos.
3. La Comunicación de la Comisión Europea 2017/C 215/01, Directrices sobre la presentación de informes no financieros (metodología para la presentación de información no financiera).
4. La norma internacional ISO/IEC 17029:2019 Evaluación de la conformidad Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación.
5. Los criterios establecidos por la iniciativa mundial de presentación de informes de sostenibilidad en los estándares GRI cuando la organización haya optado por este marco internacional reconocido para la divulgación de la información relacionada con su desempeño en materia de responsabilidad social corporativa.

Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto

- 1 de enero de 2024 a 31 de diciembre de 2024.
- Fecha último informe: 2023.
- Ciclo de elaboración de informes: anual.
- Punto de contacto para preguntas sobre el informe: rsc@adif.es

1.2. Gobierno corporativo (GOV)

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

Principales Hitos

- Evolución de la **Plataforma CONVENIA2** para la tramitación de Convenios de Adif y Adif AV.
- Implantación de **nuevos procedimientos administrativos** a través de la Sede electrónica de Adif, permitiendo la integración de servicios electrónicos.
- Dentro del **Plan de Transformación Digital** de la Admón. General del Estado y de sus organismos y entidades dependientes, se han incluido en la Sede Electrónica de Adif dos nuevos procedimientos administrativos **(autorización de actuaciones de terceros en zonas de afección ferroviaria, y reclamaciones de responsabilidad patrimonial).**
- **Avance en la implantación de la herramienta GT-M**, que permite la tramitación interna electrónica de todos los procedimientos habilitados en la Sede Electrónica y la práctica de las notificaciones electrónicas; ampliación del número de puestos de trabajo que utilizan la herramienta de tramitación GT-M, con más de 800 gestores que han sido formados.
- Actualización del reporte de **Taxonomía Ambiental** en cuanto a la **elegibilidad y alineamiento**, referido a la **Actividad 6.14** *"Infraestructura para el transporte ferroviario"* en calidad de actividad facilitadora de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852 (ver **Anexo 3. Taxonomía Europea**).
- **Verificación externa por tercero independiente** del reporte de sostenibilidad (aseguramiento limitado), AENOR, en aras de la fiabilidad, seguridad y veracidad de la información ASG aportada.
- Aprobación de la **Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV** y creación del **Comité de Sostenibilidad** como órgano de gobernanza ASG y asesoramiento al Consejo de Administración en materia de sostenibilidad.
- Fomento de una **cultura de reporte**, a través de la formación y concienciación de la organización en materias ASG (Forética y Pacto Mundial de Naciones Unidas).
- Presentación de la **Comunicación de Progreso (CoP 24)** de Pacto Mundial de Naciones Unidas), **2024 *Communication on Progress***, referido al Informe de Gestión 2023 de la Entidad, en plataforma digital de la asociación para comparabilidad del sector sobre la información relevante reportada en el Informe de sostenibilidad, que proporcione una visión general de la acción y el desempeño corporativo en relación con los Diez Principios del Pacto Mundial de NNUU y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). **Más información.**

Principales riesgos y oportunidades

- **Pérdida de la trazabilidad** de la información ASG ante la ausencia de un Sistema de Control Interno de la Información de Sostenibilidad, SCIIS.
- **Riesgo de incumplimiento de la nueva normativa europea** en materia de Sostenibilidad (Directiva CSRD, Directiva de Debida Diligencia, etc.), y pérdida de confianza de los Grupos de Interés (en adelante GG.II.).

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

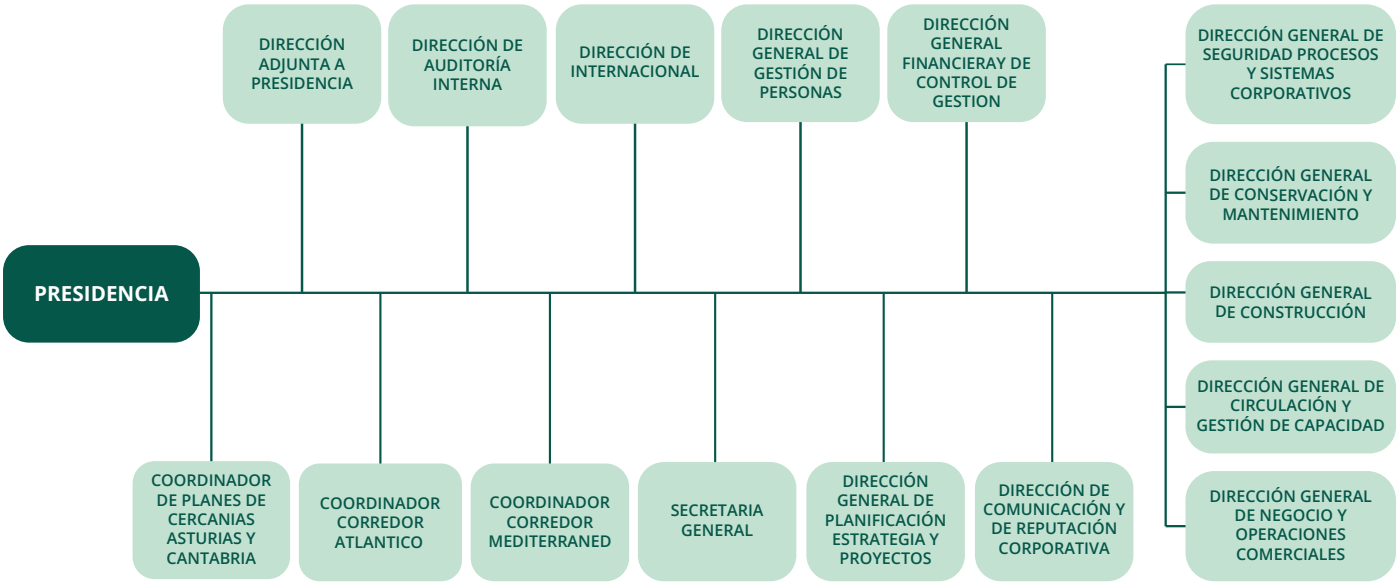
- **Desarrollo de una nueva herramienta de gestión integral del expediente electrónico y tramitación** por medios electrónicos de los Procedimientos Administrativos implementados mediante tecnología *"Low Code"*.
- **Implantación de la Política de Sostenibilidad Corporativa** de Adif y Adif AV aprobada en septiembre 2024. Se comunicará a los GG. II. mediante diversos canales (web, redes sociales, comunicación interna e Informe de Gestión) para mayor transparencia en información ASG.
- **Gobernanza de la Sostenibilidad:** reuniones trimestrales del **Comité de Sostenibilidad** como órgano consultivo, informativo y asesor del Consejo de Administración de la Entidad.
- **Lanzamiento licitación para diseño e implantación de un Sistema de Control Interno de Información de Sostenibilidad (SCIIS)** para mejorar la fiabilidad de datos en informes futuros, en paralelo con **solución tecnológica, herramienta ASG**, (licitada en 2025 por la DTS a través de sistema dinámico de adquisición) para automatizar el reporte y toma de decisiones en sostenibilidad.
- Análisis para **Informe de evaluación del impacto financiero derivados de los riesgos climáticos físicos y de transición,** cumpliendo con la obligación impuesta por requisito normativo (art 32.5 de la ley 7/2021 del clima y transición energética) y Directiva CSRD.
- **Presentación de la Comunicación de Progreso (Cuestionario CoP 2025)** correspondiente al Informe de Gestión 2024 de la Entidad, en plataforma digital de la asociación de Pacto Mundial de Naciones Unidas para comparabilidad del sector; obligación para las entidades firmantes, sobre la información relevante reportada en el Estado de Sostenibilidad de Adif del ejercicio fiscal anual.

Nuestros compromisos

- **Verificación externa por tercero independiente** del reporte de sostenibilidad (aseguramiento limitado), AENOR, en aras de la fiabilidad, seguridad y veracidad de la información ASG aportada.
- Participación en **Grupo de Trabajo Internacional, UIC Project *SUSTREP* (*Reporting* en sostenibilidad)**, a través de la J.A de Negocio Responsable de la Dirección de Estrategia Empresarial, en representación de Adif y Adif AV. Comparar IRS 30330 (estándar de Reporting de IS) y el contenido del proyecto ESRS para establecer el estándar IRS 30330 como guía para los próximos informes de sostenibilidad para los miembros de la UIC, con el objetivo de armonizar el reporte de sostenibilidad ferroviario en Europa, alineándolo con el estándar ESRS. Duración del proyecto, 3 años iniciado en junio 2024.
- Participación en ***Programa Business & Human Rights* de Pacto Mundial de Naciones Unidas (III edición)**, a través de la J.A de Negocio Responsable de la Dirección de Estrategia Empresarial, en representación de Adif y Adif AV, ayudando a las empresas a identificar los impactos destacados en DDHH, para establecer procesos de diligencia debida en DDHH, identificar riesgos y desarrollar planes de acción. Duración del Programa, 6 meses.
- Participación en ***Programa de Capacitación de Proveedores Sostenibles* de Pacto Mundial de Naciones Unidas (III edición) en colaboración con la Fundación ICO e ICEX**, impulsado por Adif. Formación gratuita de 6 meses (marzo-septiembre 2025) postulando Adif la participación de 576 Pymes adjudicatarias seleccionadas por volumen de adjudicación, promoviendo la gestión responsable en la cadena de suministro mediante la formación, facilitando la recopilación de información relevante relativa al trabajo en sostenibilidad de la cadena de suministro ayudando a las empresas a cumplir con el marco normativo nacional, europeo e internacional relativo a la sostenibilidad. En la II edición participaron más de 3.400 Pymes.

Estructura Organizativa de Adif [77]

El organigrama que se recoge a continuación muestra la estructura organizativa de Adif AV para el ejercicio 2024, a fecha de 31 de diciembre de dicho año:



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; fijar las normas de funcionamiento del Consejo; aprobar los presupuestos anuales, las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión y autorizar las operaciones de crédito y otras de endeudamiento.

La Entidad cuenta con **otros órganos colegiados extraestatutarios** creados por el Consejo de Administración. Estos órganos son: Comisión de Auditoría, Comité de Ética y Cumplimiento y Comité de Sostenibilidad.

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.

(77) Contenido vinculado al indicador **GRI 2-9**: Estructura de gobernanza y composición.

Consejo de Administración

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

El Estatuto de Adif establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un presidente o presidenta (que a su vez desempeña la presidencia de Adif AV) y por un mínimo de nueve y un máximo de diez consejeros, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Además, el propio consejo nombrará a un secretario que tendrá voz en las reuniones, pero no tendrá derecho a voto, salvo que tenga condición de vocal[78].

A **31 de diciembre de 2024 el Consejo de Administración se reunió en 11 ocasiones** (11 sesiones ordinarias), y estaba formado por once miembros: el Presidente, la Secretaria del Consejo y nueve vocales.

Consejo de Administración de Adif 2024

PRESIDENTE
Sr. D. Luis Pedro Marco de la Peña
17/09/2024

SECRETARIA
Sra. Dña. Irene Bonet Tous
21/03/2024

VOCALES

- Sr. D. Jesús Miguel Fumanal Orús *25/03/2022*
- Sra. Dña. María Sierra González Nicolás *11/12/2023*
- Sr. D. Domingo García Díez *12/07/2018*
- Sra. Dña. Sara Soto Velasco *11/07/2024*
- Sr. D. Rafael García Martínez *24/03/2020*
- Sr. D. Antonio Muruais Rodríguez *14/03/2022*
- Sra. Dña. Ana de Vicente Lancho *20/09/2021*
- Sr. D. Juan Salvador Rodríguez *16/04/2024*
- Sr. D. Francisco Javier Sánchez Ayala *17/07/2024*

LOS CESES PRODUCIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DURANTE EL EJERCICIO 2024 HAN SIDO:

- Sra. Dña. María Pilar Seisdedos Espinosa *16/04/2024*
- Sra. Dña. Silvia Zancajo García *11/07/2024*
- Sr. D. Jorge Ballesteros Sánchez *17/07/2024*

(78) Contenido vinculado al indicador **GRI 2-10**: Designación y selección del máximo órgano de gobierno.

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

En cuanto a la **retribución**, el **Presidente y la Secretaria** del Consejo de Administración **no perciben remuneración alguna** por su asistencia a las sesiones. Según lo dispuesto en la Resolución de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del 27 de febrero de 2024, se autoriza el abono de indemnizaciones en concepto de asistencias a **los miembros del Consejo de Administración**, siendo la **cuantía máxima 11.523,27 €/año, para un total de 11 sesiones.** La cantidad se reducirá proporcionalmente cuando el número de sesiones sea inferior a once.

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

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

Remuneraciones medias de consejeros Adif

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Hombres (€)	8.380,56	10.999,49	9.428,13
Mujeres (€)	10.213,81	8.904,35	7.542,50

		Remuneraciones medias de consejeros Adif		
		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Hombres (€)	Nº de abonos anuales efectuados	72	64	63
	Importe anual abonado	75.425,04	67.044,48	65.996,91
Mujeres (€)	Nº de abonos anuales efectuados	39	33	36
	Importe anual abonado	40.855,23	34.569,81	37.712,52

Los órganos de administración, dirección y supervisión de Adif cuentan con **1 miembro ejecutivo**, el presidente de la Entidad que a su vez es Presidente del Consejo de Administración y **29 miembros no ejecutivos.**

- Consejo de Administración. Miembros no ejecutivos (10).
- Comisión de Auditoría. Miembros no ejecutivos (4).
- Comité de Contratación. Miembros no ejecutivos (4).
- Comité de Dirección. Miembros no ejecutivos (11).

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

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

De los 11 miembros que conforman el Consejo de Administración, 7 son hombres y 4 son mujeres (lo que representa el 36,36%)

El Consejo de Administración está compuesto por **consejeros independientes** tal y como se muestra en la siguiente tabla:

	Información 2022	Información 2023	Información 2024
Miembros del Consejo (Nº)	11	11	11
Consejeros no ejecutivos (Nº)	9	9	9
Consejeros independientes (Nº)	5	5	5
Hombres en el Consejo (%)	63,64	63,64	63,64
Mujeres en el Consejo (%)	36,36	36,36	36,36

El 45% del Consejo de Administración está compuesto por consejeros independientes

Composición de los órganos de gobierno y de gestión interna:

Órgano	Descripción del indicador	Información 2022	Información 2023	Información 2024
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	Miembros del Consejo (Nº)	11	11	11 (1 vocalía vacante)
	Consejeros no ejecutivos	9	9	9
	Consejeros independientes	5	5	5
	Hombres en el Consejo (%)	63,64	63,64	63,64
	Mujeres en el Consejo (%)	36,36	36,36	36,36
	Género no binario en el Consejo (%)	NS/NC	NS/NC	NS/NC
	<30 años en el Consejo (%)	0	0	0
	Entre 30-50 años en el Consejo (%)	36,36	54,55	63,64
	>50 años en el Consejo (%)	63,64	45,45	36,36
	De grupos minoritarios o vulnerables en el Consejo (%)	NS/NC	NS/NC	NS/NC
	Reuniones del Consejo (Nº)	12	12	11
COMISIÓN DE AUDITORÍA	Reuniones (Nº)	2	1	1
	Miembros (Nº)	4	4	4
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	3	3	3
	Consejeros independientes (Nº)	2	2	2
	Mujeres (%)	25	25	25
COMITÉ DE DIRECCIÓN	Reuniones (Nº)	34	32	35
	Miembros (Nº)	12	12	12
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	36,36	25	41,67
COMITÉ DE CONTRATACIÓN	Reuniones (Nº)	34	32	34
	Miembros (Nº)	5	5	5
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	1%	0%	20%

Órgano	Descripción del indicador	Información 2022	Información 2023	Información 2024
COMITÉ DE RIESGOS	Reuniones (Nº)	4	4	4
	Miembros (Nº)	25	34	30
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	24	38,23	36,67
COMITÉ DE SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF)	Reuniones (Nº)	2	2	2
	Miembros (Nº)	15	14	16
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	40	36 [79]	31
COMITÉ DE ÉTICA Y CUMPLIMIENTO	Reuniones (Nº)	2	3	3
	Miembros (Nº)	6	6	6
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	16,67	0	33,33
COMITÉ DE SOSTENIBILIDAD [80]	Reuniones (Nº)			1
	Miembros (Nº)			7
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	-	-	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)			N.A.
	Mujeres (%)			14,28
COMITÉ DE SEGUIMIENTO MRR	Reuniones (Nº)	11	11	10
	Miembros (Nº)	15	15	15
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	46,67	40	40
COMITÉ GENERAL DE SEGURIDAD EN LA OPERACIÓN	Reuniones (Nº)	4	4	4
	Miembros (Nº)	14.	14.	14
	Consejeros no ejecutivos (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Consejeros independientes (Nº)	N.A.	N.A.	N.A.
	Mujeres (%)	N.A.	N.A.	36

(79) Subsanación % ejercicio 2023.

(80) No se dispone de información previa de los ejercicios 2022 y 2023, porque el órgano ha sido creado por aprobación del Consejo de Administración de la Entidad de 30 de septiembre de 2024.

Funciones de los órganos de gobierno y de gestión interna

Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de Adif y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración y gestión de la Entidad. Funciones principales:

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

Comisión de Auditoría

El 28 de marzo de 2019 se aprobó el Estatuto de la actividad de Auditoría Interna que recoge la misión, autoridad, independencia y objetividad, alcance de las actividades de Auditoría Interna y responsabilidad de la actividad de Auditoría Interna.

- Ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera, de la eficacia del control interno de la Entidad, de la actividad de auditoría interna y de los sistemas de gestión de riesgos, analizando con la Intervención Delegada de la IGAE las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de su auditoría

Comisión de Auditoría	• Informa al Consejo de Administración de sus actuaciones y de aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime debe conocer. Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un periodo de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.
Comité de Dirección	El Comité de Dirección funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidencia. Le corresponden las siguientes funciones: • Asesorar al Presidente acerca de asuntos de su competencia. • Asesorar al Presidente acerca de asuntos del Consejo de Administración que deban ser puestos en su conocimiento o aprobados por el. • Deliberar sobre otros asuntos de Adif que por iniciativa del Presidente o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decidan incluir en el orden del día.
Comité de Contratación	El Comité de Contratación funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidencia. Le corresponden las siguientes funciones: • Asesorar al Presidente en asuntos relativos a la Contratación que sean competencia de éste, por atribución directa o por delegación del Consejo, así como aquellos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración y que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de este por el Presidente. • Deliberar cualquier otro asunto concerniente a la Contratación de la Entidad.

Comité de Riesgos	El Comité de Riesgos es el órgano principal sobre el que se articula el desarrollo de la función de Gestión Integral del Riesgos de la Entidad. Conforme se establece en la Política GIR, entre sus responsabilidades destacan: - Elaboración y actualización, al menos con carácter anual y siempre que se determine su necesidad, del Mapa de Riesgos de la entidad. - Seguimiento de los riesgos ya identificados, sus controles, indicadores y planes de acción, a lo largo del ejercicio con la periodicidad requerida. - Aprobación de las políticas específicas, que procedan, que se desarrollen en materia de gestión de riesgos. - Determinar y revisar el perfil de riesgo objetivo de la compañía, garantizando su alineamiento con la estrategia de la Entidad. - Informar al Comité de Dirección, elevando para su aprobación aquellas propuestas necesarias para el correcto desarrollo de la función de riesgos.
Comité del Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF)	De acuerdo con las Normas de funcionamiento aprobadas por dicho Comité, le corresponden entre otras las siguientes funciones: - Aprobar el alcance del Sistema, es decir, de los procesos clave recogidos en el mismo. - Revisar todos los procesos del SCIIF y su validación. - Elaborar los informes de seguimiento anual del SCIIF. - Analizar la supervisión del SCIIF realizada por la Dirección de Auditoría Interna. - Propuesta de auditoría externa del SCIIF, en su caso.

Comité de Ética y Cumplimiento	Órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta. Sus funciones son: - Evaluación del cumplimiento del Código Ético y de Conducta de Adif y de sus instrumentos de desarrollo e informar periódicamente al Consejo de Administración sobre el funcionamiento y cumplimiento del mismo. - Supervisión del mecanismo que permite tanto a empleados como a terceros comunicar incumplimientos del Código Ético y de Conducta, así como irregularidades de potencial transcendencia. - Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de Adif relacionadas con el Área de Cumplimiento Normativo y aquellas de especial complejidad a petición del Área de Cumplimiento Normativo. - Propuesta de modificaciones en el Código Ético que permitan su mejora y la adaptación a nuevas circunstancias y realidades. - Propuesta de medidas para fomentar la difusión y cumplimiento del Código. - Revisión de las políticas de Cumplimiento Normativo. - Aprobación de la Autoevaluación de Fraude en Fondos Comunitarios y el Informe Resumen.
Comité de Sostenibilidad	El Comité de Sostenibilidad es un órgano de gobernanza para asesoramiento al Consejo de Administración en materia de sostenibilidad, constituido en septiembre de 2024 encargado de garantizar la implantación, desarrollo y difusión de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV. Sus principales funciones son: - Elaborar y aprobar una hoja de ruta 2024-2027 para alcanzar los compromisos adquiridos en la Política de Sostenibilidad.

Comité de Sostenibilidad	• Coordinar y llevar a cabo el seguimiento de la puesta en marcha de las actuaciones derivadas de la hoja de ruta. • Supervisar el Estado de la Información de Sostenibilidad que se incluye en los Informes de Gestión. • Reportar periódicamente (al menos, una vez al año) sobre los resultados del desempeño en materia de sostenibilidad. • Revisar y actualizar la hoja de ruta según nuevos requerimientos.
Comité de Seguimiento MRR	Órgano de gobernanza constituido en 2021 para seguimiento de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), focalizado tanto en el seguimiento de las actuaciones previstas y en marcha, como en la detección y análisis de posibles desviaciones y su corrección, como soporte al cumplimiento de los compromisos establecidos. Sus principales funciones son: • Puesta en común e integración de las componentes de seguimiento para una coherencia transversal y global. • Reconducir desviaciones detectadas (análisis y validación de medidas propuestas para implementación).
Comité General de Seguridad en la Operación	Este Comité es un órgano constituido en 2017 en Consejo de Administración. Su composición es común para Adif y Adif AV. Sus principales funciones y responsabilidades son: • Aprobar el Plan Anual de Seguridad en la Circulación y efectuar su seguimiento. • Aprobar los Informes Anuales de Seguridad y los Informes de Revisión por la Dirección. • Efectuar el seguimiento de la identificación y gestión de los riesgos de seguridad en la circulación.

Comité General de Seguridad en la Operación

- Elevar a la Presidencia de las Entidades la propuesta de revisión del Manual del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC) para su aprobación.
- Proponer Líneas Estratégicas de Acción en materia de seguridad en la circulación.
- Recomendar acciones de mejora de los SGSC de Adif y de Adif AV.
- Llevar a cabo las encomiendas que, en materia de requisitos de los SGSC, reciba de la Presidencia.

Formación ASG directivos Adif

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Nº de directivos formados en materia ASG	389	123	120	36	274	106
Nº Horas de formación en materia ASG impartidas a directivos	1.158	356	219	57	784	418

Gobernanza Sostenible

El Comité de Sostenibilidad se crea como órgano de gobernanza ASG de asesoramiento al Consejo de Administración en materia de sostenibilidad, para seguimiento de hoja de ruta de implantación de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV aprobada por Consejo de Administración del 30 de septiembre de 2024 de ambas Entidades.

Las **principales ventajas** que la Política de Sostenibilidad aporta a la Entidad son:

- Refuerza la Buena Gobernanza de la Entidad.
- Respalda e incrementa la relación de confianza con los grupos de interés.
- Dota de mayor transparencia a la información en el ámbito ASG (ambiental, social y de gobernanza).
- Evidencia el compromiso en materia de sostenibilidad de la alta dirección.
- Mejora la calificación de la evaluación crediticia otorgada por las agencias de *rating* en sostenibilidad.
- Responde a las demandas de inversores y a las obligaciones de divulgación de la información no financiera material, requeridas por la nueva regulación que afecta al *reporting* de sostenibilidad.
- Posiciona a la Entidad a la vanguardia de la gobernanza de la sostenibilidad como referentes en mejores prácticas de gobierno corporativo.

Composición del Comité de Sostenibilidad

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

SUBDIRECCIÓN DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA, SOSTENIBILIDAD Y MARCA	COORDINACIÓN / SECRETARÍA
SUBDIRECCIÓN DE MEDIO AMBIENTE	VOCAL
SUBDIRECCIÓN DE RELACIONES LABORALES	VOCAL
JEFATURA DE ÁREA DE CUMPLIMIENTO NORMATIVO	VOCAL
SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS	VOCAL
SUBDIRECCIÓN DE TESORERÍA, FINANZAS, SOSTENIBILIDAD Y RELACIONES CON INVERSORES	VOCAL

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

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

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

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

Supervisión de los objetivos de sostenibilidad y sus progresos

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

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

Conocimiento relaciones con la sostenibilidad del Comité

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

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

- **Socios de la asociación Forética** desde 2017 (organización referente en materia de sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España) participando sus profesionales en sus 3 Clústeres de sostenibilidad (Cambio Climático, Impacto Social, Transparencia, Buen Gobierno e Integridad);
- **Socios promotores del Consejo Empresarial Español de Desarrollo Sostenible** desde 2021 (representante en España del WBCSD) liderado por Forética, integrado por CEOs de las empresas líderes en sostenibilidad (50 compañías) que comparten tendencias retos y soluciones y proyectan su visión y sus recomendaciones estratégicas para lograr un desarrollo sostenible en los ámbitos ASG;
- Lideres del **Grupo de Acción "Sostenibilidad y RSE en las empresas públicas" en Forética**, plataforma colaborativa de liderazgo en sostenibilidad y RSE en la que participan 33 entidades públicas;
- **Entidades firmantes del Pacto Mundial de Naciones Unidas**, Adif desde 2018 y Adif AV desde 2024; apoyo con esta iniciativa, comprometiéndose al cumplimiento de sus diez principios en las áreas de Derechos Humanos (DDHH), normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción;
- **Socios de la plataforma colaborativa *Corporate Forum on Sustainable Finance***, desde 2019; avances en materia de financiación sostenible e intercambio sobre los avances regulatorios y financieros para tomar posiciones conjuntas que favorezcan el avance de la sostenibilidad en el mundo de la financiación.

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

En 2024 entre el 6% y el 30% de la retribución variable de los miembros del Comité de Dirección está sujeta al cumplimiento de objetivos ASG

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

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

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

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

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

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

Dado que la Directiva CSRD refuerza los sistemas de control interno sobre los nuevos requerimientos de reporte permitiendo asegurar la fiabilidad de la Información sobre Sostenibilidad (IS) reportada, y establece una verificación obligatoria de la IS con la intención de mejorar los flujos de información sobre el desempeño ASG de las compañías y aumentar la transparencia, en 2024 se han elaborado los pliegos para el diseño, desarrollo e implantación del SCIIS en Adif, que deberá utilizar como base el servidor implantado en Adif para compatibilidad de funciones exigidas; si bien con motivo de la reestructuración organizativa iniciada a comienzos del ejercicio 2025, se prevé que el procedimiento de licitación se posponga hasta el segundo semestre de 2025.

Esta licitación y contratación se centraliza en la Dirección de Transformación Digital y Sistemas a través de **Sistema Dinámico de Adquisición Sistemas dinámicos de adquisición - Contratación centralizada (contratacioncentralizada.gob.es)** del Ministerio de Hacienda y Función Pública, que engloba una licitación para licencia y servidor.

Para ello, se propone extrapolar los procesos clave de recopilación de información del Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) a través del método COSO y aplicarlos al SCIIS método COSO ESG, estableciendo un paralelismo y fijar sinergias de procesos, si bien completados y ampliados según requisitos exigidos por la CSRD.

Dado que, con la CSRD, la Comisión Europea prevé la posibilidad de exigir un nivel de aseguramiento razonable en los IS a partir de 2028, se evidencia la necesidad del SCIIS asociado a la herramienta informática ESG que permitirán **abordar los procesos de reporting y verificación independiente con mayores garantías** de disponibilidad de la información, homogeneidad, información de calidad, trazabilidad y verificabilidad, logrando, en definitiva, un *reporting* más confiable.

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

- Para el riesgo ante la **falta de sistemas de control y fiabilidad de la información sobre sostenibilidad** se puede convertir en las siguientes oportunidades dado el reporte sólido de información sobre sostenibilidad que se viene haciendo:
  - La transparencia en la información reportada convierte a las Entidades en empresas más responsables ante sus grupos de interés (GG.II.).
  - Las demandas de los inversores ante cuestiones relacionadas con la responsabilidad social y la sostenibilidad se verán cubiertas.
  - Este reporte ayudará a identificar y gestionar los riesgos y las oportunidades relacionadas con la sostenibilidad evitando problemas legales, financieros y de reputación.
  - Según diversos estudios, una sólida política de sostenibilidad atrae a perfiles con mayor talento que buscan formar parte de organizaciones comprometidas en este informe.

Para conseguir este reporte sólido de la información sobre sostenibilidad desde las Entidades se pretende **implantar un Sistema de Control Interno de la Información sobre Sostenibilidad (SCIIS)** que junto con una **solución tecnológica para el *reporting* en materia de sostenibilidad** solventen el riesgo identificado.

1.3. Estrategia y modelo de negocio (SBM)

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

ENTORNO

Objetivos y regulación

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

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de Adif y otras medidas urgentes en el orden económico; mediante este Real Decreto- ley se crea la nueva Entidad Pública Empresarial Adif AV.
- Real Decreto-ley 4/2013 de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo; transmisión a Adif de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tenía encomendada.
- Real Decreto-ley 22/2012, por el que se adoptan medidas para la racionalización y reestructuración del sector ferroviario; integración en Adif de parte de la Entidad Pública Empresarial de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).
- Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- Real Decreto 2395/2004, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (modificado por el Real Decreto 1044/2013).

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

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

Adaptación al Cuarto paquete ferroviario:

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

- El **"pilar técnico"**, adoptado por el Parlamento Europeo y el Consejo en abril de 2016, incluye:
  - Reglamento (UE) 2016/796, sobre la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
  - Directiva (UE) 2016/797, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.

- Directiva (UE) 2016/798, sobre seguridad ferroviaria.

- El **"pilar del mercado"**, adoptado en diciembre de 2016, incluye:
  - Reglamento (UE) 2016/2338, sobre la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.
  - Directiva 2016/2370/UE por la que se modifica la Directiva 2012/34/UE, relativa a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.
  - Reglamento (UE) 2016/2337, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.

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

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

Por su parte, el 13 de mayo de 2024 el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible publicó una consulta pública sobre el Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Dicho proyecto se encuentra en tramitación y se está participando activamente en su elaboración aportando las mejoras que se considera necesario introducir en el texto para una mejor adecuación a las necesidades del sector ferroviario.

Retos y oportunidades

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

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

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

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

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

DESAFIOS PE2030

1. SEGURIDAD
Implantación en la red de las nuevas directivas de seguridad e interoperabilidad de la E.R.A. en un entorno que potencie la cultura de seguridad (Factores humanos)

2. LIBERALIZACIÓN
Liberalización del sector ferroviario, recogida en el 4º paquete ferroviario, atendiendo a los nuevos operadores

3. AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LAS PRESTACIONESDE LA RED
El aumento de la red a gestionar para el mantenimiento actual de la red con el mismo rendimiento y percepción de calidad del servicio para nuestros GG.II.

4. ESTRATEGIADE ANCHO DE VÍA
Para mejorar la competitividad, eliminando fronteras internas y externas

5. RELEVO GENERACIONAL
Grave problema estructural de envejecimiento de plantilla con una edad media actual: 48,91 años

6. DIVERSIDAD, IGUALDAD Y ACCIÓN SOCIAL
Profundizar en medidas de buen gobierno y transparencia que impulsen la responsabilidad social y que mejoren la inclusión de los distintos colectivos que componen la sociedad

7. MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD
Mejorando la intermodalidad y comunicación con los usuarios

8. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
Por un presente y un futuro más responsable

9. CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA
Ser un transporte aún más respetuoso con el medioambiente y responsable en el uso de recursos. Descarbonización transporte de mercancías

10. IMPACTO Y ADAPTACIÓN A LAS TECNOLOGÍAS DISRUPTIVAS
Para no perder el tren tecnológico

11. SURGIMIENTO DE NUEVOS ESCENARIOS PANDEMIAS Y EMERGENCIAS DIVERSAS
Tales como las provenientes del cambio climático, lo cual, exige la gestión del riesgo para con los viajeros y GG.II. de nuestras infraestructuras

12. FONDOS DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA
Para la ejecución de diversos proyectos y catalizar el impacto que genera en la sociedad, por su contribución a la transición ecológica y la cohesión social y territorial que aportan las infraestructuras y la gestión eficiente de las mismas

Propósito, misión, visión y ambición

Con este planteamiento y con un propósito corporativo definido, Adif en su PE2030 [81], mantiene la Visión, Misión y Valores de la Entidad, donde la Visión refleja la aspiración de futuro, la Misión, por su parte, aborda las acciones que la Entidad debe llevar a cabo para cumplir su responsabilidad y, por último, los Valores se rigen como los pilares sobre los que se debe orientar la actuación de los diferentes profesionales de la Entidad para lograr con éxito la misión definida. La cultura empresarial de Adif viene claramente recogida en las definiciones de visión y misión de la Entidad. [82]

LOS PRINCIPIOS DE LA ENTIDAD SON

01 Inclusión y Justicia

04 Igualdad y Transparencia

02 Prosperidad de las Personas

05 Responsabilidad de los Recursos

03 Excelencia en el Servicio

06 Innovación e Intra-emprendimiento

07 Capacidad de Transformación

(81) Más información sobre el PE2030 en el apartado **6.1. Retos globales y Agenda 2030.**
(82) Contenido vinculado al indicador **GRI 2-23:** Compromisos y políticas

PROPÓSITO Y VALORES

Propósito — Operar una red ferroviaria comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Visión — Ser un referente como organización focalizada en la gestión de infraestructuras resilientes, sostenibles, seguras e inteligentes que contribuyan al nuevo modelo de transición ecológica.

Misión — Operar, gestionar y construir una red ferroviaria inteligente adaptada al nuevo ecosistema tecnológico, competitivo y sostenible, contribuyendo de esta forma a los ODS.

Ambición — Ofrecer infraestructuras resilientes para toda la sociedad.

Modelos de negocio [83]

Adif orienta su modelo de negocio a crear y gestionar infraestructuras de las prestaciones sostenibles, de calidad, resilientes y seguras, apostando por la innovación y la modernización del sistema de transporte. Se compromete con un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como con el bienestar social, apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.

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

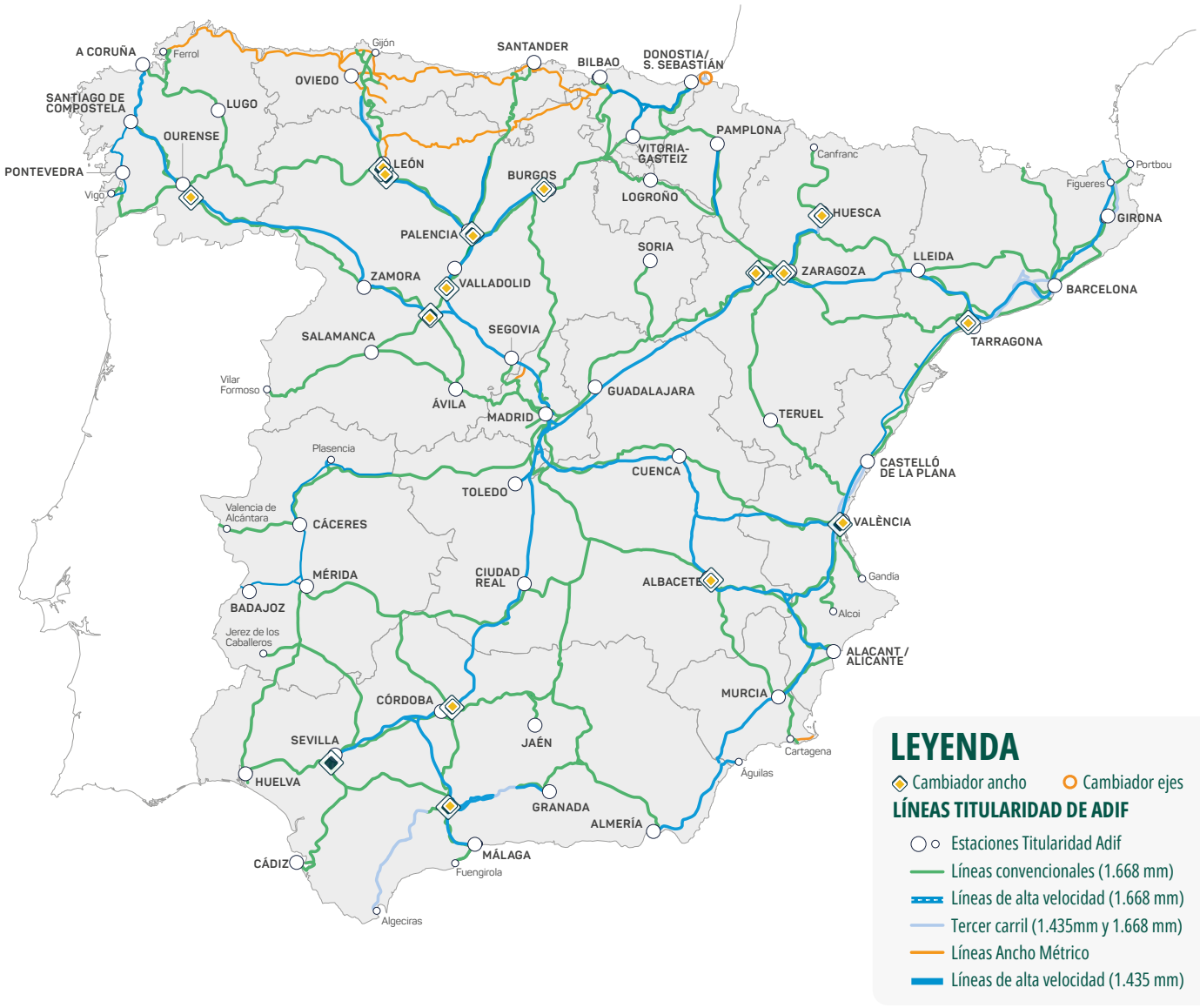
Adif lleva a cabo una **actividad de construcción** tanto de nuevas infraestructuras como la modernización y renovación de los activos ya existentes de la red ferroviaria. Estas actividades de construcción son encomendadas directamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) o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

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

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

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

Red total gestionada titularidad Adif



Mapa RFIG: Red total gestionada titularidad de Adif.

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

	Indicadores de actividad de Adif		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de usuarios de estaciones de viajeros	731.410.345	751.612.757	808.008.603
Km de línea renovados o mejorados (de forma integral) en Red Convencional	132,60	231,98	112,00
% de red renovada o mejorada	1,12	1,98	0,96
Km red actual gestionada [84]	11.894 [85]	11.674 [86]	11.672
Nº de empresas que operan en la red de Adif (viajeros y mercancías)	18	18	22
Km red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	57	57	57
Red de ancho ibérico (km)	10.519	10.299	10.295
Red de ancho mixto UIC + Ibérico (km)	125	125	127
Red de vía estrecha (km)	1.193	1.193	1.193
Circulaciones (media Nº trenes/día)	4.801	5.099	4.920
Circulaciones (total)	**1.752.541**	**1.861.257**	**1.800.563**
Volumen tráfico km-tren (media diaria) [87]	335.687	338.096	334.039
Volumen tráfico Millones de km-tren [88] (total)	**122.525.730**	**123.404.933**	**122.258.364**
Km de línea electrificada	6.735,80	6.718,60	6.719,60
Nº de estaciones titularidad de Adif con servicio Adif Acerca	98	99	100 [89]

(84) Incluye 84 kms de red alta velocidad.

(85) Corrección dato Informe de Gestión 2023: 11.869,90 km.

(86) Corrección dato Informe de Gestión 2023: 11.689,20 km.

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

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

(89) El núm. de estaciones Adif y Adif AV donde se presta el Servicio Acerca se ha incrementado en 2024 con la inclusión de la estación de Avilés, hasta alcanzar un total de 146 (100 titularidad de Adif y 46 titularidad de Adif AV), de las cuales 70 de ellas con modalidad permanente (presencia de Asistentes Adif Acerca en todo el horario de Servicio de la estación) y 76 con asistencia en modalidad puntual (presencia de Asistentes únicamente en las franjas horarias en que se haya solicitado asistencia con antelación mínima de 12h previas a la salida del tren).

Adif fuera de España

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

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

Las **actividades internacionales** realizadas o en curso se ubican o se han desarrollado con los siguientes países:

Alemania, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Chequia, Chile, China, Colombia, Corea, Costa Rica, Eslovenia, Francia, Hong Kong, Italia, Japón, Letonia, Lituania, Marruecos, México, Nepal, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido, Senegal, Serbia, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Turquía, Ucrania, Uganda y USA.

Presencia de Adif en el mundo

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

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

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

- Colaboración en la organización en Zaragoza de la feria *RailLive* 2024, uno de los mayores escaparates comerciales del ferrocarril en Europa. Gestión de la participación de Adif con ponencias y presencia comercial.
- Contribución a las Asambleas Generales y reuniones periódicas de organismos como RNE, UIC, EIM o PRIME.
- Coordinación de la participación de la Entidad en los Corredores Europeos de Mercancías Atlántico y Mediterráneo.
- Coordinación de la presencia de la Entidad en Innotrans, la feria bienal de ferrocarriles que tiene lugar en Alemania.
- Asistencias técnicas y operativas a otros gestores de infraestructuras, así como asesoramiento en el desarrollo de sus proyectos.
- Organización de planes de formación y de planes de capacitación técnica a expertos de otros países.
- Recepción de delegaciones internacionales (Ucrania, Japón, México, Turquía, China, Polonia, Corea del Sur, etc.).
- Asistencia a las reuniones de alto nivel de Organismos Europeos, empresas y Comisión Europea denominadas *EU Rail IMs Connecting Days* en Viena.

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

Proyección internacional [90]

Principales Hitos

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

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos relacionados con procesos regulatorios** o de estandarización que perjudiquen a Adif.
- **Pérdida de reputación.**
- **Pérdida de influencia y de recursos** que permitan potenciar infraestructuras de interés (principalmente las conexiones con Portugal y Francia).
- **Pérdida de presencia internacional** en foros internacionales.
- **Retrasos** en el desarrollo de la Infraestructura en los Corredores Mediterráneo y Atlántico.

Para su tratamiento y mitigación, la Dirección Internacional hace un seguimiento constante de ciertos indicadores:

- Coordinación de acciones en defensa de los intereses de Adif en regulación, normalización o desarrollos europeos.
- Desarrollo de actividades de apoyo para la internacionalización del sector ferroviario español.

Contribución a los ODS

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

Nuestros compromisos

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

Las **principales asociaciones y organizaciones internacionales** de las que Adif forma parte son: **EIM** (*European Infrastructure Managers*), **UIC** (Unión Internacional de Ferrocarriles), RailNetEurope (**RNE**) y la Plataforma **PRIME** de gestores de infraestructura ferroviaria. Además, también colabora y sigue las iniciativas en materia de interoperabilidad de la **ERA**, el **ERTMS *Users Group*** o la iniciativa conjunta de investigación europea **ERJU** (*European Rail Joint Undertaking*), entre otros [91].

Adif participa en varias **Agrupaciones Europeas de Interés Económico (AEIEs)** como la **TGC Pirineos** que realiza estudios para una posible conexión con Francia por la zona de Aragón, **AVEP** a través de la cual se trabaja para mejorar la relación ferroviaria con Portugal, **Vitoria Dax** que gestiona la conexión con Francia por el País Vasco, además de los **Corredores ferroviarios de mercancías Mediterráneo y Atlántico** con varios países europeos. En todas ellas se debaten medidas para mejorar las conexiones transfronterizas.

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº Reuniones relacionadas con AEIEs [92]	87	83	82

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Presencia en asociaciones y organismos internacionales (Nº de reuniones a las que se asiste) [93]	143	145	184
Presencia en proyectos y actividades internacionales (Nº de actividades realizadas) [94]	66	80	75

(91) Contenido vinculado al indicador **GRI 2-28:** afiliación a asociaciones.
(92) Dato agregado Adif y Adif AV.
(93) Dato agregado Adif y Adif AV.
(94) Dato agregado Adif y Adif AV.

La Dirección Internacional representa a Adif en varias **Agrupaciones Europeas de Interés Económico (AEIE)**, una figura jurídica tras la cual se asocian entidades de países distintos, en este caso, administradores de Infraestructura de varios países europeos.

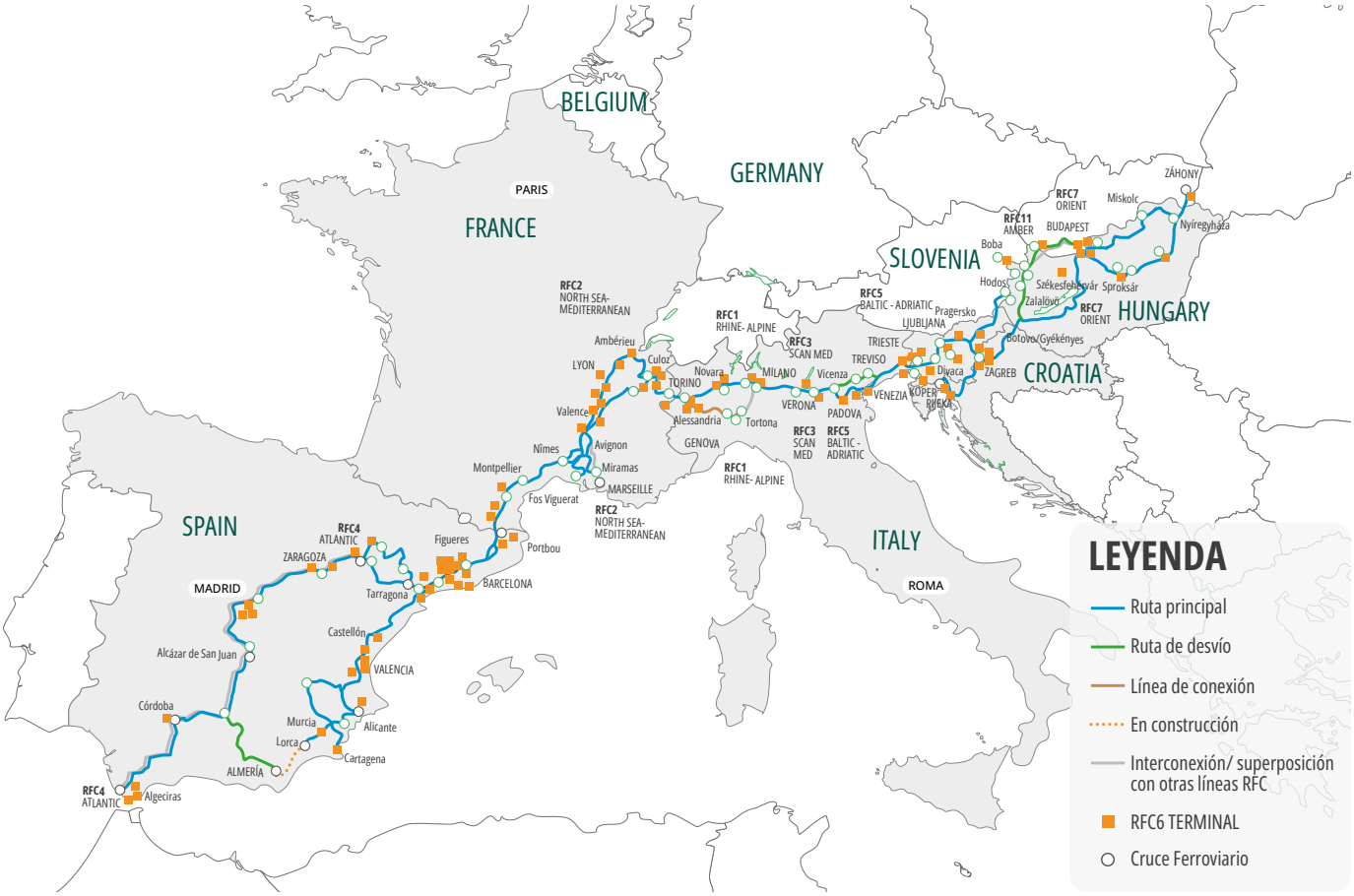
Las AEIEs Corredor Atlántico y Mediterráneo tienen por objetivo aumentar la competitividad del ferrocarril frente a otros medios de transporte, en el ámbito de las mercancías. Estos corredores europeos de mercancías constituyen la espina dorsal de las Redes Transeuropeas de Transporte y están operativos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

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

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

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

Corredor Mediterráneo



El Corredor Ferroviario de Mercancías MediteEl Corredor Ferroviario de Mercancías Mediterráneo, espina dorsal de la Red Transeuropea de Transportes, **conecta seis países** del arco mediterráneo y este de Europa con el objetivo de incrementar el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril. Une España, Francia, Italia, Eslovenia, Hungría y Croacia sobre los más de 7.000 kilómetros. En 2024 se ha aprobado la inclusión de Ucrania en el Corredor (Lviv).

Las actividades de la Comisión Europea se desarrollan en Bruselas, aunque la Comisión Europea intenta que los *Working Groups* se celebren en diferentes ciudades que forman parte del Corredor Mediterráneo, como Budapest.

La actividad internacional ha continuado centrando la atención de la Oficina, tal y como un proyecto europeo de la envergadura del Corredor Mediterráneo requiere. De este modo, se han mantenido abiertos los cauces de colaboración con el resto de los países y autoridades europeas implicadas en el desarrollo del Corredor Mediterráneo, ya sea de forma presencial o virtual.

Así, se ha participado en diversos foros como los *"Connecting Europe Days"* celebrados en Bruselas en abril, *2nd meeting new line Lyon* – Turin Med RFC, la reunión del Med RFC *Advisory* Groups (TAG-RAG), celebrado en Budapest, o el Forum del Corredor Mediterráneo con el nuevo Coordinador Europeo.

Uno de los actos más importantes fue la cumbre celebrada en el Ministerio de Transportes, con la presencia del ministro y la presentación del nuevo Coordinador Europeo (Grosh), junto con el Coordinador del Corredor Atlántico (Secci), en la que se pudo analizar la situación de ambos corredores.

La actividad internacional también se ha llevado a cabo con entidades como la Universitá Degli Studi Di Roma La Sapienza Respecto a los fondos CEF y MRR desde la oficina se sigue haciendo un seguimiento de las inversiones en ambos programas. Se da cumplida información a empresas y entidades relacionadas con el Corredor, y se recopiló toda la información sobre ayudas tanto estatales como comunitarias. Manteniendo un seguimiento de las convocatorias anteriores y las actuaciones en marcha.

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

- Colaboración y diálogo entre todos los actores implicados (grupo MTMS, interlocución con las instituciones comunitarias: Comisión y Parlamento Europeos y la Coordinadora Europea del Corredor Mediterráneo).
- Coordinación periódica a través de reuniones estratégicas.
- Transparencia y previsibilidad en la gestión del proyecto.
- Equilibrio entre visión de futuro y acciones concretas.

Su estrategia abarca no solo la construcción de infraestructura, sino también la optimización de los servicios logísticos, la conectividad urbana y la gestión eficiente de la explotación ferroviaria.

La mayor aportación que realiza la Oficina del Corredor Mediterráneo es el diálogo con los GG. II. a través de 258 reuniones celebradas en 2024. Además, es vital la coordinación de actuaciones en el grupo MTMS para la ejecución de las obras del Corredor Mediterráneo

El estudio de la infraestructura y de los servicios a medio-largo plazo continúa siendo uno de los ejes de la acción de esta Oficina, con la previsión de futuras actuaciones que se encuentran en una fase menos avanzada de desarrollo, como son los planes de integración urbana, y conexiones con estaciones intermodales y puertos.

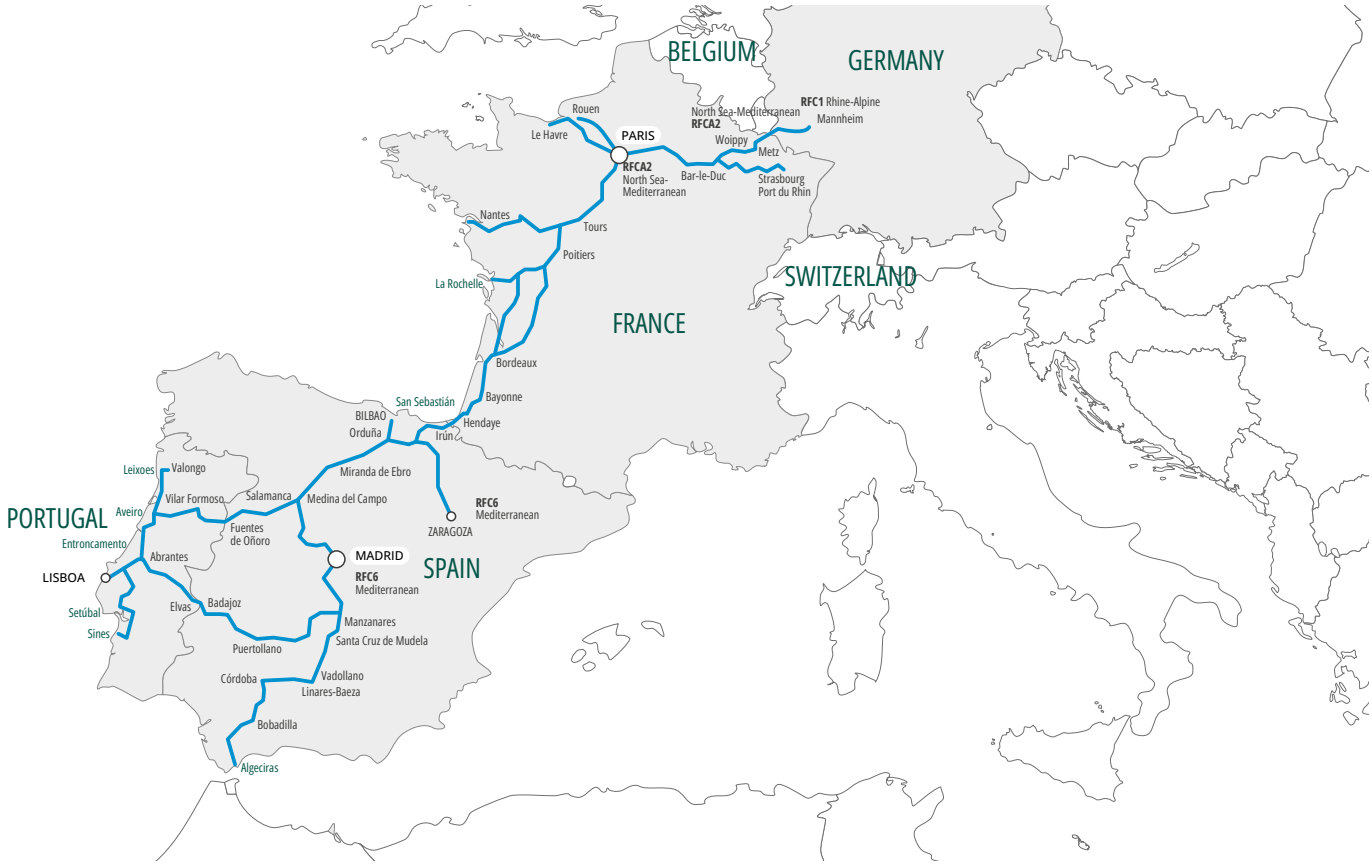
Todo este seguimiento y planificación tiene su plasmación en la redacción de informes y en la actualización de las fichas de seguimiento de los diferentes tramos, que permiten conocer, de forma rápida y eficaz, el estado y avance de las obras de los diferentes tramos del Corredor Mediterráneo, así como sus características. Así mismo, también se están realizando diversos análisis que justifican la construcción y desarrollo de la infraestructura, tanto a nivel socioeconómico como ecológico. Se puede acceder desde este enlace: **https://corredor-mediterraneo-adif.hub.arcgis.com**

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

- Participación en congresos y foros nacionales e internacionales como *Global Mobility Call* y *RAIL LIVE* 2024.
- Participación en actividades de la Comisión Europea: *Forums* y *Working Groups*, así como en los *TEN-T Days.*
- Colaboración con medios de comunicación para mantener informada a la ciudadanía y los sectores implicados.
- Más de 85 acciones de comunicación, incluyendo entrevistas en prensa, radio y televisión, así como ruedas de prensa y ponencias.
- Plan de Acción: Coordinación, Análisis y Tecnología.

Los **compromisos** para 2025 se centran, sobre todo, el avance de las obras ya iniciadas, y redoblar esfuerzos para que aquellas que están pendientes continues avanzando en la línea prevista para su inicio. Para ello, será necesario hacer un esfuerzo extra para poder materializar los trabajos establecidos con fondos MRR y fondos CEF asociados al Corredor Mediterráneo.

Corredor Atlántico



Las AEIEs del Corredor Atlántico y Mediterráneo tienen como objetivo principal incrementar la competitividad del ferrocarril, especialmente para el transporte de mercancías, en comparación con otros modos de transporte. Estos corredores ferroviarios europeos son esenciales para las Redes Transeuropeas de Transporte y están en funcionamiento desde 2013, con modificaciones y ampliaciones aprobadas en los años 2019 y 2024, que han reconfigurado el mapa de desarrollo logístico de Europa.

Como ya se ha comentado en el punto anterior, ambos Corredores cuentan con **Ventanillas Únicas *(One Stop Shops)*** ubicadas en Madrid para el Corredor Atlántico en España, y en Milán (Italia) para el Corredor Mediterráneo, con el propósito de gestionar, tramitar y coordinar las solicitudes de trayectos internacionales de mercancías a través de estos corredores. Estas ventanillas son fundamentales para el fomento y desarrollo del transporte de mercancías.

El corredor **conecta cuatro países** que están representados en la AEIE a través de sus administradores de infraestructuras principales: IP (Portugal), Adif (España), SNCF Réseau (Francia) y DB InfraGo (Alemania). Su objetivo es el incremento del tráfico internacional de mercancías por ferrocarril, desarrollando conexiones ferroviarias competitivas y eficientes sobre los 6.200 kilómetros de infraestructura ferroviaria que recorre.

La **Oficina del Comisionado del Corredor Atlántico** tiene por finalidad acelerar la implementación de la infraestructura y sus servicios para fortalecer el transporte de mercancías por tren en España y mejorar las conexiones con Europa, especialmente con Portugal y Francia. Para lograrlo, es fundamental la coordinación con otras administraciones, tanto nacionales como internacionales, así como el diálogo con las empresas y una constante labor de divulgación en todos los ámbitos y regiones.

Se convocan reuniones de alto nivel con los principales representantes de las comunidades autónomas implicadas en el paso del Corredor Atlántico para discutir las necesidades y prioridades de la infraestructura ferroviaria.

El Corredor Atlántico se desarrolla por 13 Comunidades Autónomas. y 40 provincias, así en 2024 se han visitado más de 22 ciudades, manteniendo encuentros con distintas Administraciones Públicas., instituciones y empresas, asistiendo a foros, reuniones y eventos en los que se presenta y difunde las actuaciones en el Corredor

Se han llevado a cabo durante el ejercicio, colaboraciones en Foros internacionales y *Working Groups*, colaboraciones y Conexiones Transfronterizas, así como participación en eventos clave internacionales.

En 2024 destacan los siguientes **hitos alcanzados:**

- Inversión récord y desarrollo de infraestructuras: licitación de 63 contratos por un total de 1.230 millones de euros (supone un aumento del 33,20% respecto 2023).
- Compromiso con la sostenibilidad ambiental: el Corredor Atlántico ha sido clave en la promoción del transporte ferroviario como una alternativa más sostenible y eficiente. En 2024, se han implementado medidas para reducir las emisiones de CO2 y fomentar el uso del tren para el transporte de mercancías, contribuyendo a la descarbonización del sector.
- Participación y colaboración social: el Comisionado del Corredor Atlántico ha mantenido un diálogo constante con las CC.AA. y las empresas usuarias de la infraestructura (mantenido en torno a 50 contactos con distintas empresas implicadas en el sector).

Los **compromisos** para 2025 se centran en:

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

Proyecto Haramain La Meca-Medina (Arabia Saudí)

Principales Hitos

- **Número de pasajeros** en el ejercicio **ha superado los 9 millones de viajeros**, (vs 7 millones en 2023).
- **Licitación y adjudicación contrato de mantenimiento de escaleras y ascensores para las estaciones (Makkah, Jeddah, KAEC y Madinah) por un importe total de 3,85M€**, lo que, unido a las licitaciones realizadas en el año 2023, permite disponer de los subcontratistas para los distintos ámbitos de mantenimiento y limpieza en las estaciones hasta la finalización de la primera fase del contrato, prevista en marzo de 2028.
- Para las sesiones especiales de Ramadan y Hajj, **se han instalado carpas temporales para atender la alta demanda de viajeros que superan la capacidad de las estaciones (especialmente Madinah)**. El Cliente ha aprobado una modificación de la estación de Madinah para el movimiento de las puertas de embarque aumentando las zonas de espera. Esta actuación se ejecutará en el 2025.

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgo económico y reputacional:**
  - Evolución de la comercialización de los espacios comerciales en las estaciones;
  - Inicio de una fase de negociación para el cambio de la relación contractual entre el Consorcio y el Gobierno.
- **Riesgos operativos:** incumplimiento de la puntualidad e incidencias en el servicio.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

Adif ha contratado una asistencia técnica para el **análisis del consumo de las estaciones** basado en las condiciones de diseño y cargas instaladas. El resultado de estos estudios se resume en:

- **Mejora de los consumos de los sistemas de iluminación instalados**, según los sistemas actualmente instalados y operativos. La mejora en estos consumos se produciría primero por la reparación/reconfiguración de los sistemas de control de iluminación (recibidos por el Consorcio en su estado actual) que permitirían el ajuste de la iluminación a las condiciones de operación y luminosidad solar, y, segundo, por la sustitución del tipo de iluminación a otros más eficientes (tipo LED). En ambos casos se requiere de una inversión económica que debe negociarse con el Cliente.

Nuestros compromisos

- **Reducción del consumo de los sistemas de climatización en un 10%** con una adecuada configuración del sistema que requiere un estudio más detallado por el suministrador, y rectificación de defectos de construcción de las Chillers en la estación de Makkah.
- **Continuación de negociación con el Cliente** para la posible implantación de las medidas anteriormente expuestas.

Arabia Saudí puso en marcha la construcción, con financiación pública, de una **línea ferroviaria de alta velocidad de 449 km** entre las ciudades de La Meca y Medina (la llamada Harmain High Speed Rail - HHR), de tráfico exclusivo de viajeros, incluyendo **5 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.

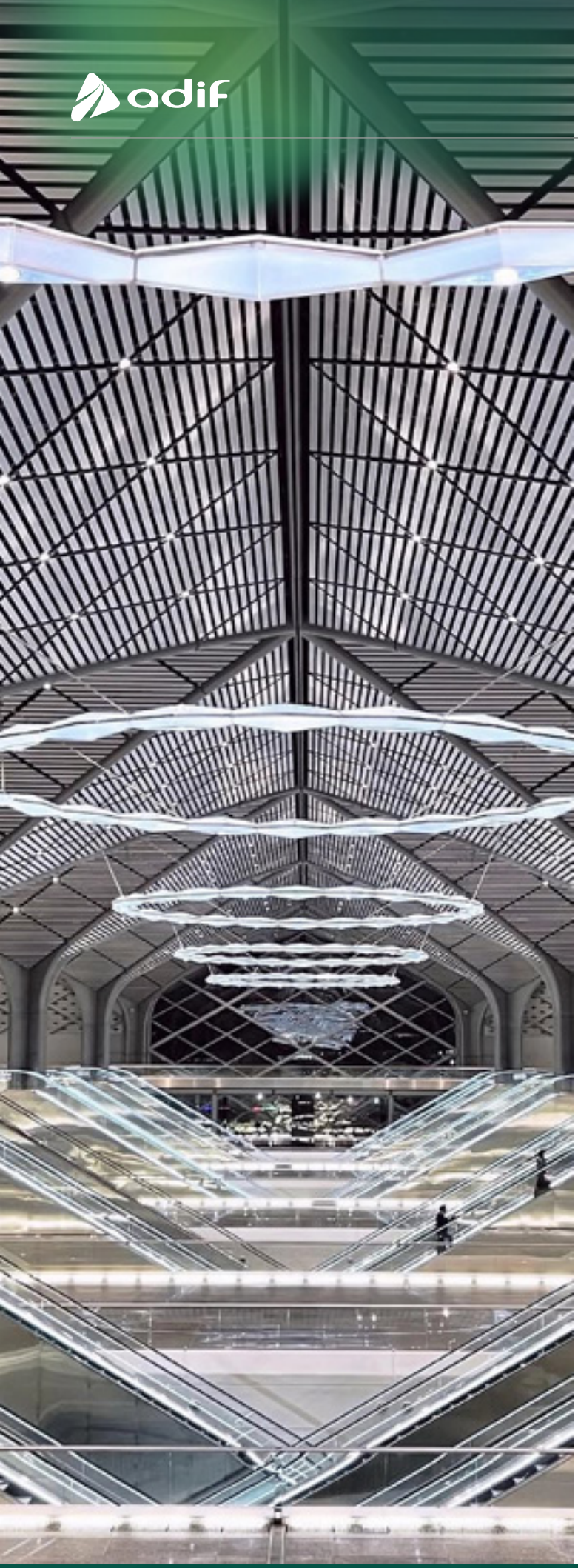
El contrato de la fase 2 del proyecto fue adjudicado por el cliente el 14 de enero de 2012 al Consorcio Al-Shoula, formado por 14 empresas (2 saudíes y 12 españolas).

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

El 11 de octubre de 2018 se inició una operación parcial que se vio interrumpida entre el 29 de septiembre y 10 de diciembre de 2019 debido al incendio producido en la cubierta de la estación de Jeddah durante los trabajos de construcción por parte de empresas ajenas al Consorcio Español al que pertenece Adif. Se reanudó el servicio comercial el 11 de diciembre de 2019, tras la construcción de un bypass que evitaba el paso por la estación afectada, y la introducción de nuevos activos como el ramal del aeropuerto que permitieron servicios comerciales con velocidades máximas de 300 km/h.

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

Desde el 31 de marzo de 2021 Adif ha venido realizando las actividades que le son de aplicación, tales como la gestión del tráfico ferroviario, gestión del mantenimiento y operación de locales comerciales y mantenimiento de las estaciones de viajeros. En septiembre de 2022 y tras la finalización de los trabajos por el contratista de Fase 1, se comenzó con la operación completa de la estación de Jeddah.



En el último tercio del año 2023, y a pesar de unos valores objetivos de número viajeros, puntualidad e incidencias muy satisfactorios, el cliente mantuvo una posición muy agresiva en relación con el cumplimiento del contrato y se comenzó una fase de negociación cuyo objeto era el cambio de la relación contractual entre el Consorcio y el Gobierno.

Esta fase de negociación se ha extendido durante todo el año 2024 sin que se haya llegado a un acuerdo definitivo. Finalizado el año 2024 no se puede considerar que las negociaciones estén terminadas, pero la opción más probable en este momento es que el contrato se ejecute hasta el denominado *"Reduce Term"* que finalizaría el 31 de marzo de 2028.

En 2024 se ha alcanzado un nuevo récord de viajeros anual llegando a los 9,15 millones, superando las estimaciones realizadas en el estudio de demanda realizado en 2018 por Royal Haskoning

Sin embargo, esto sigue sin traducirse en un aumento de los ingresos comerciales por la comercialización de espacios comerciales, principalmente motivado por el cambio del perfil del viajero que se ha convertido en mayoritariamente peregrino.

Por segundo año consecutivo se han tenido que instalar carpas temporales en las estaciones de Makkah y Madinah en las temporadas de Ramadán y Hajj para dar cabida al gran número de usuario concentrados en tramos diarios y horarios muy concretos.

Plan Estratégico 2030

Principales Hitos

- **Vicepresidencia** del **Grupo de Trabajo seguimiento Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.**
- Implementación del **Plan Estratégico 2030** (**27 objetivos estratégicos, 108 iniciativas** y **19 planes**) y alineamiento con la Agenda 2030 y la estrategia gubernamental.
- Despliegue de una **herramienta *ad hoc* del Gobierno del Dato** para la ayuda de la toma de decisiones estratégicas.

Principales riesgos y oportunidades

- **Desviación o incumplimiento de la estrategia aprobada** debido al entorno cambiante o situaciones extraordinarias. El incumplimiento podría suponer incidencias en la reputación de la Entidad. Este riesgo surge de la amenaza de un entorno cambiante o situaciones extraordinarias (pandemia, conflictos bélicos, geopolítica, cambios legislativos)
- **Riesgo operativo:** Existe un riesgo asociado a la calidad y fiabilidad de la información obtenida para la toma de decisiones, asociada a las múltiples fuentes de información y la falta de automatización. Este riesgo, en caso de materializarse, podría suponer un impacto económico y reputacional para la Entidad.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- Ser referente en la contribución a la transición energética - Desarrollar una comunidad energética **(OE.1).**
- Luchar contra los efectos del cambio climático – Objetivo Emisiones netas 0 en 2050 **(OE.2).**
- Recuperar la naturaleza y la biodiversidad **(OE.3).**
- Promover una cultura de sensibilización frente al cambio climático **(OE.4).**
- Generar un impacto social positivo en favor de la cohesión e inclusión social **(OE.5).**
- Alcanzar nuevas líneas de ingresos a través de las oportunidades de la transición energética – contribuir al desarrollo de las finanzas sostenibles **(OE.6).**

En el **apartado Retos, desafíos y principales metas del PE2030** se detallan las principales metas de la Entidad.

El Plan Estratégico de Adif es la guía de referencia y llave del futuro que brinda la planificación y las herramientas para hacer frente a los desafíos y retos que plantean tanto el entorno como el contexto interno de las compañías. Su mayor aportación, el alineamiento de la estrategia empresarial de la Entidad con la Agenda 2030.

Los **Valores** en el Plan Estratégico 2030 (PE2030) son los **compromisos** de la Entidad, tal y como se muestra a continuación:

01. El bienestar de las personas apostando por el desarrollo socio-económico inclusivo y sostenible del país.

02. Un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad.

03. Una gestión íntegra y transparente que sea responsable y eficiente con los recursos naturales y económicos.

04. La defensa de actuaciones que refuercen la vía a la igualdad de género.

05. La gestión de los riesgos empresariales.

06. La colaboración con nuestros GG.II.

07. La innovación, la economía circular y la modernización tecnológica.

08. La generación de valor y confianza para la sociedad.

09. El desarrollo de un mundo diverso y global.

10. El bienestar y desarrollo profesional de las personas de Adif y Adif AV.

El PE2030 ha sido concebido para dar respuesta a nivel estratégico y operativo a los retos globales que marcan el desarrollo de nuestra actividad durante esta década.

Las prácticas sociales tradicionales han sido sustituidas por nuevos hábitos de consumo, nuevos requerimientos específicos de los viajeros y sus necesidades en abastecimiento de mercancías y en cuanto a exigencia de transparencia y buen gobierno de la sociedad, en general.

Todo ello configura un nuevo ecosistema de transporte y movilidad en el que Adif y Adif AV están presentes como motor del cambio.

Como Entidad Pública Empresarial, se apuesta por el desarrollo de una estrategia marcada por la seguridad y el impulso de un transporte sostenible, accesible y capaz de lograr la cohesión social y territorial que la idiosincrasia poblacional de España requiere.

Los **retos** son numerosos: la necesidad de combatir el cambio climático y contribuir a la transición energética, la sostenibilidad económica, el apoyo a la diversidad, la igualdad y la acción social, el relevo generacional, la seguridad integral, el impacto de las tecnologías disruptivas.

Por tanto, ante estos retos, Adif y Adif AV abordan sus actuaciones bajo criterios de sostenibilidad técnica, económica, ambiental y social.

Este Plan se alinea con las iniciativas gubernamentales existentes con el principal objetivo de ser coherente y maximizar los resultados al participar de una estrategia común. Se ha buscado el alineamiento con los Fondos Europeos, el Plan de España para la Recuperación y Resiliencia, la Estrategia Nacional de Largo Plazo España 2050, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MTMS y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas [95].

La formulación estratégica se obtiene como resultado del análisis interno y externo, la comprensión de los desafíos y retos que se deben afrontar y el alineamiento de ésta con las estrategias institucionales nacionales, europeas e internacionales. Adif actualiza su PE2030 a través de sus compromisos, basándose tanto en el cumplimiento reglamentario (estándares internacionales y ODS materiales) como con el objetivo principal de la seguridad, pero también con las metas de avanzar hacia una movilidad más sostenible, competitiva e intermodal, persiguiendo la estabilidad de la de inversión pública y maximizando el impacto de las infraestructuras ferroviarias en el crecimiento económico. La arquitectura del PE2030 mantiene por tanto el siguiente esquema de personas, pilares y palancas las personas son el motor que hace posible el diseño, desarrollo, despliegue y cohesión de todas las piezas del PE2030.

Ellas cimentan los Pilares fundamentales y cruciales de la organización (seguridad, servicio, sostenibilidad y orientación a resultados).

- El **pilar de seguridad** centra sus objetivos en proporcionar una seguridad integral mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevos métodos y tecnologías.
- El **pilar servicio** sitúa a la sociedad en el foco de nuestra actividad a través de la conectividad, movilidad y bienestar social.
- El **pilar de sostenibilidad** y sus objeticos asociados, viene determinado por la adquisición de un compromiso de eficiencia con la sociedad en un entorno saludable y a través de una práctica transparente.
- La **orientación a resultados** busca consolidar una eficiencia económico-financiera con una optimización de los recursos y costes y un aumento de los ingresos, en aras de mejorar la competitividad.

Las **Palancas** que hacen posible el cambio a través de los cuatro pilares del PE2030 son las siguientes:

- La **comunicación** pretende dotar a todos los GG. II. de la cultura y los valores corporativos de la Entidad.

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

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

(95) Contenido vinculado al indicador **GRI 2-2**: Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible.

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

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

Plan Estratégico 2030

El PE2030 recoge **27 objetivos estratégicos, 19 planes y 108 iniciativas estratégicas** de todas las áreas de la Entidad, haciéndose un seguimiento semestral de dichas iniciativas, así como de sus acciones/tareas e indicadores.

Arquitectura del Plan Estratégico 2030

PERSONAS

ESPAÑA PUEDE.

AGENDA 2030

es.movilidad

SEGURIDAD

SERVICIO

SOSTENIBILIDAD

ORIENTACIÓN A RESULTADOS

Comunicación

Innovación

Transformación digital

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

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

El proceso de seguimiento de las iniciativas estratégicas se realiza a través de un cuadro de mando (Cuadro de Mando Operacional, CMO).

Estrategia empresarial

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

Pilares que conforman el Plan Estratégico

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

En consecuencia, con el posicionamiento de Adif en la sociedad, la Entidad es coherente en Plan Estratégico con:

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

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Seguridad (PSEG)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1. Mantener altos niveles de seguridad en la circulación	Seguir realizando una gestión segura de la circulación, potenciando la cultura de seguridad en la entidad a través de nuevos procesos, sistemas y tecnologías en las que prime la proactividad y la mejora continua, para eliminar los accidentes y precursores de los mismos.		*PSEG-OE1*
2. Asegurar altos niveles de ciberresiliencia	Consolidar la integridad, disponibilidad y confidencialidad de los sistemas de información de Adif protegiéndolos de posibles ciberataques		*PSEG-OE2*
3. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad ante actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario y las situaciones de emergencia	Configurar y desarrollar infraestructuras resilientes frente a posibles actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario, amenazas y situaciones de emergencia (ataques terroristas, amenazas climáticas, entre otras), para garantizar la integridad de las personas y la continuidad de las operaciones.		*PSEG-OE3*
4. Garantizar un entorno laboral seguro y saludable	Garantizar la seguridad y salud de los trabajadores potenciando las medidas de prevención y mejorando los procesos y condiciones de trabajo, también en cuanto al trabajo a distancia. De esta forma, reducir al máximo o eliminar la accidentabilidad laboral.		*PSEG-OE4*
5. Adaptar las operaciones a las pandemias y emergencias	Transformar y rediseñar las operaciones de Adif y Adif AV para hacer frente a situaciones de pandemia o crisis sanitarias en el medio y largo plazo, incluyendo los efectos estructurales directos, pero también los cambios en los hábitos y requerimientos de los grupos de interés, evitando así la posibilidad de interrupciones en la operación y actividad.		*PSEG-OE5*
6. Reformar la protección ambiental	Continuar fomentando una actividad que asegure una seguridad ambiental integral, de tal forma que se realicen medidas preventivas que mitiguen las amenazas y se reduzcan los riesgos e impactos ambientales derivados de los efectos producidos por la presencia en el entorno		*PSEG-OE6*

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Servicio (PSEV) [96]

	Objetivo	Descripción	ODS	Código
1.	Impulsar el transporte multimodal	Desarrollar y gestionar infraestructuras que faciliten la integración de diferentes modos de transporte tanto en el ámbito de viajeros como mercancías; con especial foco en modos alternativos y sostenibles.		*PSEG-OE1*
2.	Focalizar los servicios en las personas y en base a los datos	Garantizar el alineamiento de los servicios con las necesidades y expectativas de los usuarios y grupos de interés, adaptándolos a las nuevas tendencias de movilidad y desde una perspectiva data-driven; mejorando la calidad de los servicios percibida por la sociedad.		*PSEV-OE2*
3.	Maximizar la digitalización y conectividad de la red	Configurar y desarrollar una infraestructura digital y conectada capaz de ofrecer servicios digitales y conformar una red inteligente y segura; necesaria para desplegar nuevas tecnologías como el ATO, entre otras.		*PSEV-OE3*
4.	Aumentar el valor de los activos colaborando con los grupos de interés	Apostar por colaboraciones fructíferas con los GGII, incrementando el valor de los activos de Adif y Adif AV como resultado de las alianzas con instituciones públicas y actores clave de carácter privado. De tal manera, favorecer el desarrollo y ejecución de proyectos en colaboración con otros agentes para impulsar la actividad ferroviaria.		*PSEV-OE4*
6.	Aprovechar las oportunidades de la liberalización del transporte ferroviario	Diseñar y llevar a cabo actuaciones destinadas a aprovechar las oportunidades derivadas de un proceso de liberalización exitoso que garantice una oferta de servicios más eficiente, de calidad, integradora e inclusiva para los GGII.		*PSEV-OE6*
7.	Aumentar las prestaciones y la calidad de la red	Incrementar las prestaciones y calidad de la red para facilitar los planes de negocio de los operadores y promover una amplia oferta de servicios de calidad y ajustada a las necesidades y expectativas de los GGII; impulsando de tal manera la competitividad del ferrocarril y el tráfico de pasajeros y mercancías.		*PSEV-OE7*
8.	Desarrollar estaciones como centros de movilidad y vida que fomenten la integración de la propia estación con la ciudad	Configurar las estaciones de Adif y Adif AV como hubs de movilidad sostenible integrados como parte de una comunidad al servicio de las personas. Estaciones como centros de referencia para la sociedad.		*PSEV-OE8*

(96) El OE5 del Pilar Servicio no aplica dada la actividad que se realiza en Adif AV.

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Sostenibilidad (PSOS)

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

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Orientación a resultados (POAR) [97]

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

Para la consecución de los Objetivos Estratégicos establecidos en el PE2030 se definen una serie de Iniciativas Estratégicas (IE) que guardan relación e impactan en la actividad a desarrollar por las diferentes áreas de la Entidad. Estas iniciativas estratégicas pueden estar agrupadas en Planes cuando la agrupación de estas contribuye en conjunto a unos objetivos comunes, o bien, pueden depender exclusivamente de los pilares y funcionar de forma independiente.

Respecto a las iniciativas estratégicas (IE), se ha continuado incorporando nuevas validaciones para garantizar una mayor calidad del dato tanto a nivel de tarea como de indicador. Por otra parte, se ha trabajado con los responsables definiendo criterios homogéneos para la determinación de los presupuestos asociados y creando una calculadora en base a tarifa común. Por último, se ha trabajado en la fijación de mecanismos de validación de datos y en la revisión y cierre de aquellas iniciativas cuyas tareas habían finalizado.

(97) Por decisión interna, se ha decidido no hacer referencia a los OE 3 y 4 del Pilar Orientación a Resultados.

A cierre de 2024 se han planteado **108 iniciativas estratégicas**, que responden a un objetivo concreto y a un pilar establecido en la arquitectura del Plan, respecto a los pilares de Seguridad, Servicio, Sostenibilidad y Orientación a Resultados y a las palancas de Comunicación, Motor Personas, Innovación y Transformación Digital.

Uno de los objetivos principales del Pilar de seguridad es mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad

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

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

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

Relevo generacional [98]

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

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

En febrero de 2024 se publicó en la intranet de Adif la Circular de Jubilación Parcial 2024 con una oferta de 775 plazas

Finalizado el proceso resultaron un total de 614 personas adheridas y 161 plazas sin cubrir. Actualmente solo se contempla la jubilación parcial con reducción del 75% de la jornada mediante su vinculación al ingreso de personas con contrato de relevo indefinido a tiempo completo.

Las **principales actuaciones** en el ejercicio:

- El % de empleados menores de 35 años, ha pasado del 16,02% en 2023 al 17,01% en 2024.
- Jubilaciones Parciales: 612 en 2024.
- Ingresos OEP: 1.554 nuevos empleados han ingresado en Adif en 2024 procedentes de la Oferta de Empleo Pública

Liberalización del transporte de viajeros

Durante 2024 se ha continuado con los plazos marcados en los distintos Acuerdos Marcos firmados con las empresas ferroviarias para la asignación de capacidad. En el Horario de Servicio 2023-2024 no se han firmado adendas a los Acuerdos Marco que están suscritos con las empresas ferroviarias ni Acuerdos Marco nuevos, y las empresas de transporte de viajeros han seguido incrementado sus circulaciones incorporando nuevos destinos a su oferta comercial.

España se ha convertido en el primer país europeo con tres compañías ferroviarias prestando servicios en la red de interés general. (Ver apartado: **3.4 Consumidores y usuarios finales (S4); 3.4.3. Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones (S4-4). Servicio prestado.).**

Según los últimos datos trimestrales publicados por la CNMC en Larga Distancia Alta Velocidad se produjo un gran crecimiento interanual tanto en viajeros (+23,8%) como en plazas ofertadas (+11,6%), mientras que la Larga Distancia Convencional presenta un descenso interanual del 6,6% en plazas ofertadas y del 2,8% en viajeros.

(98) En el capítulo **3.1 Personal propio (S1)** se expone información en detalle.

Retos, desafíos y principales metas del PE2030

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

- Los Fondos Europeos
- El Plan de España para la Recuperación y Resiliencia, directrices:
  - España Verde, España Digital, España sin brechas de Género, España Cohesionada e Inclusiva.
- La Estrategia Nacional de Largo Plazo. España 2050, cuyo desafío más relevante es:
  - Que la Entidad se convierta en una sociedad neutra en carbono, sostenible y resiliente al cambio climático.
- La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MTMS a través de la realización de las siguientes actividades:

1. Alineamiento con los compromisos europeos e internacionales (Objetivos de Desarrollo Sostenible, descarbonización, etc.).
2. Herramienta de política económica y derechos sociales.
3. Reorientación de prioridades de inversión (sostenibilidad, digitalización).
4. Enfoque integrador en la gobernanza.
5. Participación, para dar la máxima legitimidad a la estrategia.
6. Aborda la movilidad de personas y de mercancías.
7. Transición justa sin colectivos, territorios ni sectores económicos que se queden atrás.

Ver más en apartado **Retos y oportunidades.**

Evolución del PE 2030

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

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño[99]	2024	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
Comunicación	Noticias con impacto negativo (%) *	5,02	≤4,50	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Nuestra gente	
	Incremento de seguidores en principales redes sociales (%) *	22	≥15,00		
Motor Personas	Nivel de Transferencia (%)*	90,40	≥85	Gobiernos e Instituciones	
	Edad media de la plantilla (años)	48,91	≤52	Nuestra gente	
Orientación a resultados	Resultado bruto de explotación (EBITDA) (M euros)	00,00	≥-108,683	Gobiernos e Instituciones, Nuestra gente	
	Resultado del periodo (M euros)	384,0	≥-151,342		
	Cobertura de costes totales de administración de red mediante cánones (%)	93,14	≥70	Gobiernos e Instituciones, Personas	
	Actividad comercial en estaciones (Eur/m2) *	18,44	≥18		
	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)	744,50	≥10	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Nuestra gente	
Seguridad	Índice de gravedad de accidentes (Jornadas perdidas/ 1.000 h trabajadas)	0,38	≤0,64	Nuestra gente	
	Índice de incidencia (nº accidentes con baja/1000 trabajadores) (índice de accidentabilidad laboral) ‰	10,71	≤19,94		
	Accidentes de tren por causa del administrador (N.º/ MkmTren)	0,09	≤0,065	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Nuestra gente	

Leyenda

Evolución positiva 2024 vs 2023 | Evolución negativa 2024 vs 2023 | Sin variación o indicadores que no admiten comparación

(99) Datos señalados con *: Datos agregados Adif y Adif AV

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño[99]	2024	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
Seguridad	Accidentes de tren responsabilidad del administrador (N.º/MkmTren)	0,180	≤0,09		
	Precursores de accidentes por causa del administrador (N.º/MkmTren)	4,341	≤3,025		
	Delitos con incidencia en la actividad (N.º)	670	≤570	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Nuestra gente	
	Ataques deliberados contra infraestructuras críticas (N.º)	13	≤12		
	Personas fallecidas o heridas grave (Nº persona fallecida o herida grave en accidentes de tren/Mkm-tren)	0,17	≤0,365		
Servicio	Liberalización sector viajeros (Cuota de km x tren de los servicios de LD/AV de las nuevas EEFF respecto del operador *	26,15	≥15	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas	
	Liberalización sector mercancías (Cuota de km x tren de los servicios de mercancías de las nuevas EEFF del operador histórico)	49,83	≥43		
	Tráfico total (volumen de tráfico) (Millones Km-tren[100])	121,57	ND	Sociedad, Personas	
	Calidad de vía (Tanto por uno de km)	0,91	≥0,9	Gobiernos e Instituciones, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Fiabilidad de las Instalaciones (nº sucesos)	7.431,00	≤7414,31		
	Disponibilidad de las Instalaciones (Min.)	186,00	≤229,23	Gobiernos e Instituciones, Personas	
	Cumplimiento planes mantenimiento preventivo Adif Red Convencional (%)	83,16	≥80	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Inversión RC ejecutada en obras (Inversión ejecutada por Adif sobre presupuesto interno) (%)	144,70	≥169,04		

Leyenda

Evolución positiva 2024 vs 2023 | Evolución negativa 2024 vs 2023 | Sin variación o indicadores que no admiten comparación

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

Pilar/Palanca PE2030	Indicador de desempeño [99]	2024	Meta	Grupo de interés	ODS relacionado
Sostenibilidad	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% de viajeros) *	88,33 [101]	≥87,65	Sociedad, Personas	
	Integración urbana (M€ de inversión acumulada) *	5.516,36	≥4.875,42	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas	
	Contratos de arrendamientos con criterios sociales (Nº)	28	≥8		
	Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO_2 eq)	11.577	≥10.057	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	
	Residuos de construcción y demolición no peligrosos valorizados (%) *	99,96	≥70	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	
	Código ético (Nº de notificaciones por incumplimiento)	26	ND	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Nuestra gente	
	Transparencia (% reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) *	1,56	≤1,75	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Mejora de la eficiencia energética (GWheq/año ahorrados)	70,07 [102]	ND	Gobiernos e Instituciones, Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	
Transformación digital	Disponibilidad de sistemas (%) *	99,17	≥98	Gobiernos e Instituciones, Personas, Proveedores, socios y aliados	
	Expedientes liquidados (% Liquidaciones tramitadas SAP Contratación) *	51,61	≥26	Gobiernos e Instituciones, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	
	Estrategia digital: Nº Pproyectos derivados del Programa de Transformación Digital iniciados en el año *	4	≥5,00	Personas: Proveedores; Nuestra gente	
	Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) *	71,43	≥65	Sociedad, Personas, Proveedores, socios y aliados, Nuestra gente	

Leyenda

Evolución positiva 2024 vs 2023 | Evolución negativa 2024 vs 2023 | Sin variación o indicadores que no admiten comparación

(101) Utilizado para el cálculo el nº de viajeros de 2023.

(102) El valor se corresponde con la meta calculada. El valor definitivo para este indicador ha sido de 69,91 GWheq/años.

Las **Iniciativas, Planes y Programas del PE2030** destacados asociados a los ODS sobre los que impacta la actividad de la Entidad **junto con sus indicadores más representativos** y su evolución respecto al año anterior pueden consultarse en el **apartado** **6. Contribución a los ODS** de este Informe.

Política de Sostenibilidad

El 30/09/2024 los Consejos de Administración de Adif y Adif AV aprobaron la **Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV.**

Esta Política tiene como marco de referencia el Plan Estratégico 2030, enmarcándose en el pilar de Sostenibilidad, con la idea de facilitar y dirigir la respuesta de las entidades a los distintos desafíos ambientales, sociales, operativos y de negocio que se nos presentan contribuyendo a mitigar los **tres desafíos prioritarios en materia de sostenibilidad (Visión 2050 del Consejo Empresarial para el Desarrollo Sostenible)** a los que nos enfrentamos como sociedad:

- **Emergencia climática.**
- **Protección de la Biodiversidad.**
- **Disminución de las desigualdades.**

Se fundamenta en los mismos **principios de actuación** que contempla el **Plan Estratégico 2030 (PE2030)** en **coherencia** con el **Código Ético y de Conducta y** con el resto de las **políticas existentes a nivel interno** incluidas en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV, asegurando su alineación con ellas.

Además, esta Política está **alineada** con las **recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV)**, como buena práctica valorable. (Principio 24, Recomendación 53, Recomendación 54 y Recomendación 55).

Es de **aplicación** para **todas las personas trabajadoras de las entidades.** Por ello, se ha publicado en la intranet con objeto de difundir esta información y que todas las personas empleadas de Adif y Adif AV la conozcan.

También se puede encontrar esta Política de Sostenibilidad en las webs corporativas de **Adif** y **Adif AV** (apartados Sostenibilidad).

Para su **cumplimiento**, ambas entidades cuentan con los **instrumentos de seguimiento, transparencia y supervisión necesarios.**

Algunas de las **ventajas** de disponer de una política de sostenibilidad son que:

- Refuerza la Buena Gobernanza de las entidades.
- Respalda e incrementa la relación de confianza con los grupos de interés.
- Dota de mayor transparencia a la información en el ámbito ASG (ambiental, social y de gobernanza).
- Evidencia el compromiso en materia de sostenibilidad de la alta dirección.
- Mejora la calificación de la evaluación crediticia otorgada por las agencias de rating en sostenibilidad.
- Responde a las demandas de inversores y a las obligaciones de divulgación de la información no financiera material, requeridas por la nueva regulación que afecta al reporting de sostenibilidad.
- Posiciona a las Entidades a la vanguardia de la gobernanza de la sostenibilidad como referentes en mejores prácticas de gobierno corporativo.

I. Principales compromisos

De esta manera, alineándose con los cinco criterios que establece el *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD) y con los

retos marcados por el Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible, la Política establece los siguientes **compromisos:**

- **Alcanzar cero emisiones netas** de gases de efecto invernadero (GEI) **en 2050.**
- Establecer **metas ambientales** ambiciosas a **corto y medio plazo** que contribuyan a la **recuperación de la naturaleza y la biodiversidad** para 2050.
- Integrar el apoyo a los **Principios Rectores de las Naciones Unidas** sobre Empresas y Derechos Humanos mediante la implantación de una política de respeto a los Derechos Humanos y un proceso de debida diligencia.
- Integrar el apoyo a la **inclusión**, la **igualdad**, la **diversidad** y la **eliminación de cualquier forma de discriminación.**
- Operar con los **más altos estándares de gobierno corporativo y transparencia**, mediante la divulgación de información material de sostenibilidad y alinear la gestión de riesgos empresariales con los riesgos ambientales, sociales y relacionados con la gobernanza (riesgos ASG).

Estos **compromisos** se complementan con los que Adif y Adif AV han establecido en su PE2030 vinculados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas (NNUU):

- El bienestar de las personas apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.
- Un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad.
- Una gestión íntegra y transparente que sea responsable y eficiente con los recursos naturales y económicos.
- La defensa de actuaciones que refuercen la vía a la igualdad de género.
- La gestión integral de los riesgos empresariales.
- La colaboración con nuestros grupos de interés.
- La innovación, la economía circular y la modernización tecnológica.
- La generación de valor y confianza para la sociedad.
- El desarrollo de un mundo diverso y global.
- El bienestar y el desarrollo profesional de las personas de Adif y Adif AV.
- La responsabilidad fiscal y la transparencia y diligencia en el uso diligente de los recursos públicos.

II. Recursos destinados

Para garantizar la implantación, desarrollo y difusión de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV, se ha creado un **Comité de Sostenibilidad**, que será el órgano encargado de velar por el **cumplimiento de los compromisos** establecidos en la Política de Sostenibilidad, reforzando así el modelo de gobernanza de ambas entidades en materia de sostenibilidad. Además, **asesorará a los Consejos de Administración** de ambas entidades **en materia de sostenibilidad.**

Su **funcionamiento y composición** se regulan a través de unas Normas de Funcionamiento Interno, que han adoptado la forma de Instrucción Técnica (ADIF-IT-109-005-001), y puesto a disposición en el Gestor documental del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

Las funciones del Comité de sostenibilidad se detallan en el apartado **1.2.1 El papel órganos de administración.**

III. Mecanismos formales de queja y/o reclamación

Dado que esta Política se apoya y toma como referencia las distintas políticas de gestión existentes en las entidades incluidas en el **Sistema de Gestión de Adif y Adif AV (SGA)**, asegurando su alineamiento con ellas, los mecanismos formales de queja y/o reclamación son todos los definidos en el resto de las políticas de gestión ya existentes (**Buzón RSC**, **Portal de transparencia Adif**, oficinas de atención al cliente, aplicación informática RECLAMA, teléfonos, correos, página web corporativa, etc.).

1.3.2. Intereses y opiniones de las partes interesadas (SBM-2)

Prioridades en relación con los grupos de interés

Comunicación **Participación** **Transparencia**

Principales Hitos

- Campaña de comunicación sobre la **recuperación de infraestructuras tras la Dana** en Valencia.
- Campaña de comunicación sobre **Oferta Empleo Público (OEP).**
- **Encuestas de Clima Laboral (enero 2024):** acciones de comunicación interna para mejorar la percepción de los empleados para la próxima encuesta en diciembre 2025.
- **Participación en Ferias de Empleo para apoyar el Plan de Relevo Generacional** (Aula, Feria de la Universidad Politécnica de Valencia para el Empleo, participación en ferias de empleo de otras universidades; Universidad Complutense de Madrid, CEU, etc.)
- **Prueba piloto de un nuevo canal de comunicación interna:** pantallas digitales en los edificios corporativos de Madrid. Carga diaria de contenidos de información y noticias relevantes de la compañía.
- Revisión anual del **Plan de Comunicación Interna y Cultura Empresarial**, que establece planes y proyectos para fomentar la cultura corporativa y el orgullo de pertenencia de la organización.

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos**
  - **Desinformación y falta de transparencia:** información incorrecta, tardía o insuficiente sobre incidencias ferroviarias, obras o servicios puede afectar la confianza de los ciudadanos.
  - **Dificultades de acceso a la información:** personas con discapacidad pueden enfrentar barreras para obtener información clara y accesible.
  - **Percepción de lejanía institucional:** la ausencia de canales de comunicación efectivos puede hacer que Adif AV sea vista como una Entidad poco accesible y transparente.
  - **Ineficiencia en la comunicación con medios y GG. II.** respuestas incoherentes o lentas pueden generar desconfianza y afectar la reputación de la empresa.
- **Oportunidades**
  - **Alta valoración del papel de Adif en la movilidad:** los GG.II muestran receptividad a la información y al diálogo, lo que facilita la comunicación.
  - **Liberalización del transporte de viajeros:** un entorno más competitivo impulsa la necesidad de reforzar la comunicación y mejorar la relación con los ciudadanos.
  - **Buena reputación y credibilidad:** Adif es reconocida por su profesionalidad a nivel nacional e internacional, lo que refuerza la confianza en sus mensajes.
  - **Mayor demanda de información clara y accesible:** existe una oportunidad para mejorar los canales de comunicación y fortalecer el vínculo con los GG.II.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos y aportaciones

- Reforzar la **coordinación** entre **comunicación externa e interna.**
- Mantener un **alto nivel de respuesta a las solicitudes de información** recibidas por los canales corporativos.
- **Incrementar** el **nivel de *engagement*** en redes sociales.

Nuestros compromisos y aportaciones

- Asegurar la **aportación de información de calidad y actualizada** a través de la página web corporativa;
- Contribuir a **mejorar la percepción de Adif** por parte de la sociedad y de los usuarios del sistema ferroviario;
- **Mejorar los niveles de calidad** en las respuestas ofrecidas a través del canal de transparencia;
- **Dar a conocer el impacto de los fondos europeos** en la mejora de las infraestructuras ferroviarias y su impacto positivo en la movilidad y el desarrollo socioeconómico.
- Integración total de la intranet en el **proyecto corporativo *Digital Work Place.***
- Continuación con las **Jornadas de difusión del Plan Estratégico 2030** en áreas del territorio.
- **Inclusión** de **nuevas actividades para empleados** a través del **Club Gente Adif.**
- Obtener una llegada al menos al **70% de la plantilla a través de los distintos canales de comunicación interna.**

Nuestros GGII

El Plan Estratégico 2030 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, **cinco GG. II. prioritarios** [103]**:**

Gobierno e Instituciones

Los GG. II. están formados por el Gobierno e Instituciones Nacionales y Europeas. Administraciones Públicas, especialmente el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS), así como el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), organismos financieros e inversores.

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

(103) Contenido vinculado al indicador **GRI 2-29**: Enfoque para la participación de los GG. II. Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 4 (**PSEV-OE4**).

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

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

- **RNE *(RailNet Europe)*:** organización que agrupa a los administradores de infraestructuras ferroviarias y organismos de asignación europeos (IMs/ABs) para colaborar en la planificación y gestión de la capacidad ferroviaria en corredores internacionales y mejora de la calidad y eficiencia, orientada al desarrollo competitivo de tráfico de viajeros y cercanías sobre los mismos. Sitio Web: **https://rne.eu/organisation/rne-approach-structure/**

- Existe una **Red de Ventanillas Únicas de contacto (One Stop Shops – OSS)** que representa a cada administrador de infraestructuras en el tráfico internacional, constituyendo un único punto de contacto para toda la ruta internacional de un servicio ferroviario, desde las preguntas iniciales relativas al acceso a la red hasta las solicitudes de surcos internacionales y la revisión de resultados después de un servicio ferroviario. Sitio Web: **http://rne.eu/organisation/oss-c-oss/**

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

- **PRIME (*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*):** plataforma de administradores ferroviarios europeos para el desarrollo del Cuarto Paquete ferroviario, establecida entre la DG MOVE y los administradores de infraestructuras con el objetivo de mejorar la cooperación internacional de los gestores ferroviarios, apoyar la implementación de la política ferroviaria europea y desarrollar evaluaciones comparativas del rendimiento para el intercambio de mejores prácticas. Adif participa en la elaboración de un sistema de indicadores que permita el seguimiento de las principales actividades y la mejora de la gestión. Sitio Web: **https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/infrastructure-managers-prime_en**

Sociedad

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

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

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

- **UIC (*International Union of Railways*):** asociación mundial que promueve el transporte ferroviario a nivel global, a través proyectos técnicos, investigación ferroviaria y soluciones estandarizadas. Sitio Web: **https://uic.org/**
- **AEIEs (*Agrupaciones Europeas de Interés Económico*):** para el desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T).
- Sitios web:
  - **https://www.transportes.gob.es/movilidad-sostenible/areas-tematicas/rte-t**;
  - **https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en**

Personas

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

Proveedores, Socios y Aliados

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

Desde empresas constructoras, consultoras, ingenierías, proveedores de servicios, mantenimiento, instalaciones, u otras Instituciones como aliadas, hacen posible la mejora continua de los servicios que prestan.

La relación con los proveedores se basa en garantizar la transparencia del proceso de contratación y la seguridad jurídica. El procedimiento de contratación se establece a través de la normativa de contratación aplicable, que incluye rigurosos parámetros de selección y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia, contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias. Para cada proceso de contratación, Adif lleva a cabo la selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial y técnica, así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de contratación. En el proceso de adjudicación Adif ya ha consolidado la utilización de la licitación electrónica, como herramienta esencial en sus procedimientos de contratación.

Nuestra Gente

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

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

Canales establecidos con los GGII

Adif orienta su gestión desde el diálogo con sus GG. II (usuarios del ferrocarril, operadores ferroviarios, ciudadanos, contribuyentes, proveedores, inversores, empleados, etc.), para la consecución de un sistema ferroviario, seguro, eficiente y sostenible.

Con esa visión y desde los valores de responsabilidad, buenas prácticas y servicio a los intereses de la ciudadanía, se ofrece acceso a la documentación pública de la compañía por medio de su **Portal de Transparencia.**

El usuario a través de este canal tiene a su disposición desde los **informes de gestión financiera y no financiera**; los elementos clave del

proceso de **liberalización del sector ferroviario**; la política de **protección de datos** y el acceso al **Canal Ético**, conducto de comunicación entre Adif y sus grupos de interés y con la sociedad en general para que cualquier persona pueda notificar posibles incumplimientos del Código Ético y de Conducta. Aquellas informaciones que afectan a funciones y normativa básica, **órganos de gobierno y estructura organizativa** o **información de relevancia jurídica** se encuentra en el capítulo de la web donde se integra esta sección.

Asimismo, cuenta con un **Portal del Inversor**, donde se publica la información de interés para inversores, dirigida especialmente a los inversores socialmente responsables. Al igual que el año pasado, Adif mantiene su foco en el diálogo con los GG. II. a través de las redes sociales. El portal incluye enlaces a todas las newsletter a inversores publicadas hasta la fecha, y también a otras áreas de la web corporativa, donde los GG. II. e inversores pueden acceder a las cuentas anuales más actualizadas, y a los informes de gestión o de impacto ambiental.

Los **principales canales de comunicación con los GG. II.** son: la página web corporativa, las redes sociales, las relaciones con los Medios de Comunicación, el Centro de Gestión de Red H24, el Portal de Transparencia y los eventos.

Entre los **canales de comunicación interna** que se utilizan habitualmente en la Entidad, se encuentran:

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

En 2024, se enviaron a través de Teams 90 tarjetas, herramienta que tienen a su disposición todos los empleados de Adif. Además, existen 104 espacios de comunicación (13 nuevos creados en 2024)

- **Boletín semanal de INICIA,** 45 envíos anuales.
- ***Newsletter*** de las áreas de actividad que se envían periódicamente a todos los trabajadores.
- **Datos de la satisfacción con las acciones de comunicación interna** se recogen a través de: Encuesta de Clima Laboral (cada dos años) la próxima se realizará en diciembre de 2025. Igualmente, se realizan **encuestas de satisfacción en actividades de Club Gente Adif.**
  - Adicionalmente, se realizan encuestas de satisfacción de todas las acciones de comunicación interna que se llevan a cabo. Todos los datos de la satisfacción con las acciones de comunicación interna se recogen a través de: encuesta de clima laboral (cada dos años), encuestas de participación en todas las actividades que se realizan: jornadas, eventos, sorteos, actividades culturales y deportivas.
- **Jornadas de Comunicación** Interna, **reuniones** con la estructura de dirección y apoyo, ***Telegram***, **boletines**, etc.
- **Campañas de comunicación o sensibilización** en temas específicos que son publicadas en la intranet, y que abarcan todos los ámbitos de la empresa: campañas de medicina preventiva, informes de gestión, prevención de riesgos laborales, seguridad en la circulación, calidad y medioambiente o formación entre otros.

A través del espacio INICIA se han realizado un total de 32 comunicaciones relacionadas con la sostenibilidad para concienciar sobre la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, igualdad, eficiencia energética y cambio climático, entre otros asuntos

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

- **Web corporativa:** página web de Adif **https://www.adif.es/inicio**
- **Portal de Transparencia:** activo diariamente con 160 expedientes resueltos en 2024 y 12.914 correos gestionados a través del buzón web.
- **Canales** digitales: página web de Adif **https://www.adif.es/inicio**
- **Redes sociales:** X (**@Adif_es** + **@InfoAdif**); Instagram (**@adif_es**); LinkedIn (**Adif**); Facebook (**facebook.com/Adif**); InfoAdif (@InfoAdif).
- **Eventos, Ferias y Congresos:** 19
- **Seminarios y Jornadas:** Participación en varias decenas de jornadas y actividades sectoriales promovidas por terceros.
- ***Newsletter:*** puesta en valor en medios y RRSS Boletín mensual de tráficos y otros (Información financiera Adif AV).
- ***Podcasts:*** en 2024 no se han realizado (estrategia en revisión).

El propósito de las relaciones con losGG. II es atender las necesidades de información de dichos grupos, aportar credibilidad a la empresa, y contribuir a la Reputación de la compañía.

En esta línea las **principales actuaciones** realizadas para mantener el contacto continuado con los GG. II son las siguientes:

- Equipo específico y servicio de información 24 horas, 365 días, para informar a nuestros grupos de interés sobre incidencias en el servicio.
- Equipos específicos para la gestión de peticiones y mensajes recibidas a través del canal de transparencia, el canal establecido en la web corporativa y redes sociales.
- Equipo de relaciones con los medios para la difusión de información corporativa relevante y atender de manera eficaz a demandas de información de los medios de comunicación.
- Incorporación de criterios de accesibilidad universal en los canales de información al viajero y en los canales digitales de comunicación.

GRUPOS DE INTERÉS	CANALES ESTABLECIDOS
GOBIERNO E INSTITUCIONES Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Administración Pública, Empresas públicas, Organizaciones financieras, Organismos reguladores y supervisores e Inversores	• Comunicación continua a través de los organismos competentes. • Reuniones de seguimiento o para proyectos concretos • Convenios Administrativos. • Portal del inversor en la web corporativa. • Grupos de *WhatsApp*. • Jornadas y eventos: actos, ferias, encuentros informativos, viajes con prensa, etc. • Encuentros informativos, viajes con prensa, etc.
PERSONAS Usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes empresas, gobiernos de otros países	• Oficinas de Atención al Cliente en las estaciones de Adif (atención personalizada, gestión de reclamaciones y sugerencias, etc.). • Encuestas anuales de satisfacción a viajeros y a arrendatarios de los locales comerciales situados en las estaciones de Adif. • Teléfonos de información y correo electrónico. • Convenios y acuerdos. • Mecanismos de reclamación y sugerencias (aplicación informática RECLAMA, libros de reclamaciones, etc.). • Reuniones con representantes de grupos de ciudadanos interesados en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad. • Portal de Transparencia. • Buzón de comunicación Web. • Redes Sociales. • Jornadas/actos/eventos/ferias. • Grupos de *WhatsApp.* • Canal *App* Adif (información en tiempo real del estado de la red y horarios).

GRUPOS DE INTERÉS	CANALES ESTABLECIDOS
PROVEEDORES, SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS Empresas y asociaciones empresariales (competidores); Centros de Investigación; Centros de formación	• Comunicación vía correo electrónico o telefónica. • Convenios de colaboración. • Portal de Licitación Electrónica. • Acuerdos y colaboraciones sectoriales. • Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales. • Eventos y foros especializados. • Correo electrónico o teléfono. • Jornadas/actos/eventos/ferias. • Encuentros informativos.
SOCIEDAD Ciudadanos, asociaciones, ONG, organizaciones europeas e internacionales, grupos editoriales, prescriptores de opinión e influenciadores en medios y RRSS	• Informes anuales de Adif y otras publicaciones. • Información permanente a través de los medios de comunicación. • Comunicación web. • Redes Sociales. • Portal de Transparencia. • Grupos de *WhatsApp,* correo electrónico, teléfono, etc. • Jornadas/eventos/actos/ferias/encuentros informativos.
NUESTRA GENTE Empleados, clientes internos	• 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. • Pantallas digitales en los edificios corporativos de Madrid. • Buzón de sugerencias. • Buzón de iniciativas para la mejora.

Acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales

En 2024 Adif tiene **en vigor 276 acuerdos y convenios** con organizaciones, asociaciones sectoriales y profesionales.

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

		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
En vigor	Adif AV + Otros	198	183	182
	Adif + Adif AV + Otros	79	80	90
	Adif + Adif AV	19	7	4
Firmados	Adif AV + Otros	44	62	21
	Adif + Adif AV+ Otros	25	14	6
	Adif + Adif AV	0	0	1

En 2024 Adif tiene en vigor 276 acuerdos y convenios con organizaciones, asociaciones sectoriales y profesionales

Principales indicadores de comunicación a GG. II.

Indicador	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de actuaciones en redes sociales [104]	7.056	4.760	3.599
Porcentaje de solicitudes contestadas a través de los buzones de Comunicación Web respecto al total de correos recibido [105]	92.50	93,70	89,90
Eventos gestionados por Adif y Adif AV [106]	48	28	25
Porcentaje de solicitudes de medios de comunicación contestadas en un plazo igual inferior a 7 días [107]	96,10	99	97,70
Transparencia (% de reclamaciones admitidas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de solicitudes de información) [108]	5,10	2,40	1,56

(104) Dato agregado Adif y Adif AV
(105) Dato agregado Adif y Adif AV
(106) Dato agregado Adif y Adif AV
(107) Dato agregado Adif y Adif AV
(108) Dato agregado Adif y Adif AV

Por otro parte, durante el año 2024 se han realizado un total de **19 eventos:**

- Nº de Actos y visitas a obra: 14
- Nº de Inauguraciones obras líneas de alta velocidad (LAV): 1
- Nº Ferias y Congresos: 4

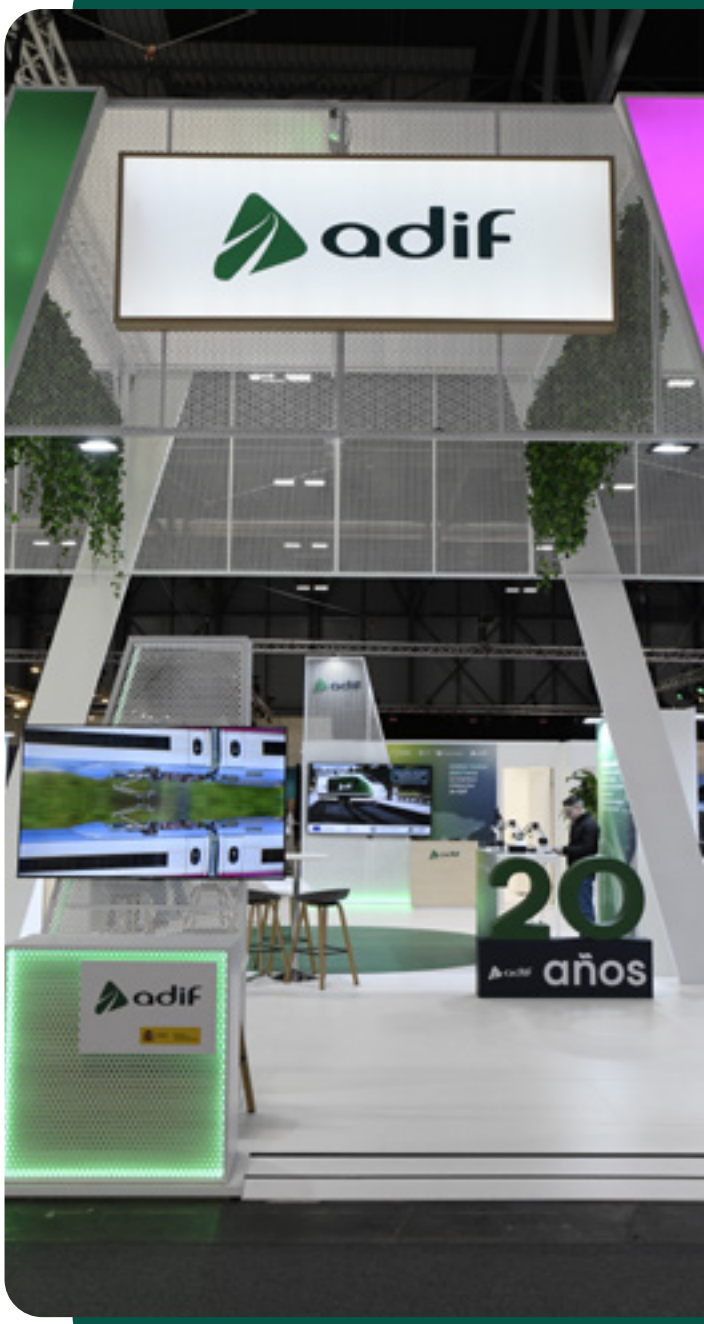
Entre ellos, destacan los siguientes:

- Ferias y Congresos en los que Adif y Adif AV han estado presentados en 2024: (4): FITUR, Salón Internacional de la Logística (SIL), *Global Mobility Call*, Feria empleo Aula.
- Inauguración nuevo vestíbulo estación (1) Madrid - Chamartín Clara Campoamor.
- Visitas institucionales a obras e infraestructuras ferroviarias (14): estación de Irún, estación de Parla, estación de Valladolid-Campo Grande, estación de Lugo, estación de Tafalla, estación de Almería, estación de Langreo, nodo logístico de Vitoria-Jundiz, viaducto tramo Castejón, LAV Almería-Murcia, complejo ferroviario Valladolid, vestíbulo estación de Madrid-Chamartín Clara Campoamor, estación de Pinto, obras recuperación infraestructuras Valencia)
- Seminarios/Jornadas: Participación en varias decenas de jornadas y actividades sectoriales promovidas por terceros.

Por otra parte, las inquietudes, preocupaciones y necesidades de los Grupos de Interés trasladadas a partir de los diferentes mecanismos de comunicación con la Entidad, son tenidas en cuenta para elaborar la Estrategia de la Organización.

Los mecanismos de percepción de las necesidades de los grupos de interés se configuran básicamente en las encuestas de calidad percibida que se realizan cíclicamente. Siendo las áreas que interactúan con cada grupo las que desarrollan actuaciones o planes de mejora de la percepción del servicio prestado por Adif y las que pueden ofrecer información al respecto.

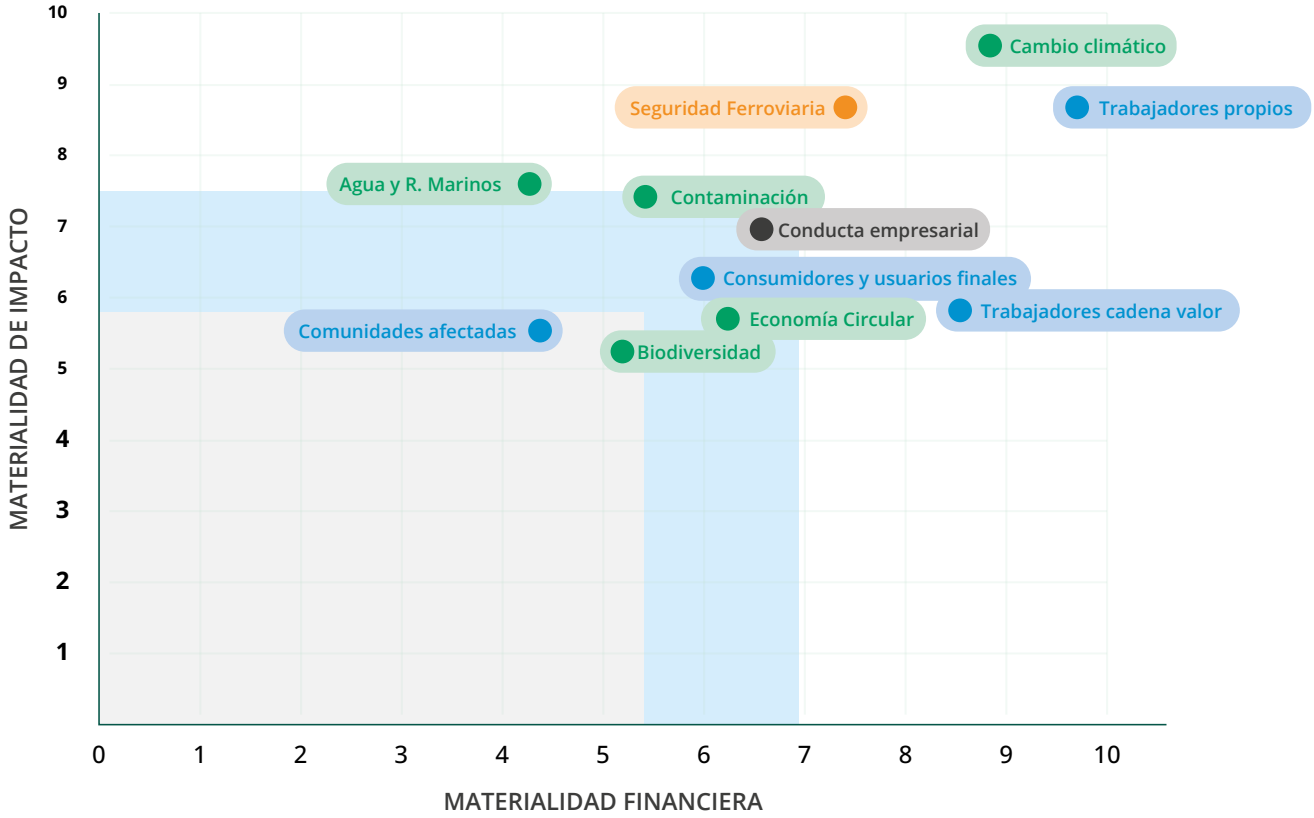
De esta forma, se realiza un trabajo de asociación de grupos de interés a las iniciativas estratégicas, lo que permite conocer la afectación de los mismos a los grupos de interés con mayor precisión. Se ha automatizado la clasificación de las 108 iniciativas estratégicas actuales en función de los Grupos de Interés identificados en el PE2030 para un tratamiento más rápido y específico de cada una de ellas.



1.4. Análisis de Doble Materialidad

1.4.1. Resultados y asuntos materiales de reporte (SBM-3)

Matriz Doble Materialidad Adif



	Temas	Doble Materialidad	Materialidad impacto	Materialidad financiera
S1	Trabajadores propios	9,2	Alto	Alto
E1	Cambio Climático	9,2	Alto	Alto
SF	Seguridad Ferroviaria	8,1	Alto	Alto
S2	Trabajadores cadena valor	7,1	Medio	Alto
G1	Conducta empresarial	6,7	Medio-alto	Medio-alto
E2	Contaminación	6,4	Medio-alto	Medio
S4	Consumidores y usuarios finales	6,1	Medio-alto	Medio-alto
E5	Economía circular	6,0	Medio	Medio-alto
E3	Agua y R. Marinos	5,9	Alto	Bajo
E4	Biodiversidad	5,2	Medio	Medio
S3	Comunidades afectadas	5,0	Medio	Bajo

**Ordenado según puntuación de Doble Materialidad

Alto · Medio-alto · Medio · Bajo

El proceso de evaluación conjunto para la identificación de impactos, riesgos y oportunidades, así como la posterior creación de una matriz de resultados que refleja la visión de doble materialidad de los aspectos, se presentan como herramientas valiosas para la toma de decisiones informadas y estratégicas en el ámbito de la sostenibilidad corporativa. La inclusión de una escala de materialidad que combina las diferentes perspectivas y la evaluación directa con los stakeholders refuerzan la precisión y relevancia del Informe de Sostenibilidad.

El cambio climático, los trabajadores propios y la seguridad ferroviaria se destacan como los tres asuntos más relevantes en el análisis de doble materialidad.

Adicionalmente, desde la perspectiva de impacto, sobresalen el agua y los recursos marinos, la contaminación y la conducta empresarial. Por otro lado, desde la óptica financiera, cobra especial relevancia el impacto de los trabajadores en la cadena de valor. Estos constituirán los pilares fundamentales del Informe de Sostenibilidad de Adif para el ejercicio de 2024.

En este sentido, cabe destacar por separado una serie de conclusiones sobre cada uno de los diferentes bloques temáticos:

Bloque Ambiental (E)

Cambio Climático:

Con una **materialidad alta en ambas dimensiones**, el cambio climático, abordado a través de los ejes de adaptación, mitigación y eficiencia energética, es un tema prioritario para Adif.

La Entidad desempeña un papel esencial en la mitigación al promover el transporte ferroviario como una alternativa sostenible que no solo reduce significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), sino que también facilita la descarbonización del sector.

Por otro lado, ante el nuevo escenario climático,

en Adif se está trabajando para evaluar la vulnerabilidad y adaptar las infraestructuras ante unos eventos climáticos cada vez más adversos.

Contaminación:

La contaminación presenta una **materialidad media-alta desde la perspectiva de impacto, y media desde la óptica financiera.** El ruido generado por los trenes en áreas pobladas es una de las preocupaciones principales. Adif gestiona este problema mediante Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción específicos.

Asimismo, se realizan inversiones para mitigar otros tipos de contaminación, como la del suelo, el agua y el aire, reforzando el compromiso ambiental de la Entidad.

Agua y Recursos Marinos:

Este tema tiene una **materialidad alta en impacto y baja desde el punto de vista financiero.** La construcción de nuevas infraestructuras puede afectar acuíferos y zonas marinas sensibles, por lo que Adif implementa medidas preventivas y de control para minimizar estos impactos. Aunque las inversiones en esta área son moderadas en comparación con el total de la actividad, su importancia radica en la protección ambiental.

Biodiversidad y Ecosistemas:

La biodiversidad y los ecosistemas presentan una **materialidad media-baja tanto en impacto como en términos financieros.** Adif implementa medidas para minimizar posibles afecciones en cada etapa del ciclo de vida de las infraestructuras, incluyendo acciones compensatorias como la reforestación en zonas afectadas. Esto refuerza el compromiso con la conservación y restauración de los ecosistemas.

Recursos y Economía Circular:

La economía circular tiene **una materialidad media-baja desde el punto de vista del impacto y media en términos financieros.**

En este sentido, Adif invierte en iniciativas para maximizar el aprovechamiento de los materiales, cumpliendo criterios ambientales que aportan valor añadido, como la valorización de, al menos, el 70 % de los residuos generados en obras y demoliciones.

Bloque Social (S)

Trabajadores Propios:

Con una **materialidad alta tanto en impacto como en la dimensión financiera**, los empleados de Adif son una prioridad. La Entidad, con más de 13.429 trabajadores, asegura condiciones laborales equitativas e inclusivas mediante políticas sólidas y el cumplimiento de convenios colectivos. Desde el punto de vista financiero, el peso de los gastos de personal en el presupuesto refuerza la importancia estratégica de este grupo.

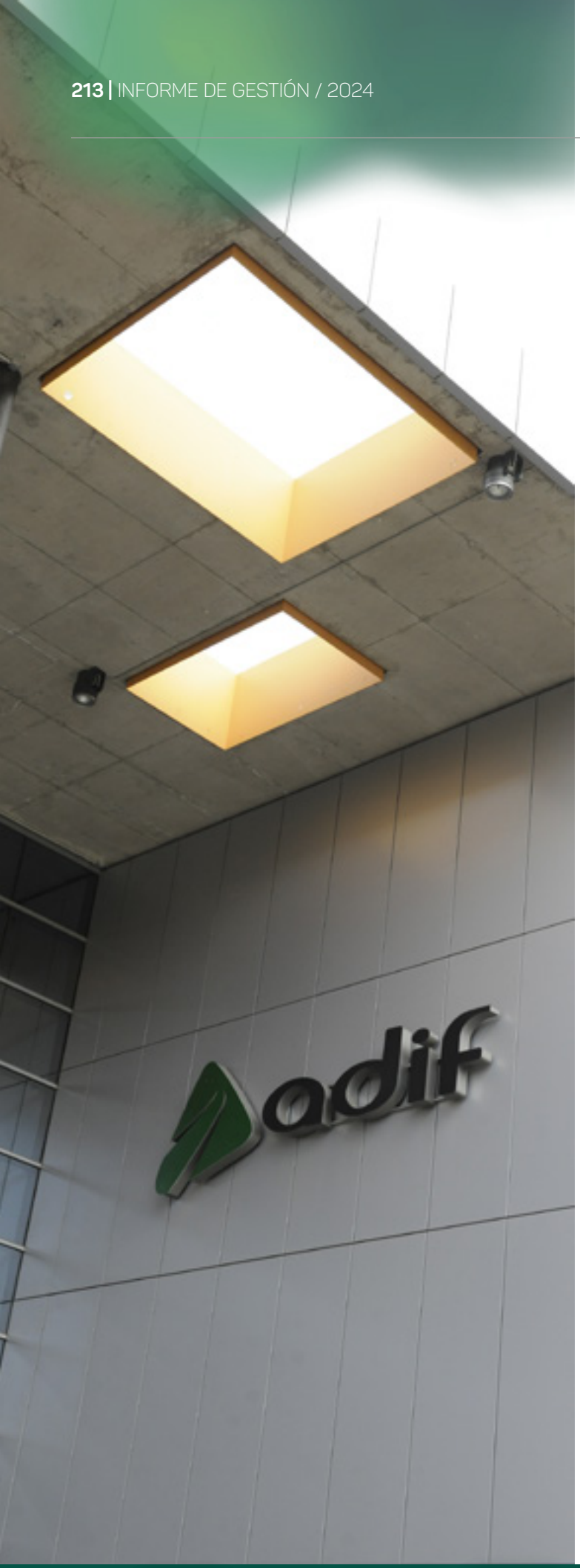
Trabajadores en la Cadena de Valor:

Este tema tiene una **materialidad alta en la dimensión financiera y media desde la perspectiva de impacto.** Dada la magnitud de las licitaciones y contratos gestionados por Adif, los trabajadores subcontratados son esenciales para garantizar el mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras.

La Entidad asegura el cumplimiento de normativas laborales y fomenta la prevención de riesgos para proteger a este colectivo.

Comunidades Afectadas:

Las comunidades locales presentan una **materialidad media-baja tanto en impacto como en el aspecto financiero.** Los efectos de las actividades de Adif en estas comunidades están vinculados principalmente a la ejecución de obras y circulación de trenes por núcleos urbanos. Sin embargo, la Entidad aplica medidas preventivas y correctivas, como estudios de impacto ambiental (EsIA), y fomenta externalidades positivas, como la mejora de la movilidad y la cohesión territorial.



Igualmente, Adif y el transporte ferroviario se presentan como un catalizador para impulsar la cohesión territorial y un modelo de transporte inclusivo.

Consumidores y Usuarios Finales:

Este grupo tiene una **materialidad media en términos de impacto y financiera.** La construcción y modernización de infraestructuras mejoran la calidad de los servicios ferroviarios, lo que beneficia tanto a los operadores como a los usuarios finales. Aunque el impacto financiero directo de estas acciones es moderado, contribuyen al desarrollo de un sistema de transporte más eficiente y sostenible.

Bloque Gobernanza (G)

Conducta Empresarial:

La conducta empresarial presenta una **materialidad media-alta desde el impacto y la dimensión financiera.** Adif, como Entidad Pública Empresarial, se rige por altos estándares de ética, transparencia y cumplimiento normativo.

Desde el punto de vista financiero, se realizan inversiones en formación y en la mejora de la eficiencia de los sistemas de gobernanza, así como en las provisiones creadas para hacer frente a posibles sanciones o litigios a lo largo de la cadena de valor.

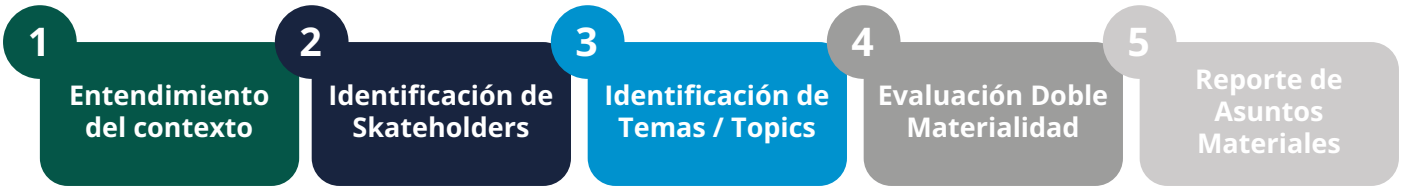
Bloque Sectorial Adicional (SF)

Seguridad Ferroviaria:

La seguridad ferroviaria es un tema de **materialidad alta tanto en impacto como en la dimensión financiera.** Adif invierte en tecnología, mantenimiento preventivo y sistemas de control avanzados para garantizar operaciones seguras. Este compromiso no solo minimiza riesgos, sino que refuerza la confianza en el transporte ferroviario como una opción segura y sostenible.

1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad (IRO-1)

La metodología empleada en el análisis sigue la orientación propuesta por la Directiva europea CSRD, integrada dentro del **ESRS 1**, Apartado 3.3 - Doble importancia relativa, aplicando matices y recomendaciones emitidas por EFRAG en el documento *"Implementation guidance for materiality assessment"* y del Consejo General de Economistas de España a través de los materiales de apoyo publicados, para lograr una aproximación más efectiva.



Como parte inicial del análisis, se ha llevado a cabo un proceso de entendimiento del contexto y la situación de la compañía en relación con el entorno empresarial, identificando las principales actividades y líneas de negocio.

Una vez situado el contexto, se han identificado, mediante diferentes procesos, los principales grupos de interés en relación con la compañía y su actividad, procediendo a analizar su posible relación para con estas.

Para ello, se ha realizado una consulta directa a los *stakeholders,* quienes han podido trasladar sus principales preocupaciones en el ámbito de sostenibilidad.

Una vez identificados los aspectos de mayor relevancia, se ha establecido una correlación entre estos y los bloques temáticos propuestos en la mencionada normativa, dentro del **ESRS 1 – AR16,** generando así un listado de temas alineados con el posterior modelo de reporting, sobre los que valorar el efecto que causan en la empresa y el entorno, en términos de doble materialidad (impacto y financiera).

Tras ello, se ha llevado a cabo la evaluación de la materialidad de cada uno de los temas identificados. Este proceso se realizó mediante entrevistas y encuestas a los principales representantes de los grupos de interés, durante las cuáles se cumplimentó un formulario de respuesta que permita el tratamiento de los resultados, en base a los términos específicos que plantea la Directiva CSRD.

Finalmente, los resultados han sido procesados mediante un modelo de cribado de datos, a través del cual se asigna un valor de materialidad a cada uno de los aspectos evaluados desde ambas perspectivas, así como un valor final medio.

A través de esta metodología, se detectarán los elementos esenciales en materia de sostenibilidad que precisarán de un reporte más detallado debido a su materialidad crítica.

A continuación, se especifican los procedimientos de identificación en los correspondientes apartados señalados por los *datapoints* de este bloque de la directiva, en lo cuáles se describe el proceso de identificación y priorización de aspectos.

Para centrar el foco sobre actividades y relaciones concretas, así como de cara a obtener una visión de las diferentes localizaciones en las que la compañía opera, se han realizado entrevistas con los representantes de los diferentes grupos de interés local.

Durante las citadas entrevistas, se ha consultado acerca de las actividades concretas que se realizan en relación con cada uno de los temas planteados, solicitando además un reporte de los mismos en formato narrativo, de cara a su inclusión en el Informe de Sostenibilidad.

Por otro lado, como parte de la encuesta de doble materialidad realizada a los *stakeholders*, uno de los términos a tener en cuenta de cara a la evaluación de los aspectos, es el origen del impacto, que se analiza de la siguiente manera:

Se evalúa en qué punto de la cadena de valor se refleja el efecto de las actividades que se realizan en relación con el aspecto planteado:

- **Operaciones propias:** Originado como parte de la actividad directa de la compañía.
- ***Upstream:*** Originado por parte de la cadena de valor, en término ascendente.
- ***Downstream:*** Originado por parte de la cadena de valor, en término descendente.

Con el objetivo de identificar impactos, riesgos y oportunidades, se ha realizado un análisis inicial sobre los asuntos más relevantes para Adif. Para ello, se ha realizado una revisión de informes previos, entre los que se encuentra el PE2030, en el cual se definen los principales actores involucrados en la cadena de valor de la Entidad.

Es importante mencionar que en el proceso participaron activamente las áreas con contacto directo con los *stakeholders* en distintos niveles, proporcionando datos sobre sus perspectivas. Esto ha permitido obtener una visión integral que facilita la toma de decisiones fundamentadas.

El análisis se ha estructurado a través de encuestas dirigidas a los representantes de los grupos de interés asociados a la compañía, siguiendo el modelo del Reglamento Delegado de la Directiva CSRD. Como parte del proceso, se coordinaron reuniones en las que se formularon una serie de preguntas y se completaron formularios de respuesta.

Como parte del proceso de análisis, las personas entrevistadas valoraron el impacto generado por las actividades de la compañía en relación con cada tema abordado. En este marco, el modelo de evaluación consistió en clasificar si dichas actividades habían tenido un efecto positivo o negativo sobre el entorno de la compañía, considerando tanto el impacto interno (ad-intra) como el externo (ad-extra).

- **Efecto positivo:** Actividades que beneficiaron el entorno o la compañía, mitigando el impacto de la actividad.
- **Efecto negativo:** Actividades que perjudicaron el entorno o la compañía, incrementando la huella de la actividad.

La priorización de estos temas en el reporte estuvo determinada por la gravedad y probabilidad relativas de los efectos identificados, dando mayor relevancia a aquellos con riesgos o impactos significativos.

Los riesgos y oportunidades considerados están alineados con los temas de análisis establecidos para la materialidad de impacto, evaluados en función de las principales magnitudes financieras de la empresa.

La cuantificación de los impactos financieros se ha realizado sobre el listado de temas definidos por el Reglamento Delegado 2023/2772 en la ESRS 1, AR 16, no obstante, presenta una mayor complejidad, ya que requiere un esfuerzo inicial significativo en la planificación y recopilación de información.

Es por este motivo, que no sólo se ha preguntado a los representantes de los grupos de interés por el efecto financiero estimado de las actividades incluidas en los aspectos que se evalúan, sino que estos resultados se han contrastado con la visión experta ofrecida por el personal representante de la compañía, así como con el análisis de magnitudes sobre las Cuentas Anuales.

Este procedimiento es esencial de cara establecer objetivos e identificar riesgos en la actividad, como parte del análisis que respalde la posterior asociación de una escala de efecto.

En este contexto, los impactos considerados están vinculados a los tópicos de análisis señalados para la materialidad de impacto, analizados desde la perspectiva de las principales magnitudes financieras de la empresa.

De acuerdo con la CSRD y directrices de EFRAG, se han considerado las partidas relacionadas con las siguientes magnitudes:

a) **El Volumen Neto del Negocio (VNN)**. Se toma como referencia el total de ingresos alineados con la Taxonomía Ambiental de la UE, específicamente con la Actividad 6.14: Administración de infraestructuras ferroviarias, vinculada al objetivo de mitigación del cambio climático.

b) **Los gastos operativos (OPEX)** en proporción al impacto financiero cuando la implementación de un plan de acción requiera tales gastos.

c) **El Gasto de Capital (CAPEX)** puede verse afectado por riesgos asociados a las inversiones destinadas a mitigar tanto los riesgos físicos como los de transición en Adif y a las inversiones realizadas para impulsar las prácticas sostenibles en la Entidad e impulsar el transporte sostenible e inclusivo.

En paralelo, de cara al contraste preliminar de los datos, se ha realizado un análisis de los presupuestos de las acciones y su efecto sobre estas magnitudes, mediante la estimación de un umbral para cada una de ellas acorde con la escala establecida en el modelo de resultados.

1.5. Gestión Integral de Riesgos

Principales Hitos

Ámbito de Gestión de Riesgos Operativos:

- **Coordinación, supervisión, implementación y desarrollo** de la Gestión de Riesgos Operativos.
- Fomento y contribución al desarrollo de procedimientos y **métodos para la identificación, evaluación y gestión de riesgos considerando el factor humano y su interacción con la actividad.**
- Participación en **mesas de trabajo** de Factores Humanos y Organizativos y en el **desarrollo de la Guía de Análisis de Riesgos de Factor Humano.**
- Participación en diferentes **Comités de Gestión** de peligros, planificación y seguridad.
- Participación en el **Comité de Excelencia.**

Ámbito de Gestión Integral de Riesgos:

- **Perfeccionamiento de elementos para objetivar la evaluación de los riesgos** (escalas de impacto y probabilidad), así como la introducción de otros atributos como la velocidad y la persistencia, con el fin de mejorar su evaluación, priorización y el desarrollo de estrategias de mitigación efectivas.
- **Integración de los factores ASG en los riesgos que forman el Mapa de Riesgos de la entidad**, demostrando un enfoque responsable y sostenible en la gestión de riesgos ambientales, sociales y de gobernanza.
- **Diseño de una herramienta *Power BI***, que facilita la consulta y seguimiento de los riesgos críticos y estratégicos durante todo el Ciclo GIR.

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos sociales o de buen gobierno** asociados al cambio de funciones de los agentes de la Entidad.
- **Riesgos de incumplimiento de la normativa** durante la redacción de proyectos asociados al control de riesgos ambientales.

Oportunidades:

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

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos y aportaciones

Ámbito de Gestión de Riesgos Operativos:

- **Mejora y actualización de documentos** relacionados con gestión de riesgos y diseño seguro.

Ámbito de Gestión Integral de Riesgos:

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

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

- Labores de **desarrollo y mejora constante del sistema.**

1.5.1. Principios de la política de gestión integral de riesgos

La **Política de Gestión Integral de Riesgos, GIR,** establece los pilares básicos sobre los que se asienta el modelo de gestión de riesgos. Debido a las mejoras incorporadas a lo largo del ejercicio 2024, esta política se encuentra actualmente en proceso de revisión. No obstante, los elementos vertebradores del modelo, por su propia naturaleza, han de mantener una línea de continuidad y estabilidad coherentes con la evolución del modelo y la realidad del entorno.

En este sentido, sin menoscabo de próximas adecuaciones en línea con lo antes indicado, la Política GIR se diseñará para dar respuesta tanto a escenarios continuistas como de incertidumbre e inestabilidad como el actual. De esta forma, el **Sistema de Gestión Integral de Riesgos** considera la posibilidad de actualizaciones puntuales del mapa de riesgos ante acontecimientos singulares o variaciones significativas de contexto, aplicándolo bien con la revisión de los riesgos gestionados, la inclusión de nuevos riesgos en el mapa, o la elaboración de mapas específicos que permiten focalizar temporalmente la gestión en algunos aspectos, y particular la información para tomas de decisiones singulares.

Sí están sometidos a una actualización periódica, tal y como se establece en la Política GIR, la identificación y gestión de los riesgos Críticos y Estratégicos a los que se encuentra expuesta la actividad empresarial. Así, con periodicidad anual (existiendo mecanismos que permiten incorporar nuevas amenazas durante el periodo), se realiza la revisión y actualización del **Mapa de Riesgos** de la Entidad. Para el ejercicio 2024, se realizó un análisis del contexto interno y externo en el que opera Adif, resaltando los principales temas que podrían tener una especial incidencia en cada una de las áreas de la entidad. Tras ello, los principales componentes del Mapa quedan sintetizados en las anteriores **categorías:**

- Seguridad
- Operaciones
- Personas
- Reputacional y cumplimiento
- Financieros
- Otros Proyectos

Estas categorías responden a un criterio interno que permite una gestión adaptable a la situación, necesidades, actividad y objetivos de la Entidad, con el objetivo de incrementar la efectividad de la información resultante del modelo. Así, por ejemplo, aspectos vinculados al proceso de liberalización, de elevado impacto en ejercicios previos, hoy en día se considera ya integrados plenamente en la actividad, por lo que ha dejado paso a nuevas clasificaciones que permitirán reflejar otros aspectos de mayor criticidad, como es el caso del reto que supone hacer efectivas todas las inversiones derivadas del PRTR, combinadas con mantener los niveles de servicio.

1.5.2. Sistema de Gestión Integral de Riesgos

Prioridades en materia de riesgos

Sistema de gestión integral

Responsabilidad ante la sociedad

Marco común normativo

Empleo de recursos y herramientas

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

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

En concreto, la identificación de **riesgos Críticos y Estratégicos** se realiza anualmente, al inicio del ejercicio, mediante la realización de reuniones específicas con las diferentes áreas de actividad, en las que se pone en común el Contexto interno y externo de la Entidad, con la finalidad de identificar todos aquellos aspectos que pueden tener relevancia en la gestión de los riesgos críticos y estratégicos de la Entidad, para establecer las causas y las consecuencias de cada riesgo y su evaluación más objetiva en base a escalas de impacto y probabilidad, para después componer el Mapa de Riesgos anual de la Entidad, aunque se contempla la posibilidad de revisión de los riesgos durante el ejercicio ante cualquier evento identificado. Este modelo se complementa con la visión de empresa aportada por el Comité de Riesgos.

> El Comité de Riesgos elemento clave de canalización de toda la información relativa a los riesgos Críticos y Estratégicos

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

En el Mapa de Riesgos Críticos y Estratégicos de la Entidad de 2024 se encuentran representados, entre otros, los principales componentes del modelo ASG de aplicación a la actividad y entorno de Adif: riesgos asociados a aspectos medioambientales relacionados con las consecuencias del desarrollo de la actividad empresarial, el cambio climático, la reputación, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas que forman parte de la Entidad.

Se ha realizado un análisis de los componentes ASG contemplados en cada uno de los riesgos del Mapa de Riesgos que son gestionados en la compañía, asegurando un enfoque responsable en la gestión de riesgos ambientales, sociales y de gobernanza.

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

Durante 2024 se ha implementado como mejora metodológica del modelo de gestión integral de riesgos la incorporación de una serie de atributos relevantes del riesgo que permiten tener una visión más completa del del mismo, mejorando su evaluación, priorización y el desarrollo de estrategias de mitigación efectivas

Se han diferenciado los riesgos de la Entidad que tienen velocidad lenta, media o rápida y aquellos que tienen persistencia baja, media o alta. La velocidad es el principal atributo del riesgo a tener en cuenta para estar preparados ante la materialización del riesgo, estando soportada en el análisis por la persistencia, y en última instancia el tiempo de respuesta.

Los **principales impactos**, comunes a todos los riesgos identificados anteriormente descritos, aunque con diferente orden de magnitud, versan **sobre tres ejes:**

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

1.5.3. Mapa de riesgos Críticos y Estratégicos

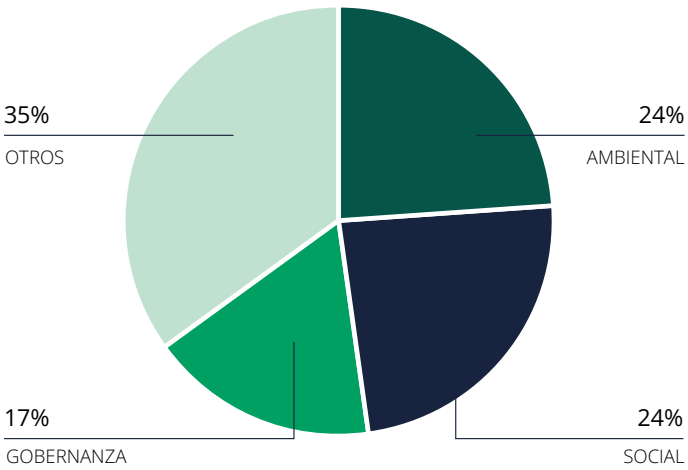
El mapa de **Riesgos Críticos y Estratégicos** de la Entidad para el ejercicio 2024 representa las principales amenazas e incertidumbres a los que la entidad se encuentra expuesta, evidenciando un alineamiento con la evolución del contexto tanto global como de aquel en el que el Administrador desarrolla su actividad. Estos riesgos, en síntesis, quedan reflejados en las siguientes categorías:

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

En particular, desde la **perspectiva ASG** se encuentran representados riesgos asociados a aspectos medioambientales relacionados con las consecuencias del desarrollo de la actividad empresarial, el cambio climático, la reputación, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas que forman parte de la Entidad.

En 2024 se ha trabajado en la categorización de riesgos ASG, partiendo del mapa de Riesgos Críticos y Estratégicos de Adif, compuesto por los 20 principales riesgos y todos ellos están relacionados con alguno de los pilares ASG analizados. Se ha realizado un análisis concretando riesgos ASG que se podrían ver relacionados pro incluir o verse afectado en caso de materialización de los riesgos críticos y estratégicos del Mapa de Riesgos de la entidad, categorizando así la relación con cada pilar ASG con un nivel más detallado, concluyendo que su **distribución en los pilares ASG** sería la siguiente: **23,73% E; 23,73% S y 16,95% G.**

Distribución riesgos ASG



Durante el ejercicio 2024, se ha continuado colaborando en el seguimiento de la gestión y ejecución de los Fondos MRR/PRTR complementándolo con la gestión de los principales riesgos conforme al modelo implantado. La esencia de la naturaleza del Plan descansa sobre los principales componentes ASG (cohesión económica, social y territorial, resiliencia, apoyo a la transición ecológica, entre otros aspectos), por lo que su no cumplimiento tiene un impacto directo en esta materia. La magnitud y relevancia de las inversiones contenida en este Plan (tanto económica, como social y ambiental), hacen considerarlo como una oportunidad estratégica de nivel prioritario para el Administrador.

Así, como parte de los componentes de gestión del Plan en la Entidad, se ha definido un **mapa de riesgos** específico que refleja las principales amenazas que puedan impedir tanto la consecución de los objetivos del Plan, como aquellas que pudieran afectar al normal desarrollo de la actividad de la Entidad durante su ejecución.

Esta información, y la resultante de su gestión (medidas y planes de acción, etc.), es uno de los componentes de monitorización periódica del Plan en la Entidad, complementando adicionalmente aquella derivada de la gestión de los Riesgos Críticos y Estratégicos de la entidad (y viceversa).

Desde la perspectiva temporal, ambos mapas representan riesgos de diferente horizonte temporal (corto, medio y largo plazo) conforme las características de la infraestructura y actividad que gestiona la Entidad.

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

1.5.4. Gestión de Riesgos Operativos

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

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

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

Los objetivos principales se encuadran en el marco común de los objetivos del PE2030. Por ejemplo, dentro del Pilar Seguridad, uno de los objetivos es el de mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad. Para ello se articulan las siguientes **acciones**, cuyas fechas objetivo están programadas a lo largo de 2025:

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

Tras los trabajos de identificación de necesidades de mejora en procedimientos durante el ejercicio anterior, en 2024 se ha procedido a una primera revisión con las áreas interesadas de dichos procedimientos, llevando a cabo su adaptación a la normativa vigente. La actualización conjunta de los procedimientos que se va a consolidar en 2025 será ventajosa para la empresa, no sólo en el campo de la Gestión de Riesgos y el Diseño Seguro. El alcance de esta mejora supondrá una aportación indirecta a la gestión responsable de la compañía, ya que contribuirá a un uso más eficiente, pero también más humano, de los recursos (por ejemplo, menos formatos a cumplimentar implican una menor carga de trabajo y una gestión más eficaz del tiempo de las personas, es decir, se mitigan los riesgos asociados al factor humano).

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

En cuanto a **actualizaciones** de estos documentos **para 2025**, se está liderando o se participa en la revisión de:

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

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

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

02
INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL (ESRS E)

2.1. CAMBIO CLIMÁTICO (E1)
2.2. CONTAMINACIÓN (E2)
2.3. RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS (E3)
2.4. BIODIVERSIDAD Y ECOSISTEMAS (E4)
2.5. USO DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR (E5)

INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL (ESRS E)

Taxonomía Ambiental

En la aplicación de la Taxonomía Europea Adif ha analizado la información disponible en sus **sistemas económico-financieros,** con el mismo alcance y desglose que el utilizado para la elaboración de las cuentas anuales individuales de la Entidad.

Por la naturaleza de sus **competencias y funciones** (construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, administración de las infraestructuras de su titularidad, control e inspección de la infraestructura ferroviaria, negocios de estaciones de alta velocidad, adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario y actividades de telecomunicaciones y de energía, entre otras), la actividad elegible identificada corresponde a la **Actividad 6.14 "Infraestructura para el transporte ferroviario",** contemplada en los Anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de divulgación, junto a las modificaciones recogidas en el **Reglamento Delegado (UE) 2023/2485.**

En la reglamentación taxonómica se describe dicha actividad como *Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de vías férreas de superficie y subterráneas, así como de puentes y túneles, estaciones, terminales, instalaciones de servicio ferroviario* [109] *y sistemas de seguridad y gestión del tráfico, con inclusión de la prestación de servicios de arquitectura, ingeniería, delineación, inspección de edificios, topografía y cartografía, así como los servicios que realizan ensayos físicos, químicos y otros ensayos analíticos de todo tipo de materiales y productos.*

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios códigos NACE, en particular los códigos F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 y H52.21, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el **Reglamento (CE) Nº 1893/2006.**

La actividad 6.14 es una **actividad facilitadora** de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del **Reglamento (UE) 2020/852,** cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección. Una actividad facilitadora es aquella que permite directamente a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los seis objetivos medioambientales.

Metodología y resultados

Adif, a partir de las líneas de negocio que se ajustan a la descripción de la actividad, ha analizado la información relativa a ingresos, CapEx y OpEx para identificar aquellas partidas que corresponden a la actividad 6.14 "Infraestructura para el transporte ferroviario".

Con ese objetivo se han abordado las siguientes tareas:

- **Identificación de los conceptos que deben ser considerados en los denominadores** de cada uno de los indicadores clave.
- **Análisis de las partidas correspondientes a esos conceptos** considerados en los denominadores.
- **Identificación de partidas elegibles** que formarán parte del numerador.

(109) De conformidad con el artículo 3, punto 11, de la Directiva 34/2012/UE.

Consideraciones generales

Adif ha considerado **elegible su actividad relacionada con la administración y explotación de la red ferroviaria,** incluyendo también en el alcance la explotación y mantenimiento de las estaciones de viajeros y mercancías, la actividad de mantenimiento de infraestructura, así como la gestión del tráfico de viajeros y mercancías.

Como novedad respecto al ejercicio previo, se han considerado como elegibles, el alquiler de locales y servicios realizados en estaciones de Adif, la adquisición de energía eléctrica para el suministro de servicios de corriente en el sistema ferroviario y las actividades de telecomunicación y energía. Todas ellas son actividades anexas a la gestión de infraestructuras ferroviarias y, por lo tanto, se encuentran dentro del alcance de la actividad 6.14.

Por otro lado, durante todo el proceso de trabajo se han tenido en cuenta las **consideraciones necesarias para asegurar la integridad de la información:**

- Utilización de una fuente única de información (sistemas económico-financieros de la Entidad).
- Verificación de la integridad de la información considerada y conciliación con la información incluida en cuentas anuales.
- Se ha realizado un análisis de los criterios a nivel granular, en concreto, la elegibilidad se ha evaluado a nivel línea de negocio y el alineamiento a nivel activo y/o proyecto lo que ha permitido tener una mejor trazabilidad de los resultados y las partidas contables empleadas en el cálculo de los KPIs financieros.

Elegibilidad

A. Porcentaje de elegibilidad del Volumen de negocios

Este indicador muestra el **peso relativo que presenta el volumen de negocios neto derivado** de productos o servicios asociados con actividades económicas contempladas por la Taxonomía sobre el total de los ingresos de la Entidad.

Para el **denominador** se han considerado los siguientes elementos:

- **Importe Neto de Cifra de Negocios:** incluye los cánones por la utilización de la infraestructura ferroviaria, estaciones y otras instalaciones ferroviarias.
- **Otros ingresos de explotación**: incluye los ingresos procedentes del suministro de energía a operadores, de las subvenciones previstas por los Presupuestos Generales del Estado para financiar el déficit de tarifas de los cánones a los operadores y por la gestión de la red convencional, los ingresos procedentes de los alquileres de locales comerciales en estaciones, del alquiler de terrenos y material rodante y del alquiler de los aparcamientos de las estaciones, y otros ingresos asociados, por ejemplo, a servicios prestados a operadores. Se han excluido los ingresos correspondientes a los convenios intra administradores (convenios de encomienda de gestión entre Adif y Adif AV).

Se han considerado elegibles, y por tanto incluidos en el **numerador,** los ingresos correspondientes a los cánones y las subvenciones por la administración de la red, por estar ambos conceptos directamente vinculados a la explotación de infraestructuras ferroviarias. El resto de los conceptos mencionados también se han incluido dado que se trata de ingresos derivados de actividades anexas a la gestión de infraestructuras ferroviarias y, por tanto, entran dentro del alcance de la actividad 6.14. **No obstante, se han descontado las partidas de suministro de combustibles fósiles.**

A continuación, se presentan los resultados sobre el **porcentaje de elegibilidad del volumen de negocios para el ejercicio 2024:**

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario (%)	79,90	96,70	96,83
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
Ingresos de actividades no elegibles según la Taxonomía (%)	20,10	3,30	3,17
Total (A+B) (%)	**100**	**100**	**100**

B. Porcentaje de elegibilidad del CapEx

Este indicador muestra la **proporción del CapEx** (inversiones en activos fijos) **que corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas** contempladas por la Taxonomía.

En el **denominador** se han considerado los siguientes conceptos, excluyendo las amortizaciones y depreciaciones:

- Adiciones a **activos intangibles y materiales** durante el ejercicio 2024.
- Adiciones correspondientes a **inversiones inmobiliarias** correspondientes al ejercicio 2024.

Se han considerado **elegibles todas estas inversiones** por estar directamente relacionadas con la infraestructura ferroviaria.

A continuación, se presentan los resultados sobre el **porcentaje de elegibilidad del CapEx** para el ejercicio 2024:

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario (%)	100	100	100
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
CapEx de actividades no elegibles según la Taxonomía (%)	0	0	0
Total (A+B) (%)	**100**	**100**	**100**

C. Porcentaje de elegibilidad del OpEx

Este indicador muestra la **proporción del OpEx** (gastos operativos vinculados con el mantenimiento de la infraestructura) que **corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas** contempladas por la Taxonomía.

El **denominador** incluye los gastos de explotación una vez eliminados los gastos correspondientes a los gastos de estructura no directamente vinculados al mantenimiento de la misma. Es decir, incluye tanto los gastos de personal como los gastos asociados a reparaciones y conservación de la infraestructura (plataforma de vía, puentes, túneles, catenarias y vías eléctricas, señalización, etc.).

Se han considerado **elegibles** todos esos gastos por estar directamente relacionados con la infraestructura ferroviaria. No obstante, **se han excluido los gastos ligados al uso de herbicidas empleados en el mantenimiento de las líneas, así como los gastos derivados del suministro de combustibles fósiles.**

A continuación, se presentan los resultados sobre el **porcentaje de elegibilidad del OpEx** para el ejercicio 2024:

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario (%)	100	97,79	97,85
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA			
OpEx de actividades no elegibles según la Taxonomía (%)	0	2,21	2,15
Total (A+B) (%)	**100**	**100**	**100**

D. Resultados globales de elegibilidad

A continuación, se presenta un resumen ejecutivo de los resultados globales obtenidos de la elegibilidad de Adif según la taxonomía en el presente ejercicio:

	Volumen de negocio (Mill€)	CapEx (Mill€)	OpEx (Mill€)
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	1.081,77	1.629,31	1.606,17
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	1.081,77	1.629,31	1.606,17
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	35,36	-	35,36
Total (A+B)	**1.117,14**	**1.629,31**	**1.641,53**
Porcentaje de elegibilidad (A)/ (A+B) (%)	96,83	100	97,85

Alineamiento

De acuerdo con la reglamentación taxonómica, en la fase de alineamiento se realiza un estudio según cada uno de los seis objetivos medioambientales sobre aquellas actividades que previamente han sido identificadas como elegibles.

A continuación, se justifica el cumplimiento de los criterios técnicos del objetivo de medio ambiente, la **Mitigación al Cambio Climático,** de la actividad 6.14. Proyectos de infraestructuras ferroviarias, atendiendo al cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Los criterios de **contribución sustancial al objetivo** por el cual se esté estudiando la actividad o proyecto.
2. Los requerimientos acerca de **no causar un perjuicio significativo** a los otros cinco objetivos de medio ambiente, véase:
   - I. Adaptación al cambio climático.
   - II. Uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos.
   - III. Economía circular.
   - IV. Prevención y control de la contaminación.
   - V. Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.
3. El cumplimiento de las **salvaguardas mínimas** establecidas por la reglamentación taxonómica.

En el anexo **7.3. Tablas y Metodología Taxonomía Ambiental**, de detallan las evidencias utilizadas para argumentar el cumplimiento de los criterios de contribución sustancial al objetivo de mitigación al Cambio Climático, los correspondientes DSNH y el cumplimiento de las salvaguardas mínimas sociales.

DIVULGACIÓN DE LOS INDICADORES

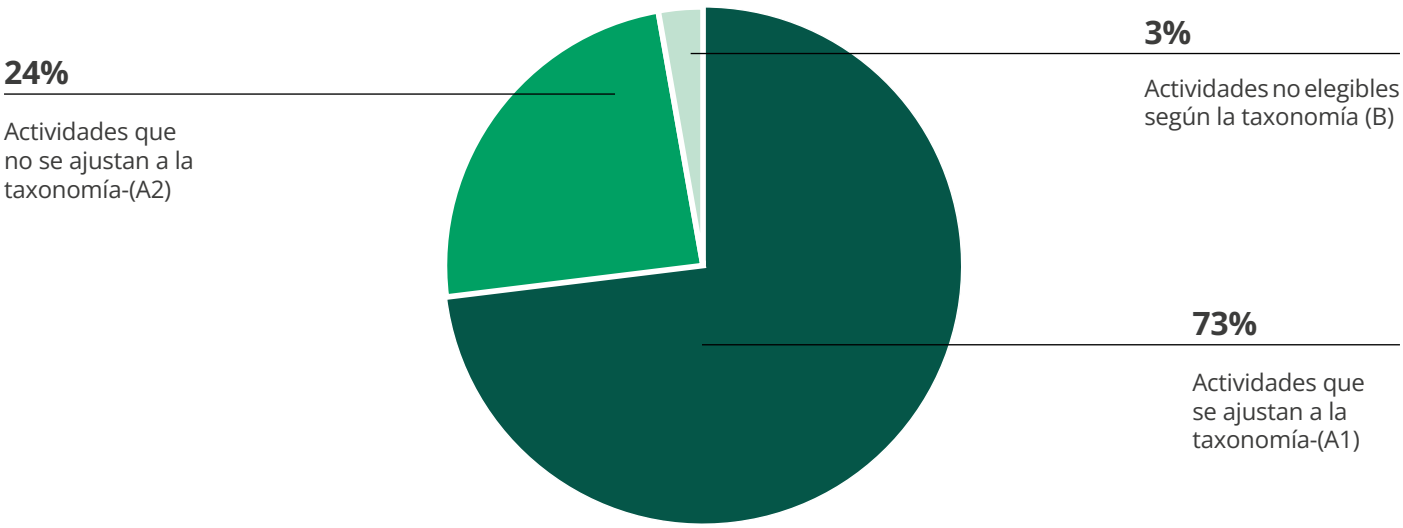
En las siguientes tablas se presentan la cumplimentación de las plantillas oficiales de divulgación financiera atendiendo a la elegibilidad y la alineación de las actividades determinando los tres indicadores resultados:

- **Volumen de negocios (INCN)**
- **CapEx**
- **OpEx**

Destacar que para el caso del INCN, se debe tener en cuenta que se incluirá la *proporción del volumen de negocios a que se refiere el artículo 8, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) 2020/852 se calculará como la parte del volumen de negocios neto derivado de productos o servicios, incluidos los inmateriales, asociados con actividades económicas que se ajustan a la taxonomía (numerador), dividido por el volumen de negocios neto (denominador) como se define en el artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2013/34/UE. El volumen de negocios incluirá los ingresos reconocidos con arreglo a la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 1, párrafo 82, letra a), adoptada por el Reglamento (CE) Nº 1126/2008 de la Comisión.*

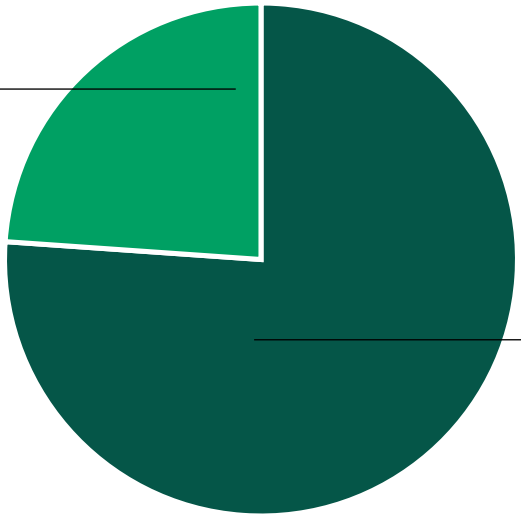
	Volumen de negocios absoluto (Mill. €)	% total
Actividades que se ajustan a la taxonomía-(A1)	812	73
Actividades que no se ajustan a la taxonomía-(A2)	269	24
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	35	3
Total	**1.117**	**100**

KPI-Elegibilidad y Alineamiento-Vol. Negocio Neto



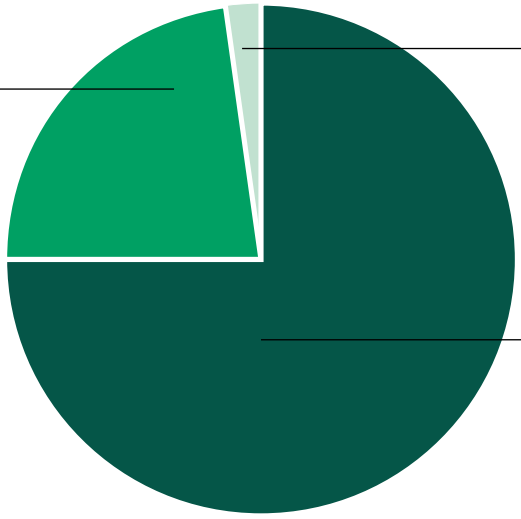
	CapEx absoluto (Mill. €)	% total
Actividades que se ajustan a la taxonomía-(A1)	1.231	76
Actividades que no se ajustan a la taxonomía-(A2)	399	24
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	-	0
Total	**1.629**	**100**

KPI-Elegibilidad y Alineamiento-CAPEX



	OpEx (Mill. €)	% total
Actividades que se ajustan a la taxonomía-(A1)	1.225	75
Actividades que no se ajustan a la taxonomía-(A2)	381	23
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	35	2
Total	**1.642**	**100**

KPI-Elegibilidad y Alineamiento-OPEX



La cumplimentación de las plantillas oficiales de divulgación financiera atendiendo a la elegibilidad y la alineación se encuentran en el anexo **7.3. Tablas y Metodología Taxonomía Ambiental.**

Gestión ambiental

Principales Hitos

- Garantía de correcta **gestión de suelos contaminados y residuos**.
- Coordinación de la parte ambiental del **Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.**
- **Centralización de la información** relacionada con el proceso en toda la Entidad.

Principales riesgos y oportunidades

- Insuficiencia de recursos tanto humanos como económicos.
- Deficiencias tanto en la transmisión de información como en la comunicación.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- Proseguir con la **ampliación del ámbito de la certificación ambiental.**
- Liderar grupo de trabajo para la elaboración de un **Catálogo de cláusulas ambientales** para la Contratación Pública Responsable.
- Incrementar la **cultura y sensibilización ambiental del personal** trabajando en el Plan de Formación Ambiental.
- **Mejora interna de procesos** relativos a:
  - Sistema de Vigilancia Ambiental durante la ejecución de obras no sometidas a DIA.
  - Control ambiental en las actividades certificadas.
  - Identificación de requisitos de legales.
  - Modelos de gestión de residuos y de suelos contaminados.
  - Sistema de documentación de Gestión Ambiental.

Prioridades en materia medioambiental

- Lucha contra el cambio climático
- Protección de la biodiversidad
- Uso de los recursos
- Gestión de residuos y economía circular

La gestión medioambiental que Adif realiza se traduce en la última Memoria Medioambiental publicada en agosto de 2024 (información del año fiscal 2023), aplicable al desempeño ambiental. De esta manera, se cumple con el compromiso de proporcionar información sobre los aspectos ambientales de sus actividades y los logros alcanzados. Al igual que en el ejercicio anterior, la información ambiental definitiva se reportará en la Memoria Medioambiental 2024, cuya publicación se prevé a lo largo del segundo semestre de 2025.

Se pretende identificar y responder a los impactos reales y potenciales con el propósito de lograr la mayor eficiencia en las actuaciones, prevenir o mitigar impactos negativos y potenciar las oportunidades de mejora

adif → SEGREGACIÓN
Vía Encomienda

adif ALTA VELOCIDAD

Adif AV gestiona los aspectos ambientales

FUNCIONES DE ADIF AV SOBRE GESTIÓN AMBIENTAL

- Asesoramiento en materia de eficiencia energética.
- Soporte en actuaciones técnicas de carácter medioambiental.
- Gestión de la energía eléctrica (usos distintos de tracción).
- Supervisión de la Política Ambiental.
- Impulso de los Sistemas de Gestión Ambiental Certificados.
- Mantenimiento de canales abiertos de comunicación e información con instituciones y con el público.
- Velar por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable.

Por otro lado, la actividad de Adif se encuentra certificada bajo el ámbito del **Sistema de Gestión Ambiental** (SGA) con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad. El objetivo de esta iniciativa es el cumplimiento legal ambiental, así como la preservación del entorno y la biodiversidad, por lo que los objetivos y compromisos se establecen en este marco.

PRINCIPALES IMPACTOS AMBIENTALES

Derivados de

CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS LÍNEAS

- Afecciones sobre suelos, fauna, vegetación y patrimonio cultural
- Generación de ruido y vibraciones

EXPLOTACIÓN DE LAS LÍNEAS

- Contaminación de los suelos
- Producción de recursos peligrosos
- Generación de ruido y vibraciones

La relevancia de la gestión medioambiental en el desarrollo de la actividad empresarial tiene su respaldo, como todo componente estratégico, en el **Modelo de Gestión Integral de Riesgos**, requiriendo la correspondiente monitorización y control periódico desde la perspectiva de la gestión del riesgo. Para ello Adif destina los recursos humanos y económicos que, junto con su Sistema de Gestión Ambiental, permiten minimizar cualquier impacto negativo.

Evolución de las certificaciones

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Centros certificados (Nº)	133 (110)	202 (111)	199
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	43,23	38,77	42,75 (112)

(110) Corrección dato de Informe de Gestión 2023.
(111) Corrección dato de Informe de Gestión 2023.
(112) Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Dentro del alcance definido del Sistema de Gestión de Adif, se determinan los aspectos ambientales derivados de las actividades, productos y servicios de la organización, así como los impactos ambientales asociados, desde una perspectiva del ciclo de vida. En este sentido se identifican y evalúan todos los aspectos ambientales que puedan generarse en condiciones normales y anormales de funcionamiento, así como, aquellos que pudieran producirse como consecuencia de sucesos imprevistos de afección ambiental, con el objeto de determinar cuáles son los aspectos significativos sobre los que plantear acciones de mejora ambiental.

Durante 2024, se han identificado 20 sanciones[113] derivadas del incumplimiento de las leyes o normativas en materia de medio ambiente

Las otras **8 incidencias graves** son las siguientes:

Situación	Importe
Vía Pecuaria "Vereda de Villargordo"	Pendiente
Vilariño de Conso (Ourense)	Pendiente
Paraje la Llana, T.M Zalla	1.445,71 € indemnización + sanción (1.202,03 €)
Juneda	3.001,00 €
Camino Mendipe, polígono 3 parcela l726	2.001,00 €
Término municipal de Almodóvar del Río (Córdoba)	3.000,00 €
Villanueva de Córdoba	En resolución recurrida 3.000€
Almansa (Albacete)	Pendiente

El resto de los **incidentes** son **leves (11).**

Además, las **multas** ya conocidas **(10) por incumplimientos ambientales** en Adif representan una cuantía de 14.494,18 €.

Asimismo, durante el último año, la organización concluye la elaboración de los Diagnósticos Ambientales correspondientes a las Estaciones de Guadalajara-Yebes y Villanueva de Córdoba-Los Pedroches, pertenecientes a la DGNOC, y que se certificaron en la auditoría externa de 2024. Por su parte, la DGCM ajustó el ámbito del Sistema reduciendo el número de centros incluidos en la certificación, quedando el ámbito del sistema reflejado en las Fichas de Alcance documentadas en el Área según Instrucción de Técnica ADIF-IT-109-001-002.

Asimismo, este año se ha revisado el **alcance del Sistema de Gestión.** Se ha modificado el alcance de la actividad (E) Dirección ambiental de las obras con DIA en la construcción de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, y se ha ampliado el alcance con una nueva actividad (G) la coordinación centralizada de la ges-

(113) Una de ellas muy grave en Sant Feliu de Llobregat (Barcelona), pendiente de la presentación de alegaciones. Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

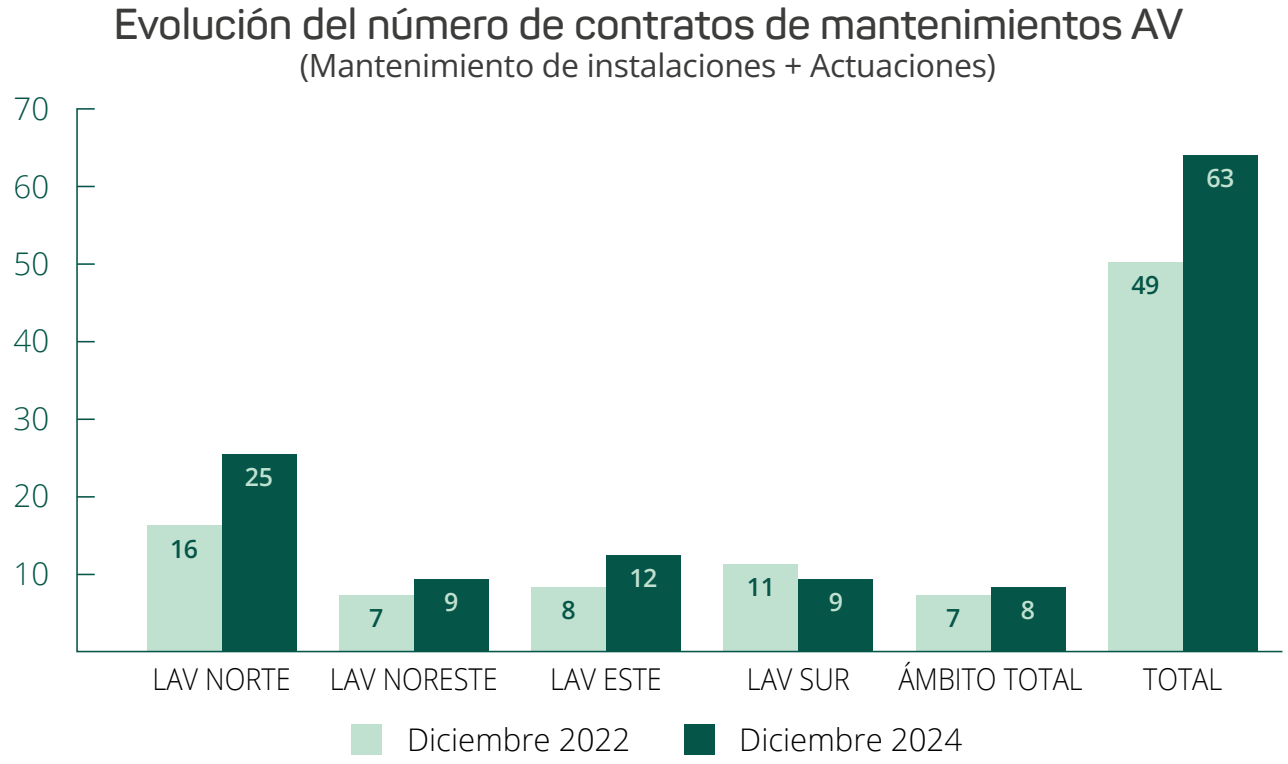
tión de residuos, de suelos contaminados y de ruido realizada en las actividades de construcción y explotación de infraestructuras e instalaciones ferroviarias.

Durante este periodo se realiza la **revisión de la Política Ambiental** de Adif y Adif AV (enero 2025, pendiente de firma por Presidencia), así como la elaboración y/o revisión de documentación relativa a los procesos de Gestión de Residuos, Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales e Incidencias Ambientales Menores.

El objetivo del sistema es garantizar el cumplimiento legal mediante la identificación y evaluación de requisitos legales.

Desde la Subdirección de Medio Ambiente se coordina la implantación del Sistema de Gestión según la **ISO 14001.** De forma específica, se realiza el seguimiento de todos los aspectos ambientales del conjunto de las actuaciones asociadas al Mantenimiento y Explotación de las Instalaciones y las Líneas de Alta Velocidad en Explotación, centrándose en los centros certificados de la Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad, a la que se presta apoyo en el mantenimiento del SGA, así como en el control ambiental en la globalidad de su actividad.

Para ello, mediante una **Vigilancia Ambiental**, con vigilantes distribuidos por todo el territorio, se realiza un seguimiento de los aspectos ambientales y el cumplimiento de los requisitos legales de las instalaciones y actuaciones asociadas a los contratos de mantenimiento. La evolución de los contratos sobre los que se lleva a cabo la vigilancia ambiental se muestra en la siguiente gráfica:



Durante 2024, se ha llevado a cabo el **control de las siguientes instalaciones**, mediante la realización de visitas y la correspondiente emisión de informes por contrato:

	LOTE 1			LOTE 2			LOTE 3		
Tipología	Nº de insta. y act.	Visitas	Informes	Nº de insta. y act.	Visitas	Informes	Nº de insta. y act.	Visitas	Informes
BASES DE MANTENIMIENTO	16	61	161	9	47	149	25	108	310
SUBESTACIONES ELÉCTRICAS	32	55	56	27	52	52	59	107	108
EDIFICIOS TÉCNICOS	134	226	235	81	204	225	215	430	460
CAMBIADORES	12	33	33	7	22	22	19	55	55
CMTS/SOTERRAMIENTOS	8	16	22	6	11	11	14	27	33
CRC/CT/CELO	1	2	0	5	6	6	6	8	6
ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO	13	19	19	8	18	18	21	37	37
ACTUACIONES	5	2	2	2	1	1	7	3	3
TOTAL	**221**	**414**	**528**	**145**	**361**	**484**	**366**	**775**	**1.012**

Además, Adif cuenta con un **Sistema de Gestión Ambiental certificado**, que se fundamenta en un enfoque de gestión ambiental basado en el concepto de mejora continua. En este contexto, se planifican los objetivos ambientales y los procesos necesarios para generar y proporcionar resultados en consonancia con los principios establecidos en la **Política Ambiental de Adif y Adif AV**. Se implementan los procesos de acuerdo con lo planificado y se realiza un seguimiento y medición de los procesos, los objetivos y los criterios operativos. A partir de este seguimiento y medición de los resultados obtenidos, se toman acciones para lograr mejoras continuas.

El compromiso con el principio de precaución se recoge en el punto 3 de la Política Ambiental de Adif y Adif AV, revisada a lo largo de 2024: *"Definir procedimientos internos que, basados en el principio de precaución, garanticen la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación durante todas las fases del ciclo de vida de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias, todo ello favoreciendo la transición hacia una economía circular que optimice el uso de los recursos".*

Se lleva a cabo en base a los procedimientos documentados relativos a la "Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente" y "Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores", a través de los cuales, se dota a la organización de directrices comunes de actua-

ción y análisis, con el fin de prevenir o mitigar los potenciales impactos ambientales adversos, dando una respuesta adecuada y eficaz.

Para ello, la organización tiene implantadas todas las herramientas necesarias según la **Norma UNE-EN-ISO:14001.** El control de gestión de los Sistemas de Gestión Medioambiental UNE-EN-ISO:14001 es responsabilidad de la Subdirección de Medio Ambiente, según el punto 1.5 de la "Encomienda de gestión de la Entidad Pública Empresarial Adif a la Entidad Pública Empresarial Adif AV para la ejecución de las actividades de carácter material o técnico necesarias para la gestión integral medioambiental".

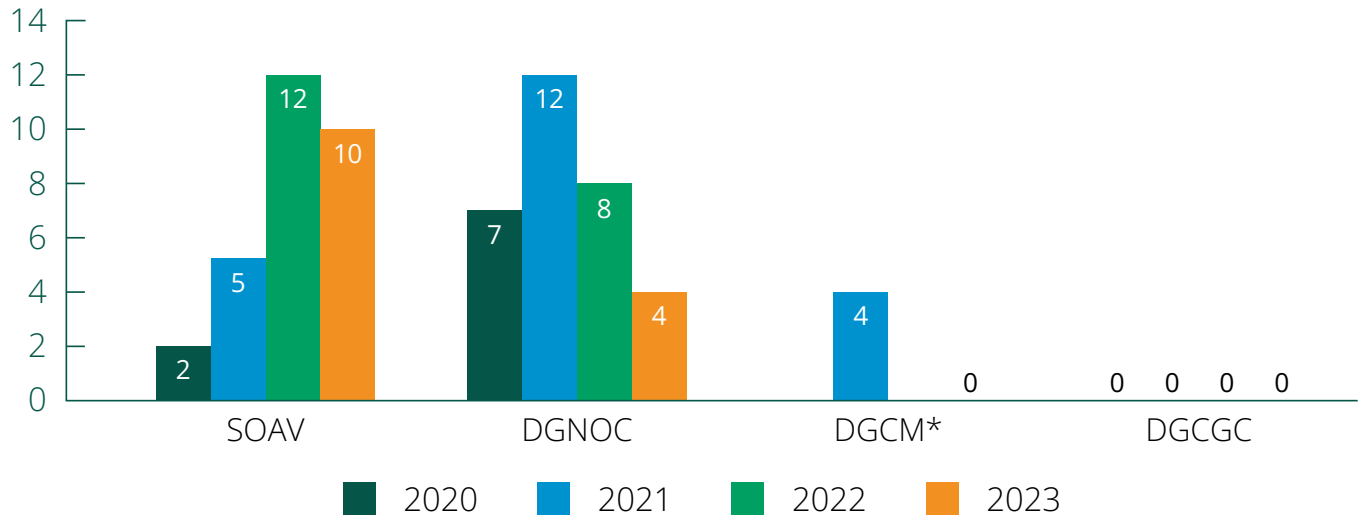
Así mismo, dispone de procedimientos documentados para su correcta gestión dentro de la organización, en los que se definen las correspondientes responsabilidades para su ejecución.

Dentro del marco del Sistema de la Entidad, conforme a la Norma **UNE-EN ISO 14001**, se encuentra el procedimiento documentado para la **"Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales"**. Este procedimiento establece la metodología a seguir para identificar los aspectos ambientales y evaluar los impactos ambientales asociados, así como su valoración, que afectan a los procesos comprendidos en el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.

Siguiendo la sistemática documentada, se identifican y evalúan los aspectos ambientales en situaciones de emergencia previsible (aspectos potenciales). Estos son aquellos aspectos que podrían surgir como resultado de eventos no anticipados que afecten al medio ambiente.

Adicionalmente, con el propósito de optimizar la **gestión de la generación de aspectos potenciales derivados de posibles situaciones de emergencia ambiental** durante el desarrollo de las actividades de Adif y Adif AV, se han establecido procedimientos documentados referentes a la "Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente" y la "Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores". A través de estos procedimientos, se proporcionan a la organización directrices uniformes de actuación y análisis con el objetivo de prevenir o mitigar los posibles impactos ambientales adversos. Esto asegura una respuesta apropiada y eficaz ante tales situaciones.

En la siguiente gráfica se muestra la distribución, por Área de Actividad, de las **Incidencias Ambientales Menores** (Procedimiento General ADIF-PG-109-001-004) correspondientes al periodo 2023, en comparación con las registradas en años anteriores.



El número total de incidencias registrado ha disminuido, pasando de 20 en 2022 a 14 en 2023. Las incidencias ambientales cerradas suponen el 100% del total de incidencias registradas. Con carácter general, se implantan acciones correctivas inmediatas.

La documentación de estos procedimientos facilita a la organización las herramientas necesarias para abordar emergencias ambientales y gestionar incidencias de menor magnitud de manera coherente, contribuyendo así a la prevención y reducción de los posibles impactos ambientales negativos. (Ver apartado **5.4. Seguridad ambiental**).

Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV

Las metas asociadas al SGA junto a sus indicadores de seguimientos asociados medición se exponen a continuación:

1. **Promover el alcance de la certificación ISO 14001** bajo responsabilidad de Adif a nuevas sedes.

- **MEDICIÓN:** N.º de nuevas sedes certificadas bajo norma ISO 14001 (≥ 2 sedes nuevas).
- **METAS:**
  - Diagnóstico inicial y evaluación de aspectos por sede en caso necesario.
  - Análisis de actuaciones para la reducción del impacto ambiental.
  - Implantación de Plan de acciones.
  - Auditoría interna y PAC.
  - Auditoría de certificación.

2. Aprovechar el potencial de la contratación de la entidad para **promover la consecución de actuaciones ambientales.** (Compra pública responsable, Plan Estratégico 2030).

- **MEDICIÓN:** Promedio de avance de las acciones.
- **METAS:**
  - Análisis y revisión de las cláusulas ambientales definidas para la Contratación Pública Responsable. (Estudio del Catálogo).
  - Validación técnica del Catálogo de cláusulas para la Contratación Pública Responsable elaborada por el grupo de trabajo.
  - Elaboración del documento (guía) para la Contratación Pública Responsable y difusión.

3. **Incrementar la cultura y sensibilización ambiental,** optimizando las actividades de formación en el ámbito de la gestión ambiental en toda la organización.

- **MEDICIÓN:** % personas que han realizado cursos o acciones formativas de sensibilización en Adif y Adif AV, respecto al Plan de Formación. N.º acciones de divulgación / año (3 materiales divulgativos (Presentaciones, Carteles, buenas prácticas) / año).
- **METAS:**
  - Análisis de la situación de las acciones formativas en materia de medio ambiente.
  - Seguimiento del plan de sensibilización en medio ambiente, dentro de los Grupos de Trabajo de Medio Ambiente de las Comisiones Técnicas de los Comités Generales de Seguridad y Salud de Adif y Adif AV.
  - Mejora del material divulgativo existente.
  - Elaboración de nuevo material divulgativo de sensibilización ambiental (3 acciones al año): Presentaciones, Carteles, buenas prácticas, ... por los distintos aspectos (residuos, suelos, aguas, etc.).

4. **Mejora del sistema de Vigilancia Ambiental** durante la ejecución de obras no sometidas a DIA.

- **MEDICIÓN:** N.º de obras con Informe Final de Obra x 100 / N.º total de obras no sometidas a DIA finalizadas.
- **METAS:**
  - Realización de los informes de final de obra.

5. **Mejora del control ambiental en las actividades certificadas** de la Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad.

- **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
- **METAS:**
  - Sustituir la plataforma por SharePoint.
  - Control Ambiental en las Instalaciones Certificadas en las Líneas de Alta Velocidad: Realización de ≥ 90% de las visitas planificadas.
  - Control Ambiental en las Obras Certificadas en las Líneas de Alta Velocidad: Realización del 100% de los Informes Finales de Obra.
  - Mejorar formato del informe ambiental.

6. **Mejora en la identificación de requisitos legales** de aplicación al ámbito de la Subdirección de Operaciones de AV.

- MEDICIÓN: Promedio de avance de las acciones. N.º de boletines / 2 años (3 boletines en el periodo bienal).
- **METAS:**
  - Actualización de los inventarios de equipos en las instalaciones dentro del ámbito.
  - Implementación de los inventarios en el Servicio de Actualización Legislativa.
  - Elaboración de un boletín trimestral de novedades legislativas.

7. **Mejora del modelo de gestión de residuos** de Adif y de Adif AV.

- **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
- **METAS:**
  - Aumento de la centralización de las retiradas de las diferentes tipologías y flujos de residuos a través de la SDMA.
  - Establecimiento de un registro centralizado de residuos en base a la información de los Documentos de Identificación.
  - Análisis y presentación de los datos de producción de residuos por diferentes tipologías (tanto peligrosos como no peligrosos) de Adif y Adif AV.

8. Mejora de la gestión de suelos contaminados.

- **MEDICIÓN:** Promedio % de avance de las acciones.
- **METAS:**
  - Elaboración del Plan de Gestión de Suelos Contaminados 2023-2025.
  - Revisión anual de la previsión de actuaciones y de los objetivos del Plan de Gestión de Suelos Contaminados 2023-2025.
  - Revisión anual del Programa de Control.

9. **Mejora de la documentación de Gestión Ambiental.**

- **MEDICIÓN:** N.º documentos revisados x 100 / N.º documentos seleccionados en las acciones.

- **METAS:**
  - Procedimiento Específico ADIF-PE-109-001-023 Mantenimiento y Explotación de las Instalaciones y las Líneas de Alta Velocidad.
  - Procedimiento General ADIF-PG-109-001-002 Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales.
  - Procedimiento General ADIF-PG-109-001-004 de Incidencias Ambientales Menores.
  - Procedimiento de Residuos Especiales.

Objetivos específicos:

Mejora del conocimiento relativo a las operaciones de erradicación de especies exóticas invasoras de flora en obras de Adif y Adif AV.

METAS:

- Finalización del catálogo de medidas de erradicación de especies exóticas invasoras y difusión, entre el personal dedicado a la vigilancia ambiental, de las conclusiones de este.

Objetivos ambientales en centros certificados de la SOAV:

- Mejorar los acopios exteriores. BM Antequera.
- Reducción del consumo energético y eficiencia energética. ET Lleida.
- Reducción del consumo de agua. ET Lleida.
- Construcción de Punto Limpio para la contrata de energía/contratos temporales, para la separación del existente con el contrato de vías y desvíos. BM Hornachuelos.
- Mejora de la identificación y clasificación de los residuos (procedentes de asimilables a RSU de manutención de trabajadores en vía) en Punto Limpio. BM Olmedo.
- Reducción en un 70% del residuo Tierras contaminadas. BM La Hiniesta.
- Mejora de eficiencia energética, con reducción del 2%, en el consumo de las oficinas. BM Calatrava.
- Reducción del área deteriorada de pavimento y otras superficies impermeabilizadas para la protección del suelo frente a la contaminación. BM Brihuega.
- Definición de al menos un objetivo al año que provenga de Partes Interesadas, mediante la habilitación de buzón de sugerencias. BM Calatayud.
- Reducción del consumo de electricidad mediante la instalación de paneles solares, la sustitución de la luminaria. BM Sant Feliu.
- Conexión de la base con la red de agua pública con el fin de tener mayor control de consumo, así como de reducir el riesgo de contaminación por Legionella. BM Vilafranca.

Cumplimiento de la legislación ambiental

	Cumplimiento legislación ambiental		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Fase diseño			
Informes de revisión ambiental de proyectos	806	855 (114)	590
Certificados de cumplimiento de la D.I.A. de proyectos	11	7	0
Informes de adecuación a la D.I.A.	14	20	33
Informes de adecuación ambiental a los anejos de D.I.A. de proyectos	81	133	83
Notas de exención de trámite Evaluación de D.I.A.	81	133	83
Fase construcción			
Informes de Revisión Ambiental de proyectos	23	32	74
Informes de adecuación a la D.I.A. de Proyectos Modificados	8	1	26
Informes adecuación a la D.I.A. complementario	N.D.	N.D.	N.D.
Obras de emergencia	11	12	26
Notas de exención de trámite de E.I.A.	17	30	41
Informes de Adecuación Ambiental	9	19	32

	Informes normativos de seguimiento ambiental de obras con DIA		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Antes del inicio de las obras	15	9	14
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	13	12	15
Previo a la recepción de la obra	3	7	7
Periódicos	53	72	85

	Seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Número de obras activas con Vigilancia Ambiental	165	175	237
Informes de seguimiento	760	970	1.891

(114) Corrección dato de Informe de Gestión 2023

	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024 (115)
Longitud de la red ferroviaria activa (Km)	11.870	11.675	11.672
Superficie ocupada por la red ferroviaria en activo (ha.)	37.507	36.882	36.874
Área de afección estimada (ha.)	75.669	74.420	74.403

2.1. Cambio climático (E1)

Principales Hitos

- **Aprobación de la Política de Sostenibilidad** de Adif y Adif AV, con el compromiso de alcanzar **cero emisiones netas de Gases de Efecto Invernadero (GEI en adelante) en 2050** (compromiso *Net Zero* 2050).
- **Creación del Comité de Sostenibilidad**, órgano de asesoramiento al Consejo de Administración en materia de sostenibilidad, encargado de garantizar el cumplimiento de la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV.
- **Seguimiento del Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030 (en adelante PLCCC)**, que establece acciones en mitigación, adaptación y sensibilización.
- **Avances en el Registro de la Huella de Carbono** en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cuantificando emisiones y estableciendo planes de mitigación.
- **Optimización de procesos y eficiencia energética** en línea con el Buen Gobierno, reduciendo costes y mejorando el uso de recursos.
- **Coordinación de Estudios de Adaptación al Cambio Climático** en la red ferroviaria y aplicación de metodología de análisis de riesgo (Norma interna NAG 4-0-0.0).
- **Cumplimiento de requisitos de adaptación del DNSH**, facilitando el acceso a financiación europea de los fondos MRR.

Riesgos y oportunidades

- **Riesgos:**
  - **Riesgos operativos:** El cambio climático aumenta la frecuencia de eventos extremos que pueden afectar la infraestructura y el servicio ferroviario.

(115) Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental

Riesgos y oportunidades

- **Riesgos:**
  - **Riesgos económicos:** Fortalecer la resiliencia es clave para garantizar la seguridad y poder acceder a fondos europeos y financiación sostenible a través de bonos verdes y préstamos sostenibles.
  - **Riesgos reputacionales:** No adaptarse puede impactar la reputación y compromisos estratégicos.
- **Oportunidades:**
  - La Política de Sostenibilidad y su Comité de Sostenibilidad impulsan decisiones clave en adaptación climática.
  - En 2024, se avanzó en la medición de la huella de carbono, mejorando el acceso a financiación.
  - Además, se monitorean los efectos del clima en la red ferroviaria para reforzar su resiliencia (estudios de vulnerabilidad).

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- **Definición y seguimiento de la estrategia de cambio climático y eficiencia energética,** enmarcada en el PLCCC .
- **Avance en adaptación al cambio climático,** con estudios sobre la resiliencia de la red ferroviaria a efectos adversos.
- **Progreso en mitigación**, aumentando anualmente los proyectos del PLCCC que reducen el consumo energético y las emisiones de GEI.
- **Implantación** de la **Política de Sostenibilidad.**
- **Reuniones de seguimiento** del **Comité de Sostenibilidad** para garantizar el cumplimiento de la Política de Sostenibilidad.
- **Impulso a la economía circular,** con la colaboración en el **II Plan de Acción de Economía Circular 2024-2026,** tras la finalización del primer plan (2021-2023).

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

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado **1.2.2 Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos (GOV-3).**

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

Adif ha desarrollado una **norma interna, NAG 4-0-0.0**, que tiene por objeto establecer la metodología para analizar la vulnerabilidad y el riesgo de las infraestructuras y el servicio ferroviario a los efectos del cambio climático, proponiendo un plan de adaptación para mitigar sus efectos.

Dicha metodología es empleada en la elaboración de los Estudios que ambas Entidades están llevando a cabo sobre los tramos ferroviarios con el **objetivo** de **cubrir toda la red gestionada por las Entidades antes del año 2030.** Los análisis recogidos en los Estudios servirán para identificar y prevenir los impactos siempre que sea posible o conseguir la adaptación cuando la situación sea irreversible, identificando y proponiendo un horizonte temporal de implementación de medidas necesarias para minimizar sus efectos.

Adif elaborará y hará seguimiento del Plan de Adaptación correspondiente que incluya dichas medidas con el objetivo de mejorar la resiliencia de la red ferroviaria.

Además, Adif dispone de un Plan de Contingencias de aplicación a la Red Convencional (RC), Red de Ancho Métrico (RAM) y Red de Alta Velocidad (RAV), cuyo objeto es ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario desde el plano preventivo, predictivo y correctivo. Dicho Plan persigue, entre otros objetivos:

I. Minimizar las consecuencias de cualquier contingencia que pueda degradar el normal desarrollo del tráfico ferroviario.

II. Restablecer las condiciones de explotación que pueda provocar cualquier tipo de incidente o accidente.

III. Tener identificadas las incidencias en la explotación del tráfico ferroviario.

IV. Tener localizados los medios humanos y técnicos disponibles de intervención.

V. Disponer de un catálogo de las medidas de gestión de incidencias idóneas al caso.

Como Anexos del Plan de Contingencias se pueden destacar:

a) El **Manual de Prevención y Gestión de Incidencias,** que establece el conjunto de medidas de aplicación, de coordinación y de responsabilidades en la Gestión de la Incidencia y de la Información. Este Manual recoge un listado de puntos de riesgo asociados a temporales de lluvia, entre los que se incluyen distintas zonas inundables.

b) Los **Planes Directores de Medidas Preventivas de Verano y de Invierno:** coordinando la actuación de los distintos actores del sector con intervención directa en la explotación ferroviaria para prevenir y afrontar los riesgos derivados de los factores meteorológicos adversos propios de estas épocas del año, minimizando la repercusión al tráfico y asegurando la calidad en la prestación de servicio.

Otra actuación relacionada con lo anterior es identificar las incidencias en la explotación del tráfico ferroviario, indicando la causa de la incidencia, lo que permite analizar aquellas que pudieran estar relacionadas con causas de origen meteorológico.

El análisis de resiliencia se ha llevado a cabo siguiendo una metodología basada en dos fases. La **primera fase** establece la información de partida necesaria para una correcta evaluación, identificando y definiendo los subsistemas técnicos que conforman la infraestructura ferroviaria. En esta primera fase también se tiene en cuenta la **vulnerabilidad frente al cambio climático de la red ferroviaria**, determinando qué amenazas y qué componentes presentan riesgos potencialmente significativos que requieren ser analizados posteriormente.

En la **segunda fase** se evalúa el riesgo de los impactos potenciales, incluyendo la relación de impactos asociados a eventos climáticos considerados con mayor incidencia en el análisis. Esta evaluación tiene en cuenta las proyecciones de cambio climático para España (Trayectoria de Concentración Representativa (RCP en sus siglas en inglés) 4.5 y 8.5), provenientes de las regionalizaciones dinámicas generadas en la iniciativa internacional Euro-CORDEX que han sido realizadas en el marco de la iniciativa Escenarios-PNACC 2018, y que están disponibles a través del Visor de Escenarios de Cambio Climático de la plataforma Adaptecca. La segunda fase concluye con la adaptación, en la que **se proponen medidas que mitiguen o disminuyan los riesgos significativos detectados** anteriormente. Para cada medida se incluye el plazo propuesto de implementación y los costes aproximados que conlleva.

En cuanto a los **riesgos climáticos de transición y las oportunidades climáticas**, el análisis de resiliencia se está realizando a través del informe de estimación financiera de los riesgos climáticos, donde se identifiquen los riesgos y oportunidades de importancia relativa para las Entidades. Para ello, se están empleando escenarios climáticos (emisiones netas nulas en 2050 y políticas climáticas insuficientes) y plazos (2025, 2030 y 2050) distintos a los utilizados para los riesgos físicos. Este informe se está realizando conforme a las recomendaciones de TCFD y alineado con los requisitos de divulgación de los ESRS, en concreto E1-9, de la CSRD.

Los horizontes temporales empleados en el análisis de la infraestructura se ajustan a los rangos establecidos en la Plataforma sobre adaptación al Cambio Climático en España (Adaptecca), organismo dependiente del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, a través de la Oficina española de Cambio Climático.

Los horizontes son futuro cercano (2011-2040), futuro medio (2041-2070) y futuro lejano (2071-2100). Con carácter general se considera un horizonte temporal máximo para la evaluación del riesgo de 80 años, correspondiente al orden de magnitud estimado como tiempo de vida útil de los componentes de la infraestructura ferroviaria más longevos.

En cuanto a los horizontes temporales aplicados para la determinación de los riesgos de transición se está utilizando el corto plazo (2025), medio plazo (2030) y largo plazo (2050), coincidiendo con los plazos de objetivos fijados por la Unión Europea en el Pacto Verde Europeo en camino del cumplimiento del Acuerdo de París.

Como resultado del análisis de resiliencia se exponen los **resultados del análisis del riesgo frente a los impactos asociados** a cada componente de la Infraestructura/Servicio Ferroviario considerados como vulnerables. Para realizar la evaluación de riesgo de los impactos con mayor incidencia potencial se consideran tanto las actuaciones que ya se han ejecutado, en ejecución o en licitación como las actuaciones previstas.

Como ejemplos de **posibles impactos** se pueden citar:

a) **Sobre la infraestructura ferroviaria:**

- Asentamiento terraplenes.
- Insuficiencia de capacidad de los sistemas de drenaje.

- Desprendimiento/arrastre/caída de materiales a la vía.
- Erosión y socavación de estribos, pilas y obras de contención, e impactos por arrastre de materiales en estructuras.
- Daños en plataforma, obras de tierra, caminos acceso y servicio, vía (arrastre balasto, etc.).
- Erosión de taludes en desmontes y terraplenes.
- Afección a componentes de Electrificación y CMS.

b) **Sobre el servicio ferroviario:**

- Disminución de velocidad o limitación del servicio debido a:
  - Desprendimientos, asentamientos, deslizamientos, erosión o fallos en las obras de tierra.
  - Fallo o insuficiencia en la capacidad hidráulica de los elementos del subsistema de drenaje.
  - Caída de objetos a la plataforma/vía/estación/terminal o descarrilamiento.
  - Defectos o fallos en estructuras (obras de paso o viaductos) o túneles.
  - Fallos en el funcionamiento de los distintos sistemas (electrificación, CMS, etc.).

Para cada impacto se establece la severidad y la probabilidad sobre el componente ferroviario afectado (vulnerable), resultando ser el riesgo el resultado de una matriz de doble entrada, distinguiendo **infraestructura y servicio.** En el caso de la infraestructura, se considerarán como **inadmisibles** aquellos **riesgos** que resulten **altos o muy altos.** Mientras que, para el **servicio ferroviario,** los niveles de riesgo que se consideran **inadmisibles** varían **en función de la criticidad.**

Una vez se concluye la evaluación de riesgos, se propone un **Plan de Adaptación específico para los riesgos inadmisibles** donde se contempla la relación resumida de actuaciones específicas que se han considerado para reducir el riesgo y las ventajas e inconvenientes valorados.

Como ejemplos de posibles medidas de adaptación se pueden citar:

- Actualización de criterios generales de diseño, normativas, códigos, estándares, especificaciones teniendo en cuenta las proyecciones de cambio climático.
- Realización de intervenciones de adaptación asociadas en zonas de riesgo.
- Reparación, sustitución o mejora de componentes con mejores especificaciones técnicas.
- Medidas específicas de mantenimiento de los componentes y/o subsistemas: intensificar actuaciones de mantenimiento, limpieza de drenajes, poda de vegetación, etc.
- Aplicación del Plan de gestión del riesgo y/o de contingencias.

Sobre los **riesgos de transición** todavía no se pueden aportar resultados puesto que el análisis de resiliencia no está finalizado. En su determinación se están contemplando **dos escenarios:**

- **Escenario de emisiones netas nulas en 2050 (riesgo de transición alto):** alineado con un escenario normativo y social en el que se alcance el objetivo de limitar la temperatura media global a 1,5ºC para final de siglo. Es semejable a un escenario intermedio entre RCP2.6 y RCP4.5 del Quinto Informe de Evaluación del IPCC, salvando las distancias puesto que el rango de calentamiento del escenario RCP4.5 se sitúa entre los 1,1 – 2,6ºC y el RCP2.6 entre 0,3 – 1,7ºC en 2100.

- **Escenario de políticas climáticas insuficientes (riesgo de transición bajo):** escenario en el que por motivos políticos, normativos y socioeconómicos las medidas de mitigación y la presión sobre la descarbonización no sean suficientes para alcanzar los objetivos globales, resultando en un riesgo de transición bajo y un riesgo físico severo. Semejable a un escenario RCP8.5 (rango entre 2,6 – 4,8ºC).

Adif integra la lucha contra el cambio climático en su estrategia y modelo de negocio, enmarcándola en su Plan Estratégico 2030 (PE2030 en adelante), dentro del pilar de Sostenibilidad. De este pilar surge como iniciativa estratégica el PLCCC. Este último define una hoja de ruta con objetivos cuantificables hacia la neutralidad climática en 2050, en línea con la Estrategia Europea. Asimismo, la reciente aprobación de la Política de Sostenibilidad y la creación del Comité de Sostenibilidad refuerzan la capacidad de la organización para supervisar, ajustar y adaptar su estrategia climática a la normativa vigente y futura, asegurando el cumplimiento de objetivos.

En este sentido, destacan acciones como la electrificación del transporte, el uso de energía renovable, la recuperación de la biodiversidad, la sensibilización climática entre grupos de interés y el desarrollo de finanzas sostenibles. Además, Adif utiliza herramientas avanzadas como modelización de escenarios y análisis predictivos para gestionar riesgos climáticos y evaluar oportunidades relacionadas con la transición energética. Estas medidas no solo mitigan los impactos del cambio climático, sino que también promueven la innovación, el crecimiento y la competitividad, posicionando a la Entidad como un referente en sostenibilidad y transición energética.

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con el clima (IRO-1) [116]

Además de los "Análisis de Resiliencia, Riesgos y Plan de Adaptación de la Infraestructura Ferroviaria frente a los Impactos Potenciales asociados al Cambio Climático" llevados a cabo para determinar los riesgos físicos, también se está realizando un Estudio de la Estimación del Impacto Financiero de los Riesgos Climáticos. En este último informe se recogerá la determinación y evaluación de los riesgos de transición y de las oportunidades, además de la estimación financiera de éstos y también de los riesgos físicos.

Adif ha analizado la vulnerabilidad, riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático a través del desarrollo e implantación de la norma interna NAG 4-0-0.0. Esta normativa tiene en cuenta el horizonte temporal en la evaluación de riesgos relacionados con el clima a corto, medio y largo plazo.

Adif evalúa cómo sus activos e infraestructuras pueden verse afectados por los riesgos climáticos, considerando su **sensibilidad, exposición y gravedad ante fenómenos extremos.** Este enfoque permite identificar las vulnerabilidades y fortalecer la resiliencia del sistema ferroviario, garantizando un servicio seguro y sostenible frente a los desafíos del cambio climático. Más información en la sección: **Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3).**

Por otro lado, la norma interna NAG 4-0-0.0 se basa en los escenarios climáticos referidos en las proyecciones de cambio climático para España, provenientes de las regionalizaciones dinámicas generadas en la iniciativa internacional Euro-CORDEX. Para la Trayectoria de Concentración Representativa 8.5 se tiene en cuenta que las emisiones de GEI sigan aumentando, resultando en un aumento de la temperatura global de 4.3ºC para finales de siglo.

El análisis de los peligros relacionados con el clima y la evaluación de la exposición y la sensibilidad ha evolucionado desde considerar la Trayectoria de Concentración Representativa 4.5 en los primeros estudios, a considerar la Trayectoria de Concentración Representativa 8.5 en los estudios que se están elaborando actualmente. Más información en la sección: **Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3).**

El proceso de determinación de los riesgos de transición supone la identificación de los potenciales sucesos de transición, tanto en sus operaciones como en la cadena de valor, asociados a la transición hacia una economía climáticamente neutra.

Se está realizando su análisis a través de una metodología de gestión de riesgos que contempla tanto la probabilidad de materialización del riesgo como la exposición a dichos riesgos a los cuales se encuentran expuestas ambas Entidades, determinando así el daño que sufriría en caso de que se materializase. En base a estas dos variables se están identificando los riesgos de transición considerados como materiales. Estos riesgos de transición se clasifican en 4 grupos según las recomendaciones de TCFD: normativos, tecnológicos, de mercado y reputacionales.

En cuanto a las oportunidades se están identificando las más relevantes originadas por los sucesos de transición y se están clasificando según las recomendaciones de TCFD en 5 grupos: eficacia en el uso de recursos, fuentes de energía, productos y servicios, mercados y capacidad de adaptación.

(116) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Sostenibilidad. Objetivo 2 (**PSOS-OE2**) y Objetivo 4 (**PSOS-OE4**).

Tanto para los riesgos de transición como para las oportunidades se tiene en cuenta un escenario compatible con los 1,5ºC del Acuerdo de París (RCP 4.5) y otro de altas emisiones (RCP 8.5).

2.1.1. Plan de transición para la mitigación del cambio climático (E1-1)

El principal compromiso de Adif y Adif AV es contar con un **Plan de Lucha contra el Cambio Climático** (PLCCC) para el periodo 2018-2030 como una iniciativa estratégica a destacar dentro del pilar de sostenibilidad de su PE2030. El PLCCC está elaborado para dar respuesta al contexto actual existente en dicha materia a nivel nacional, europeo e internacional, estableciendo metas para 2020, 2025 y 2030 en el ámbito de la mitigación, en cuanto a reducir las emisiones GEI. La reducción de las emisiones de GEI son consecuencia de un menor consumo energético debido a las actuaciones de ahorro energético implantadas en el PLCCC.

Otro de los compromisos adquiridos, es el de ser neutros en carbono en 2050; objetivo que Adif y Adif AV deben cumplir por haber firmado en 2020 el Compromiso de Responsabilidad Climática de la UIC. Para lograr dicho objetivo, a través del PLCCC, se desarrollan 5 líneas de actuación principales enfocadas en el consumo energético, tanto en proyectos de ahorro energético como en proyectos de energías renovables.

Actualmente se está trabajando en la actualización del PLCCC adaptándolo a la normativa en materia climática la cual va marcando objetivos más exigentes anualmente en materia de mitigación de emisiones GEI.

Uno de los objetivos específicos del PLCCC de Adif y Adif AV es la reducción de emisiones GEI, tanto de ambas Entidades como de todo el sistema ferroviario y el sector transporte gracias al cambio modal. Este objetivo contribuye a alcanzar los objetivos nacionales, europeos e internacionales fijados al respecto, alineados con la limitación del calentamiento global a 1,5ºC en línea con el Acuerdo de París.

Las palancas de descarbonización en las que se enfocan ambas Entidades están definidas dentro del PLCCC. Los ámbitos de actuación de dichas palancas son:

- **Gestión de la energía:** Esta línea incluye iniciativas encaminadas a mejorar la gestión actual de los consumos energéticos gracias a un mayor conocimiento de los mismos para, con ello, optimizarlos y producir ahorros. Se incluyen, por tanto, proyectos relativos al desarrollo de redes inteligentes, la instalación de sistemas telemáticos de medición y control o la implantación de medidas de gestión como, por ejemplo, la realización de las auditorías energéticas.
- **Eficiencia energética:** Con esta línea se busca mejorar la eficiencia energética del sistema ferroviario, tanto para usos distintos de tracción como para usos de tracción, y reducir así los consumos energéticos. Se incluyen actuaciones encaminadas a la mejora de la iluminación, la renovación de equipos de climatización y ACS o las subestaciones reversibles, entre otros.
- **Descarbonización y energías renovables:** El objetivo de esta línea es sustituir los combustibles fósiles por otros alternativos menos contaminantes, fomentando el uso de las energías renovables. Se incluyen actuaciones como las electrificaciones de tramos sin electrificar, la compra de energía eléctrica con certificados GdO o todas las iniciativas para fomentar el cambio modal hacia el ferrocarril, como la mejora de las conexiones con los puertos, autopistas ferroviarias, etc.

Las actuaciones clave previstas en los próximos años son principalmente la electrificación de las líneas de la red convencional y el cambio de calderas de gasoil empleadas en climatización por otras tecnologías basadas en energías renovables

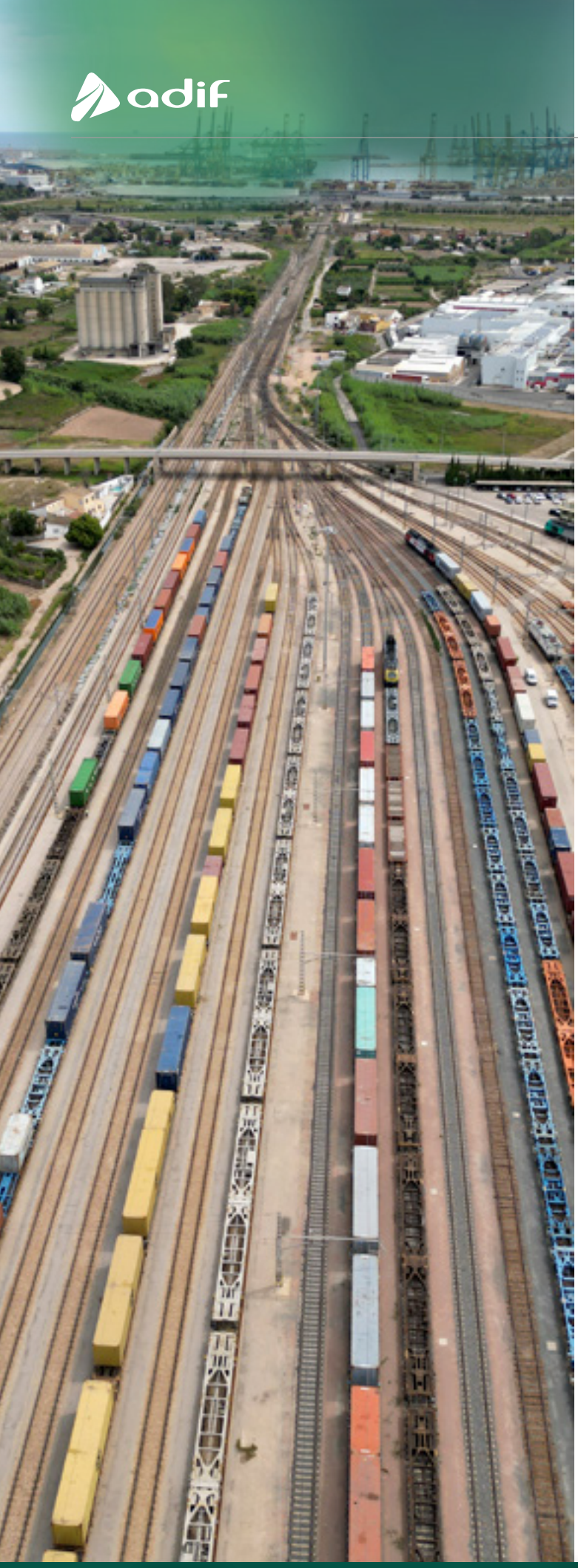
El PLCCC de Adif y Adif AV es una iniciativa estratégica enmarcada en el pilar de sostenibilidad del PE2030 de las dos Entidades. Este último, identifica **12 desafíos primordiales** para hacer frente a los desafíos y retos que tanto la situación exterior como el contexto interno de las compañías deben afrontar; siendo uno de los desafíos primordiales el cambio climático y la transición energética.

Para abordar el desafío del cambio climático y la transición energética el PLCCC establece una serie de objetivos a cumplir hasta el año 2030.

En este sentido, el PLCCC para el periodo 2018-2030 es una iniciativa estratégica de ambas Entidades, aprobado por el Consejo de Administración y el presidente de Adif y Adif AV en el año 2019.

A través de los indicadores del PLCCC de Adif y Adif AV, reducción del consumo energético (kWh/año) y emisiones de GEI evitadas (tCO_2eq), se puede ver el avance en la consecución de los objetivos estratégicos establecidos.

Dicho avance se traduce en la implantación de **519 medidas de ahorro energético** desde 2009, logrando una reducción del consu-



mo energético de 69,91 GWh/año para Adif y de emisiones GEI en el sistema ferroviario de 11.577 tCO2eq para Adif; empleando el factor de emisión CO2 del año 2020 que fue el establecido en el Convenio con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) para el periodo 2020-2025.

2.1.2. Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-2)

El principal compromiso de Adif es contar con un **Plan de Lucha contra el Cambio Climático** (PLCCC) para el periodo 2018-2030; como una iniciativa estratégica a destacar dentro del Pilar de Sostenibilidad de su PE2030. El PLCCC está elaborado para dar respuesta al contexto actual existente en dicha materia a nivel nacional, europeo e internacional, estableciendo metas para 2020, 2025 y 2030 en el ámbito de la mitigación, en cuanto a reducir las emisiones GEI. La reducción de las emisiones de GEI son consecuencia de un menor consumo energético debido a las actuaciones de ahorro energético implantadas en el PLCCC.

Otro de los compromisos adquiridos, es el de ser neutros en carbono en 2050; objetivo que Adif deben cumplir por haber firmado en 2020 el Compromiso de Responsabilidad Climática de la UIC. Para lograr dicho objetivo, a través del PLCCC, se desarrollan **5 líneas de actuación** principales enfocadas en el consumo energético, tanto en proyectos de ahorro energético como en proyectos de energías renovables.

De esta forma, Adif se alinea con las políticas y estrategias existentes tanto a nivel internacional, contribuyendo con el Acuerdo de Paris, cuyo objetivo es evitar que el incremento de la temperatura media global del planeta supere los 2ºC respecto a los niveles preindustriales e incluso aspirando a la meta más ambiciosa de limitar el aumento de temperatura a 1,5ºC,

y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, en concreto con el **ODS 13 "Acción por el Clima"**, que urge a adoptar medidas para combatir el cambio climático y sus efectos.

En 2024 se ha continuado trabajando en realizar el registro de la huella de carbono de Adif en el MITECO. El cálculo y registro de la huella de carbono tiene como objetivo cuantificar las emisiones generadas y seguir un plan de mitigación de éstas.

En relación con el compromiso adquirido de Responsabilidad Climática, en 2024 se ha aprobado la Política de Sostenibilidad de Adif y Adif AV por los Consejos de Administración de ambas Entidades, la cual tiene entre sus compromisos alcanzar cero emisiones netas de GEI en 2050. Para velar por el cumplimiento de estos compromisos, en diciembre de 2024 se creó el Comité de Sostenibilidad de Adif y Adif AV

2.1.3. Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático (E1-3)

Adif está elaborando **Estudios de Adaptación a los efectos adversos del cambio climático** de toda la red ferroviaria, a través de la implantación de una metodología desarrollada para analizar el riesgo y la adaptación a los efectos del cambio climático en proyectos (Norma interna NAG 4-0-0.0). Estos Estudios se están desarrollando con un alcance de línea o ámbito territorial amplio.

Según se especifica en la metodología se debe realizar un análisis de la vulnerabilidad y una evaluación del riesgo tanto para los componentes de la infraestructura ferroviaria como para el servicio ferroviario en el que se identifican los impactos asociados a diferentes variables climáticas y sus proyecciones a futuro, de manera que en función de los riesgos identificados se plantean medidas de adaptación a acometer. Estos análisis se realizan con un triple horizonte temporal: a corto, medio y largo plazo.

Los impactos potenciales que se analizan sobre el servicio ferroviario son las afecciones por incendio, viento muy intenso, nieve, hielo, niebla u oleaje. Para los componentes de la infraestructura ferroviaria, los **impactos potenciales analizados** son:

- Deslizamiento de laderas y caída de materiales y erosión de taludes en desmonte como consecuencia de lluvias intensas.
- Asentamiento de terraplenes como consecuencia de lluvias intensas.
- Erosión de taludes en terraplén junto a cauces como consecuencia de avenidas extraordinarias.
- Insuficiencia de capacidad de las obras de drenaje transversal por lluvias intensas.

- Erosión de estribos, socavación de pilas y obras de contención, e impactos por arrastre de materiales en viaductos sobre cauces por avenidas extraordinarias.
- Insuficiencia de carrera de las juntas y de los aparatos de dilatación en tableros de viaductos de gran longitud por aumento de las temperaturas máximas.
- Arrastre y movimiento del balasto en vía como consecuencia de la sobreelevación de la lámina de agua por lluvias intensas.

Por otro lado, en términos de mitigación, Adif cuenta e impulsa la reducción de emisiones de GEI a partir de las palancas de descarbonización. Esta información se recoge en el apartado **2.1.1. Plan de transición para la mitigación del cambio climático (E1-1).**

Además, Adif cuenta con un extenso catálogo de formaciones en materias relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático, así como en el uso eficiente de la energía. Véase en el apartado **3.1.1.Políticas relacionadas con el personal propio (S1-1).**

Instalación de placas solares

El **Plan de Autoconsumo energético** de Adif, con el objetivo de impulsar el despliegue de la generación de energía renovable en la infraestructura ferroviaria, se licitó y contrató la implantación de instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo, acogidas a las modalidades de con excedente y sin excedente.

Supone la implantación de **21 instalaciones sin excedentes, y 25 instalaciones con excedentes entre los que se encuentran las estaciones de viajeros**, y durante 2024 se ha continuado con la redacción de proyectos y ejecución de instalaciones. El contrato tiene previsto una fase de operación y mantenimiento de las instalaciones de 24 meses.

Las **estaciones de viajeros de Adif** objeto de los trabajos son:

ESTACIONES DE ADIF

Alcazar de San Juan	Huesca
Algeciras	Jaén
Andújar	Lebrija
Burgos Rosa Manzano	Linares – Baeza
Cádiz	Monfragüe
Huelva	Pamplona / Iruña

Por otro lado, se ha comenzado la redacción de proyecto constructivo y ejecución de obra de la Planta solar fotovoltaica de 4MW de Alcázar de San Juan (Ciudad Real).

Puntos de recarga de vehículos eléctricos

Con respecto a la recarga de vehículos eléctricos en las estaciones de las Entidades, se está llevando a cabo la ejecución del "Suministro e Instalación, Legalización y Operación y Mantenimiento de **1.079 PREs en los Aparcamientos de 80 estaciones de Adif y Adif AV"** puntos de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos de estaciones de viajeros.

Los trabajos se enmarcan en las actuaciones necesarias, incluidas en el Plan de Implantación del PLCCC, que Adif y Adif AV van a desarrollar con el objetivo de impulsar el despliegue de la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico mediante la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico (en adelante PRE) en los aparcamientos ubicados en las estaciones de viajeros.

Se trata de un expediente con presupuesto de licitación 23.784.453,14 € y prórroga de 5.199.974,09 €, adjudicado a REPSOL por 15.100.003,00 € y contratado el 16 de mayo de 2024.

Es un contrato que incluye la fase de diseño de la solución, el suministro e instalación, así como la fase de operación y mantenimiento de los equipos de 24 meses, y prevé una posible prórroga de 24 meses.

Las **estaciones en las que se han instalado estos puntos de recarga** son las siguientes:

ESTACIONES DE ADIF

- A Coruña
- Alcázar De San Juan
- Algeciras
- Almería,
- Barcelona El Clot
- Barcelona Estació de França
- Bilbao Intermodal Abando - Indalecio Prieto
- Burgos Rosa Manzano
- Cádiz
- Cartagena
- Cuenca
- Ferrol
- Figueres
- Gijón - Sanz Crespo
- Huelva
- Irún
- Jaén
- Logroño
- Lugo
- Medina Del Campo
- Mérida
- Monforte De Lemos
- O Porriño
- Ourense - San Francisco
- Oviedo
- Pamplona / Iruña
- Ponferrada
- Redondela
- Ronda
- Salamanca
- Santander
- Sevilla - Virgen del Rocío
- Sils
- Soria
- Tarancón
- Teruel
- Tudela De Navarra
- València Cabanyal
- València Estació Del Nord
- Vigo Guixar
- Villalba
- Villena
- Xàtiva

2.1.4. Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo (E1-4)

En el ámbito ASG, se plantea como reto para 2025 concluir la actualización del PLCCC utilizando las directrices y metodología de cálculo de los objetivos basados en la ciencia, ***Science Based Targets initiative (SBTi).*** Esta actualización establecerá nuevos objetivos y metas que marcarán la hoja de ruta de Adif y Adif AV para conseguir ser neutros en carbono en 2050 e incrementar sustancialmente el autoconsumo energético.

Asimismo, para 2025 se seguirá trabajando en el **cálculo del alcance 3** de la huella de carbono, mejorando la transparencia y *reporting*.

Como reto para el 2025, el Comité de Sostenibilidad creado en 2024 elaborará y consensuará el Plan de Acción de Sostenibilidad; entre las que se incluirán acciones relacionadas con el clima.

También se continuará con el seguimiento de las medidas implantadas en materia de sostenibilidad, ahorro y eficiencia energética; realizando su registro en la Plataforma del IDAE.

A su vez, este 2025 se seguirá con la coordinación de la elaboración de los Estudios que analicen la adaptación a los efectos adversos del cambio climático de toda la red ferroviaria. La realización de estos Estudios es necesaria para las actuaciones financiadas mediante Fondos Comunitarios (FEDER, MRR, etc.). Los estudios se elaborarán entre las distintas Áreas implicadas de Adif y Adif AV y para su realización se seguirá la metodología definida internamente. Parte del desarrollo se basará en el estudio y aplicación de nuevas herramientas de analítica de datos para profundizar en la información relativa a eventos meteorológicos, con el objetivo de suministrar datos para los indicadores de riesgos y servir de apoyo a la elaboración de los Estudios de Adaptación al Cambio Climático.

Igualmente se continuará realizando el seguimiento del riesgo de adaptación a los efectos adversos del cambio climático (ADAP), a través de los indicadores de riesgo (KRIs) correspondientes intentando completarlos con otros relacionados con los Estudios de adaptación a los efectos adversos del cambio climático.

Metas de reducción de emisiones GEI

Gracias a las actuaciones de Adif y Adif AV reflejadas en el PLCCC, se ha estimado que la reducción de emisiones acumulada al sistema ferroviario en 2030 será de 777 ktCO_2eq (según mix eléctrico) y de 3.700 ktCO_2eq (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO). En el caso particular de Adif, contribuirá a la reducción de emisiones acumuladas con 513 ktCO2eq (según mix eléctrico) y 2.300 ktCO2eq (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO).

Si se tiene en cuenta el cambio modal, la reducción acumulada de emisiones de ambas Entidades para 2030 se estima en más de 8.400 ktCO_2eq.

Las actuaciones que se vienen desarrollando enmarcadas en el PLCCC para lograr dichos objetivos son variadas. Esta información se detalla en el apartado **2.1.1.Plan de transición para la mitigación del cambio climático (E1-1).**

La metodología de cálculo empleada para calcular las emisiones de GEI evitadas se basa en las medidas de eficiencia energética y de descarbonización (sustitución de combustibles fósiles) implantadas por las Áreas de cada una de las Entidades (Adif y Adif AV).

Una vez que una medida de eficiencia energética o descarbonización está implantada, se calcula el ahorro energético que está produciendo (medido en kWh/año) y dicho ahorro se multiplica por el factor de emisión de CO_2 y resto de GEI correspondientes, en función del tipo de fuente de energía que se trate (electricidad, gasóleo, gas natural, etc.).

	Metas de reducción de emisiones		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Metas anuales de reducción de emisiones de GEI en el sistema ferroviario $ktCO_2eq$/año (Según mix peninsular) (117)	7,33	9,86	10,53

2.1.5. Consumo y combinación energéticos (E1-5)

Transición energética (118)

Principales Hitos

- **100% de la energía eléctrica con certificados de Garantía de Origen (GdO) renovable.**
- Realización de **Auditorías Energéticas** (cada 4 años, por exigencia legal Real Decreto 256/2016 modificado por Real Decreto 390/2021). La próxima se llevará a cabo en 2026.
- Licitación y adjudicación del contrato de **"Servicio del mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares de las instalaciones de electrificación (Línea aérea de contacto y subestaciones de tracción".**
- Licitación y adjudicación del contrato **"Mantenimiento integral de las líneas de alta tensión de Adif y Adif AV".**
- Continuación con el desarrollo del **Convenio entre Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Adif**, para la progresiva sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos, iniciando la modificación de las locomotoras de Mercancías.
- **Obtención de la Resolución ambiental** de las **Subestaciones eléctricas de tracción y líneas de acometida** del **tramo Puertollano – Mérida.**
- Envío al MITECO del **Documento ambiental** de las **instalaciones de energía para la electrificación** del **tramo Illescas – Talayuela de la Línea Madrid – Extremadura.**
- Aprobación de los **proyectos constructivos de Subestación de Marchenilla y centros de autotransformación** asociados del tramo Ronda – Algeciras.
- **Autorización para Santa Llogaia L2**, alcanzando 57 subestaciones UIC con neteo.
- Resoluciones para **compensación en 10 subestaciones reversibles**, con inicio en 2025.
- Procedimiento habilitado para **autoconsumo ferroviario en la RFIG.**
- Aprobación del **proyecto constructivo de la Subestación eléctrica de tracción de Casatejada y centros de autotransformación asociados** del **tramo Plasencia – Badajoz.**

(117) Meta 2024 calculada con el factor de emisión peninsular de CO2eq de la REE de 2023: 0,100.
(118) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Sostenibilidad. Objetivo 1 (**PSOS-OE1**).

Principales Hitos

- Aprobación del **proyecto constructivo del Telemando de energía** del **tramo Plasencia – Badajoz.**
- Tramitación de la solicitud de incorporación en la **Planificación de red de transporte eléctrico 2025 – 2030** de futuras instalaciones de Adif.
- Puesta en servicio del del **Sistemas de Telemando de Energía Norte.**
- Puesta en servicio de las **subestaciones móviles de Casetas y Puente de San Miguel.**
- Puesta en servicio de las **subestaciones en Aguilar de la Frontera, Fernán Núñez, Cortes de Navarra y Parets del Valles.**
- Proyectos constructivos de **mejora de las protecciones en la línea aérea de contacto** del Sevilla-Cádiz y en el tramo Madrid Atocha- Torrejón de Ardoz.
- **Proyectos constructivos de adaptación de la SE reductora de Madrid Chamartín**, modificación de trazado de LAT de 66kV a su paso por Peñaflor; nueva línea de acometida a la SE Gandía.

Principales riesgos y oportunidades

- **Retrasos en los contratos de redacción** de proyectos básicos y constructivos imputables a las distintas empresas Consultoras, debido a déficit de personal adscrito a la realización de los trabajos.
- **Modificaciones en la Legislación ambiental de ámbito nacional** con afección a las tramitaciones ambientales de instalaciones de energía previstas.
- **Retrasos en las tramitaciones de impacto ambiental de instalaciones de energía**, motivados por la dilatación de los trámites ante comunidades autónomas y ante el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, MITECO.
- Riesgo asociado al **incumplimiento de objetivos por la falta de certificados de GdO.**
- **Contrataciones de Medios Propios**, por la dificultad que tienen actualmente para abordar los encargos por falta de recursos.
- **Riesgos operativos asociados a la falta de suministro**, minimizados con la planificación anticipada de contratos con comercializadores y distribuidores antes de la finalización del contrato vigente.
- **Riesgos asociados a la variabilidad del coste de la electricidad**, subida de precios de diverso equipamiento eléctrico que, ante la imposibilidad de incorporar en la base de precios de Adif, conlleva que contratos de ejecución de obra se queden desiertos.
- **Electrocuciones de aves protegidas** en las instalaciones de catenaria, especialmente en las de 3kV corriente continua.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- Asegurar que el 100% de la energía eléctrica suministrada cuenta con **certificados de Garantía de Origen renovable para el 100% de la energía consumida.**
- Realizar el seguimiento de las medidas propuestas en las **Auditorías Energéticas**, enfocadas en mejorar la eficiencia energética y reducir emisiones.
- **Desarrollar e implementar metodologías de gestión de medida embarcada a nivel europeo**, facilitando el intercambio de datos y estrategias de eficiencia energética.
- Obtención de la **Resolución ambiental de las Subestaciones eléctricas** de tracción y líneas de acometida del **tramo Illescas – Talayuela.**
- Licitación de la implementación del software base de los nuevos sistemas de telemando de energía e implementación en el **Sistemas de Telemando de Energía Sur**, así como la licitación de remotas y conversores de protocolo asociados al sistema de control.
- Adjudicación de la **tramitación ambiental y redacción de los proyectos básico y constructivo de las subestaciones eléctricas** de tracción, línea de acometida, centros de autotransformación y telemando de energía del **tramo Granada – Almería.**
- **Finalización** de las **obras** de los contratos de **instalaciones de autoconsumo sin excedentes** (21 instalaciones) y **con excedentes** (25 instalaciones).
- Incorporación de las necesidades de Adif en la futura **Planificación energética 2026-2030.**
- Aprobación del **proyecto constructivo del Telemando de energía** del **tramo Plasencia – Badajoz.**
- **Redacción de instrucción técnica "Gestión de Electrocuciones de la Avifauna en las líneas aéreas de alta tensión.**
- **Redacción de la "norma preventiva de seguridad en los trabajos de Línea Aérea de Contacto"**, como actualización de la antigua CG /SHT nº 3.
- Desarrollar el contrato de **"Mantenimiento integral de las líneas de alta tensión de Adif y Adif AV".**
- **Nuevo Convenio entre Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Adif,** para la sustitución de los frotadores de cobre por frotadores de carbono en los pantógrafos en los trenes de Larga Distancia.
- Desarrollar un **plan integral de mejora de las protecciones eléctricas en líneas de corriente continua**, incluyendo estudios de riesgos por impacto de rayos y optimización de protecciones.

Gestión de la energía

A continuación, se presenta información sobre el **consumo y combinación energética** en Adif:

	Consumo de energía		
	Ejercicio 2022	**Ejercicio 2023**	**Ejercicio 2024**
Energía eléctrica (TJ/año)	366,78	355,49	349,59
Usos Tracción (UT)	1,06	0,81	0,26
Usos Distintos de Tracción (UDT)	365,73	354,67	349,33
Gasóleo (TJ/año)	134,94	114,72	117,93
Gasóleo A – Automoción	46,05	47,07	48,41
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	18,70	16,94	19,56
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0	0,001	0
Gasóleo B – Oper. Aux. Terminales	3,06	2,74	2,75
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	56,02	45,25	35,27
Gasóleo C – Calefacción	11,10	2,72	11,95
Gasolina (TJ/año)	**6,27**	**6,98**	**8,53**
Autogas (TJ/año)	**0,001**	**0,004**	**0,000**
Gas natural comprimido (TJ/año)	**0,011**	**0,011**	**0,006**
Gas natural (TJ/año)	**19,20**	**13,75**	**19,72**

	Fuentes de energía primaria (TJ/año)		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Carbón	37,35	21,94	18,70
Ciclo combinado	294,27	225,49	183,16
Nuclear	272,02	311,50	334,30
Cogeneración y residuos no renovables	94,71	105,92	112,54
Turbinación bombeo	18,35	29,78	34,39
Recursos fósiles	**716,69**	**694,63**	**683,09**
Hidráulica	23,69	28,14	34,20
Eólica	79,34	68,24	58,93
Solar (fotovoltaica y térmica)	41,67	45,99	47,30
Otras renovables [119]	7,14	4,79	4,30
Recursos renovables	**151,85**	**147,17**	**144,73**

A través de los indicadores del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático (PLCCC en adelante) de Adif y Adif AV, la reducción del consumo energético (kWh/año) y emisiones de GEI evitadas (tCO2eq), se puede ver el avance en la consecución de los objetivos estratégicos establecidos.

Dicho avance se traduce en la **implantación de 519 medidas de ahorro energético desde 2009,** logrando una reducción del consumo energético de 69,91 GWh/año para Adif y de emisiones GEI en el sistema ferroviario de 11.577 tCO_2eq para Adif empleando el factor de emisión CO_2 del año 2020 que fue el establecido en el Convenio con el MTMS para el periodo 2020-2025.

Intensidad energética

El motivo por el que la intensidad energética se ha visto incrementada en los últimos años es debido a que el tráfico ferroviario en 2020 y 2021 se redujo considerablemente por la pandemia (en 2020 es casi la mitad de km-tren gestionados que en 2019), sin embargo el consumo de energía disminuyó ligeramente pero manteniendo el orden de magnitud de años anteriores, lo que generó ese aumento de la intensidad energética.

(119) Biogás, biomasa, hidráulica marina y geotérmica.

		Intensidad energética		
		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Intensidad energética [120]	Km-tren gestionados (km-tren/año)	122.525.730	123.404.933	122.258.364
	Intensidad energética final (MJ/km-tren)	4,30	3,98	4,06
	Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	8,40	7,92	7,97

Uso de energías renovables

En cuanto a la compra de energía eléctrica, desde 2019, Adif y Adif AV apuestan por la **Compra de Energía Verde con Certificados de Garantía de Origen (GdO) para toda la energía eléctrica consumida en el sistema ferroviario**, de manera que el 100% de las emisiones de GEI asociadas al consumo de energía eléctrica pueden considerarse nulas (según mercado eléctrico).

Respecto al **Plan de Autoconsumo energético** de Adif, con el objetivo de impulsar el despliegue de la generación de energía renovable en la infraestructura ferroviaria se han planificado la **implantación de casi 50 instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo**, acogidas en las siguientes modalidades:

- **Autoconsumo sin excedentes:** el 18 de abril de 2022 se adjudicó el contrato de la instalación de **21 instalaciones** solares fotovoltaicas de autoconsumo sin excedentes, actualmente se encuentra en fase de ejecución con fecha prevista finalización obras de instalación finales de 2025. Estas instalaciones suman una potencia total estimada cercana a 1,8 MW, con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista superior al 13% en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía anual neta generada estará próxima a los 2,7 GWh y el aprovechamiento medio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo será superior al 99%.
- **Autoconsumo con excedentes:** el 1 de agosto de 2022 se adjudicó la ejecución de las obras y operación y mantenimiento de las **25 instalaciones** solares fotovoltaicas acogidas a la modalidad de autoconsumo con excedente, encontrándose igualmente en fase de ejecución con fecha prevista finalización obras de instalación finales de 2025. Estas instalaciones suman una potencia total instalada de 6,1 MW, con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista del 27,4%, en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía neta anual generada será superior a los 9 GWh y un aprovechamiento promedio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo alcanzará el 85%.
- **Autoconsumo en grandes superficies:** se prevé la instalación de la planta solar fotovoltaica de Alcázar de San Juan con 4MW de potencia. El contrato se encuentra en fase de tramitación ambiental.

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

Con estas licitaciones, alineadas con los compromisos del PLCCC, Adif y Adif AV siguen avanzando en su contribución a la descarbonización del sistema ferroviario.

Eficiencia energética y renovables en la construcción y la demolición

Se ha desarrollado una herramienta informática de Directrices energéticas para que, a la hora de diseñar una reforma o una nueva instalación, edificio o estación, se utilicen medidas de ahorro energético estandarizadas para todo Adif y Adif AV, y se pueda evaluar los resultados de su posible aplicación.

Dentro del **catálogo de Compra Pública Responsable (social y ambiental)** que se está elaborando, se prevé incluir en los pliegos de contratación criterios en la gestión y eficiencia energética, uso de energías renovables, materiales de proximidad, etc., fomentando la adjudicación de las obras a aquellas empresas que, entre muchos otros criterios, presenten un menor consumo energético y una menor huella de carbono en sus proyectos de construcción.

En los pliegos de redacción de proyectos de edificación (estaciones) se están incorporando criterios de eficiencia energética.

En los proyectos de nueva construcción, así como en los proyectos de reforma o rehabilitación, del ámbito de estaciones, se incluye la justificación del cumplimiento “Ahorro de Energía”, en todos sus apartados. En la justificación, se incluyen las fichas de cumplimiento de limitación de la demanda energética, ya sean las relativas a la opción de cálculo simplificado o las de la opción general, obtenidas mediante el programa informático de referencia del Ministerio de Industria y Turismo (Herramienta Unificada). Así mismo, se incluye la relación de materiales que conforman cada cerramiento y las características de los mismos, usadas en los cálculos.

Se deberá además estudiar e integrar aquellas medidas encaminadas a conseguir que los edificios de nueva construcción y las intervenciones en edificios existentes cumplan el requisito de ser edificios de consumo de energía casi nulo, conforme a lo establecido en la normativa vigente, de forma que las actuaciones en el sector público sirvan de ejemplo en el ámbito de la eficiencia energética de los edificios, dando así ejemplo al resto de la sociedad.

En aplicación del **Real Decreto 235/2013, de 5 de abril**, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios, y para el caso de proyectos de nueva construcción, se incluirá el **"certificado de eficiencia energética del proyecto"**, suscrito por el proyectista como resultado del proceso de certificación, que contiene información sobre las características energéticas y la calificación de eficiencia energética del proyecto de ejecución. En el caso de proyectos de adecuación de edificios ya existentes, se incluirá el "certificado de eficiencia energética del edificio", actualizando los apartados del mismo, que se vean modificados por las actuaciones objeto del proyecto.

Este anejo y su contenido deben dar cumplimiento al **Real Decreto 390/2021 de 1 de junio**, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios, debiendo obtener la etiqueta de la certificación de eficiencia energética de proyecto para incorporarla al anejo del proyecto.

En las instalaciones de alumbrado exterior, se justificará el cumplimiento del **Real Decreto 1890/2008 de 14 de noviembre**, sobre la eficiencia energética de las mismas, así como su calificación energética en función de su índice de eficiencia energética

Como novedad, hay que destacar que en el **Pliego del proyecto de construcción de la nueva estación Madrid-Chamartín** se incluyó un Anexo con los Criterios de Sostenibilidad a desarrollar en una Estrategia de Sostenibilidad que presentara el adjudicatario y que sirviera de referencia para la redacción de los proyectos asociados a dicho contrato. En dicho pliego se establecen **criterios de eficiencia energética** tales como:

- Asegurar un suministro de energía para autoconsumo proveniente de fuentes renovables, ello en la mayor proporción posible respecto al total de energía consumida.
- Adquisición de la compra de energía eléctrica con certificados de GdO.
- Análisis de la posibilidad de aprovechamiento de la energía térmica residual, así como de la conexión con redes térmicas de distrito o redes eléctricas inteligentes.
- Empleo de las tecnologías más eficientes en iluminación (interior y exterior), climatización, ACS, etc., que optimicen el consumo de energía y reduzcan la frecuencia de su mantenimiento o renovación.

En línea con lo anterior Adif y Adif AV han comenzado a desarrollar una serie de experiencias piloto para incorporar los **sellos de sostenibilidad** (VERDE, BREEAM, LEED) a su actividad de redacción de proyectos, fundamentalmente en Estaciones de Viajeros, de forma que los proyectos incorporan diversas medidas de sostenibilidad que se valoran positivamente en este tipo de certificaciones. En función de la experiencia derivada de estos casos piloto, se analizará la posible incorporación de este tipo de medidas/certificaciones de forma general en este tipo de proyectos o en otros proyectos que se realizan en las Entidades.

En este sentido, las **ubicaciones** donde se está procediendo a la **instalación de placas solares** son (estaciones titularidad de Adif y de Adif AV):

INSTALACIONES DE AUTOCONSUMO CON EXCEDENTES

- Abdalajis – Túnel AVE
- Albacete – Vialia Estación Los Llanos
- Andújar – Estación
- Antequera – Estación AVE Santa Ana
- Antequera – Estación AVE Santa Ana – Edificio Técnico
- Barcelona – Estación Montcada Bifurcación
- Cádiz - Estación
- Córdoba – Estación AVE
- Córdoba – Estación El Higuerón - Mercancías
- Cuenca – Estación AVE Fernando Zóbel
- Granada – Estación AVE
- Hospitalet de Llobregat – Talleres
- Huesca – Estación Intermodal – Mantenimiento
- Jaén – Estación
- Játiva – Base Trenes Centro Tratamiento Técnico
- Lebrija – Estación AVE
- Puente Genil Herrera – Estación AVE
- Segovia – Túnel Guadarrama Boca Norte
- Sevilla – Estación AVE Santa Justa
- Tarragona – Estación Clasificación
- Tarragona Plaza Carros – Jefatura Territorial Mantenimiento Infraestructura
- Valencia - Estación AVE Joaquín Sorolla
- Valencia Fuente San Luis – Puesto de Mando
- Villamuriel – Cambiador Ancho AVE
- Zaragoza – Terminal Centro Logístico Zaragoza Plaza

INSTALACIONES DE AUTOCONSUMO SIN EXCEDENTES

- Albacete – Estación Los Llanos – Edificio 'Adificio'
- Alcázar de San Juan – Estación
- Algeciras – Estación
- Alicante – Estación AVE
- Burgos-Estación Rosa de Lima.
- Calatayud-Estación AVE.
- Camp de Tarragona-Edificio Técnico AVE.
- Elche – Edificio Técnico AVE.
- Huelva – Estación AVE
- Huelva – Estación Marismas Rincón
- Linares Baeza – Estación
- Madrid – Estación Abroñigal – Nave y Edificio Gerencia
- Madrid – Estación Abroñigal – Grúas y Ed. Única
- Madrid – Edificio Sor Ángela de la Cruz
- Málaga – Estación Maria Zambrano – Edificio Gerencia Territorial
- Monfragüe – Estación
- Sevilla – Terminal Contenedores La Negrilla
- Vigo Estación Guixar-Terminal Contenedores
- Villaverde Bajo – Almacén Central
- Zaragoza-Estación Delicias

Auditorías energéticas

Realización **cada 4 años**, por exigencia legal Real Decreto 256/2016 modificado por Real Decreto 390/2021. No ha habido auditorías energéticas durante este ejercicio, las próximas se realizarán a lo largo del año 2026.

Sin embargo, se está trabajando en la aplicación de medidas de ahorro energético del análisis realizado de la anterior auditoria energética. Se propusieron unas líneas de trabajo, en la que se priorizan aquellos centros con medidas aplicables en el sistema de Climatización y ACS (con combustible) para alcanzar el objetivo de neutralidad en emisiones de carbono, en línea con el compromiso de Adif y Adif AV para la reducción de emisiones de CO_2 a la atmósfera y la descarbonización de sus instalaciones.

2.1.6. Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales (E1-6)

	Lucha contra el cambio climático		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO_2eq) (121)	7.591	11.542	11.577
Mejora de la eficiencia energética (GWh equivalentes)	53,70	69,69	69,91
Porcentaje de energía eléctrica comprada con certificado de GdO (122)	100	100	100
Porcentaje de energías renovables (energía eléctrica con GdO con respecto al total de energía consumida)	69,60	72,40	70,50

	Toneladas de CO_2eq emitidas/tracción ferroviaria en infraestructuras		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Emisiones de CO_2eq procedentes de la tracción eléctrica (tCO_2eq/año)	190.676	135.409	106.580

		Alcances					
		Ejercicio 2022	%	Ejercicio 2023	%	Ejercicio 2024	%
Alcance 1	Instalaciones de combustión (tCO_2eq)	1.821	14,48	903	8,35	1.890	17,30
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares (tCO_2eq)	5.933	47,17	4.953	45,81	4.292	39,28
	Vehículos (tCO_2eq)	4.208	33,46	4.340	40,14	4.131	37,80
	Procesos (tCO_2eq)	615	4,89	615	5,69	615	5,63
	Suma Alcance 1 (tCO_2eq)	**12.577**	**100**	**10.812**	**100**	**10.928**	**100**
Alcance 2	**% Alcance 1 sobre total**	**46,30**		**52,30**		**58,50**	
	Consumo de energía eléctrica (tCO_2eq)	14.569		9.875		7.750	
	% Alcance 2 sobre total	**53,70**		**47,70**		**41,50**	
	Total (tCO_2eq) Mix eléctrico peninsular	**27.146**		**20.686**		**18.678**	
	Total (tCO_2eq) Mercado eléctrico	**12.577**		**10.812**		**10.928**	

(121) Para una mejor comparativa, se ha utilizado el mismo factor de REE de 2020 (0,124), utilizado para el cálculo de las metas del MTMS.

(122) Dato agregado Adif y Adif AV.

Se destaca como cambio significativo en 2024 la inclusión de la categoría "procesos" dentro del Alcance 1 de la Huella de Carbono, al disponerse de una estimación de las fugas de gases fluorados.

La inclusión en la Huella de Carbono de una estimación de la categoría procesos, gases fluorados, hace que se calculen con mayor exactitud las emisiones de GEI generadas por ambas Entidades pudiendo establecer una estrategia para reducirlas.

El método que se ha utilizado para calcular la huella de carbono es el ***GHG Protocol***, uno de los estándares internacionales con mayor implantación en la actualidad y cuya definición de acciones resulta más acorde con el tipo de actividades emisoras de CO_2 equivalente (CO_2eq) que se cuantifican.

La contabilidad de las emisiones se realiza sobre aquellas actividades incluidas dentro de los límites organizativos, que se plantean considerando el enfoque de control operativo que marca el *GHG Protocol.*

El **criterio de control** operativo establece la inclusión de aquellas operaciones sobre las que las **Entidades tiene un control financiero u operacional**, es decir, sobre las que cuenta con autoridad para introducir e implementar sus políticas operativas y, por tanto, se cuenta con información completa y accesible.

Los distintos límites operativos considerados para la realización del cálculo de la huella de carbono, según las actividades de Adif y Adif AV, son los siguientes:

- **Alcance 1:** Incluye las **emisiones directas**, es decir, aquellas que proceden de fuentes o procesos que son propiedad o están controladas por ambas entidades. Las emisiones que pertenecen a este alcance son las relativas al consumo de las calderas de calefacción y agua caliente sanitaria, grupos electrógenos, emisiones del material motor de tracción y de la maquinaria utilizada en el mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares, así como del uso de la flota de vehículos propia y de las fugas de gases fluorados de los equipos de climatización.

Las emisiones indirectas son aquellas emisiones consecuencia de las actividades de la organización, pero debidas a fuentes de propiedad o controladas por terceras partes. Dentro de las emisiones indirectas se incluyen las de alcance 2:

- **Alcance 2**: se corresponde a las **emisiones indirectas** producidas en la generación de la electricidad adquirida y consumida por Adif y Adif AV.

Los factores de emisión utilizados para el cálculo de la huella de carbono son los siguientes:

- Para la electricidad: factor para el mix eléctrico peninsular Red Eléctrica Española.
- Para el resto de los combustibles: factores de emisión del MITECO.

El 100% de la energía eléctrica adquirida es con Certificado de Garantía de Origen (GdO), por lo que según mercado las emisiones del alcance 2 serían nulas.

Por otro lado, en la actualidad, se está trabajando en la elaboración del reporte de **Alcance 3.** Los datos disponibles hasta el momento son estimados, lo que ha impedido realizar el cálculo definitivo. Sin embargo, se está trabajando en mejorar la calidad de los datos para poder avanzar con el proceso.

De igual forma, la **Intensidad de las emisiones de GEI**, en función de la ubicación y basada en el mercado (emisiones totales de GEI por ingresos netos) se expresa en la siguiente tabla:

	Intensidad de las emisiones de GEI		
	Ejercicio 2022	**Ejercicio 2023**	**Ejercicio 2024**
Intensidad de las emisiones de GEI (tCO_2eq/Mkm-tren)	221,55	167,63	152,78

	Intensidad de las emisiones de GEI (emisiones totales de GEI por ingresos netos)
	Ejercicio 2024
Intensidad de las emisiones de GEI, en función de la ubicación (emisiones totales de GEI por ingresos netos)	10.667
Intensidad de las emisiones de GEI, basada en el mercado (emisiones totales de GEI por ingresos netos)	6.241

Para realizar este cálculo se han utilizado como base los siguientes ingresos de Adif: 1.751.060,00 miles de euros.

2.1.7. Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición de importancia relativa y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático (E1-9)

Durante el año 2024 se ha iniciado la elaboración de un Informe sobre la **Estimación del Impacto Financiero de los Riesgos asociados al Cambio Climático** con el objetivo de conocer tanto los riesgos como las oportunidades reales o potenciales que el cambio climático puede generar en Adif. Además, se está realizando este informe en previsión del cumplimiento de la obligación legal impuesta por el **artículo 32 de la Ley 7/2021**, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como el estándar de reporte en sostenibilidad ambiental ESRS E1-9. Las hipótesis que están siendo utilizadas para la elaboración de este informe son las ya mencionadas en el análisis de resiliencia.

Los objetivos que se pretenden alcanzar con este informe son:

- Completar el análisis de resiliencia que está elaborando la Entidad para evaluar la vulnerabilidad de la red ferroviaria e identificar los **riesgos físicos** a los que está expuesta, ampliando el análisis de estos riesgos físicos más allá de la infraestructura y trasladándolos también al personal laboral de la Entidad, añadiendo los **riesgos de transición** asociados al cambio climático.
- **Estimar el impacto financiero** que estos **riesgos físicos y de transición** pueden llegar a tener en el futuro para la Entidad, así como las oportunidades que Adif puede llegar a aprovechar en el futuro relacionadas con la lucha contra el cambio climático.

- Recomendar un **modelo de gobernanza** en relación con la identificación, evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático.

La elaboración de este informe se está llevando a cabo siguiendo las recomendaciones del *Task Force on Climate Related Financial Disclosures* (TCFD, por sus siglas en inglés) en lo relativo a los elementos clave del reporte sobre riesgos climáticos: la gobernanza, la estrategia, la gestión del riesgo y las métricas y objetivos. Las hipótesis utilizadas para la elaboración de este informe son las ya mencionadas en el análisis de resiliencia.

2.2. Contaminación (E2)

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado **1.4.2. Metodología de análisis de doble materialidad.**

2.2.1. Políticas relacionadas con la contaminación (E2-1)

En 2024 se han difundido a las áreas de actividad el procedimiento "Gestión de Suelos Contaminados" y la instrucción técnica "Elaboración y presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación (IPS / IS)", documentos aprobados en 2022 que regulan las funciones y responsabilidades de Adif en el cumplimiento de la normativa de suelos contaminados, en particular, de la **Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular**, y del **Real Decreto 665/2023**, de 18 de julio, por el que se modifica el **Reglamento del Dominio Público Hidráulico**, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril; el **Reglamento de la Administración Pública del Agua**, aprobado por Real Decreto 927/1988, de 29 de julio; y el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados; y con el fin último de garantizar la protección del suelo y de las aguas subterráneas y superficiales.

En 2024 se ha revisado el cumplimiento del **Plan de Gestión de Suelos Contaminados 2023-2025**, herramienta estratégica de planificación y gestión de la remediación de suelos contaminados en las infraestructuras ferroviarias de Adif. El Plan tiene por objeto determinar los objetivos y la previsión de actuaciones de estudio y diagnóstico ambiental, de descontaminación y de control ambiental de los suelos potencialmente contaminados en las infraestructuras ferroviarias de Adif, teniendo en cuenta su situación ambiental actual, la sensibilidad del entorno, las limitaciones por la actividad y otros condicionantes de la instalación o del medio y los requerimientos de los órganos competentes en medio ambiente, entre otros aspectos.

En 2024 se han **remitido 54 comunicaciones** (59 en 2023) a las distintas administraciones públicas con competencias en suelos contaminados y en protección de las aguas, con objeto de presentar Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación del Suelo; de obtener su autorización para realizar actuaciones de descontaminación de suelos y de aguas, de control y de seguimiento ambiental en los distintos emplazamientos; así como de mantenerlas informadas sobre el desarrollo y los resultados de dichas actuaciones.

Además, en 2024 se han **recibido 15 comunicaciones** (18 en 2023) de las distintas administraciones públicas con competencias en suelos contaminados y en protección de aguas, en las que autorizan o requieren a Adif actuaciones de descontaminación de suelos y de aguas, de control o de seguimiento ambiental en los distintos emplazamientos, o solicitan información, investigación sobre suelos potencialmente contaminados o la presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación del Suelo, entre otras cuestiones.

Adicionalmente, las políticas ambientales que recogen aspectos sobre la contaminación se reportan en el apartado **Gestión ambiental.**

2.2.2. Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación (E2-2)

Información sobre prevención de incendios

	2022	2023	2024
Recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación) (Millones €)	33,33	92,41	92,41 (123)
Gastos en prevención de incendios (Millones €)	18,67	32,85	34,30
Incendios (Nº)	44	29	19

(123) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Por otro lado, las medidas tomadas para prevenir, reducir o reparar las **emisiones de ruido** en las instalaciones y descripción del impacto relacionado son las siguientes:

Medidas preventivas	› Estudios acústicos en fase de Obra y en fase de Explotación. › Revisión ambiental de proyectos en materia de acústica. › Redacción de la Norma Adif General NAG 4-0-0.1. "Metodología para Estudios Acústicos", de aplicación para todos los estudios acústicos que se desarrollen como parte de los proyectos redactados en Adif y Adif AV. › Redacción de la Norma Adif General "Metodología para Estudios Vibratorios" que será de aplicación para todos los estudios vibratorios que se desarrollen como parte de los proyectos redactados en Adif y Adif AV. › Implantación del método común de evaluación de ruido ambiental CNOSSOS en la modelización del ruido producido por las circulaciones ferroviarias de Adif y Adif AV. › Colaboración con el MITECO en la revisión del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
Medidas para reducción de las emisiones	› Redacción de los Mapas Estratégicos de Ruido de la Fase IV para detectar rebases de los Objetivos de Calidad Acústica. › Gestión de quejas y consultas en materia acústica. › Vigilancia ambiental en fase de obra en materia de acústica.
Medidas para reparación de las emisiones	› Ejecución de los Proyectos de Protecciones Acústicas de los planes de acción contra el ruido fases I y II. › Redacción de los Proyectos Constructivos de Protecciones Acústicas resultantes de los Planes de Acción contra el Ruido fase III. › Implantación de medidas para mitigar el ruido en las obras (pantallas temporales, encapsulamientos, etc.). › Construcción de pantallas acústicas en el entorno de las nuevas líneas o la modificación de las existentes.

	Evolución de las quejas de carácter acústico		
	2022	2023	2024
Reclamaciones propias de Adif (Nº)	254	292	376

Estas medidas atañen al impacto relacionado con el ruido y las vibraciones. El objetivo es reducir los efectos nocivos para la salud y mejorar de la calidad de vida de las personas que residen en el entorno ferroviario.

Además, se está trabajando en completar el inventario de instalaciones sujetas a contaminación lumínica, para el establecimiento de las medidas de prevención y reducción de la contaminación lumínica oportunas en cada centro.

Para prevenir las emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono, se realiza un mantenimiento preventivo y correctivo en todas las instalaciones que los contienen. En el caso de que se produzcan emisiones accidentales, se actuará conforme al procedimiento ADIF-PG-109-001-004 Actuación frente a Incidencias Ambientales Menores, en concreto según la ficha de actuación en caso de “Rotura o fallo de sistema de climatización”, en la que se detallan tanto las medidas preventivas como las actuaciones en caso de ocurrencia y la comunicación de la incidencia, con el fin de prevenir o mitigar los potenciales impactos ambientales adversos, dando una respuesta adecuada y eficaz.

FICHAS DE ACTUACIÓN ANTE SITUACIONES DE INCIDENCIA AMBIENTAL MENOR

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN DE INCIDENCIA:

- Rotura o fallo de sistema de climatización.

ASPECTOS AMBIENTALES ASOCIADOS:

- Emisión de gases de efecto invernadero.
- Consumo de energía.

MEDIDAS PREVENTIVAS:

- Utilizar los equipos de climatización de acuerdo al “Manual de Uso y Mantenimiento”.
- Llevar a cabo las operaciones de mantenimiento a través de empresas mantenedoras habilitadas y personal cualificado. Disponer de un registro en el que se recojan todas las operaciones de mantenimiento y reparación realizadas en la instalación.
- Realizar las revisiones periódicas, así como las inspecciones periódicas pertinentes (por parte de un organismo de control acreditado), según normativa vigente.

ACTUACIONES EN CASO DE OCURRENCIA:

- Detener el equipo de forma segura o cortar las fuentes de alimentación del equipo.
- Si es posible tratar de detener el escape del gas o producto.
- Evacuar el área.
- En caso de producirse en un sitio cerrado, cerrar la puerta para evitar la propagación por el resto del edificio y abrir las ventanas para ventilar la zona. Prevenir la acumulación de los gases en lugares peligrosos como alcantarillas, sótanos o lugares de trabajo.
- Antes de la vuelta a la normalidad asegurarse de que la zona se ha ventilado adecuadamente y limpiar la instalación.
- Realizar una adecuada gestión de los residuos generados.

COMUNICACIÓN:

- Comunicar la incidencia al Responsable de la Instalación.
- Avisar a la empresa mantenedora habilitada contratada para que lleve a cabo el mantenimiento correctivo, si procede.

2.2.3. Metas relacionadas con la contaminación (E2-3)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado **Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.**

2.2.4. Contaminación del aire, del agua y del suelo (E2-4)

En este apartado se presenta un inventario de sustancias contaminantes con afectación a la atmósfera, al agua y al suelo. Esta temática es de alta relevancia para Adif y presenta un desafío para las diferentes áreas que trabajan día a día para mantener el servicio.

Uso de contaminantes del aire, agua y suelo

Nº	Nº CAS	Contaminante	Umbral de emisiones		
			Umbral de emisiones a la atmósfera (kg/año) (124)	Umbral de emisiones al agua (kg/año)	Umbral de emisiones al suelo (kg/año)
1	630-08-0	Monóxido de carbono (CO)	69.898	N/D	N/D
2	—	Compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (COVDM)	14.039 (125)	N/D	N/D

Los cloroflurocarburos (CFC) y los hidroclorofluorcarburos (HCFC), sustancias reguladas por el Reglamento 1005/2009 sobre las sustancias que agotan la capa de ozono, se utilizan en equipos y sistemas de climatización y refrigeración existentes en estaciones.

Adif tenía inventariados, a 31 de diciembre de 2023, en el conjunto de estaciones adscritas a la Dirección de Estaciones, un total de once (11) equipos, cuya carga, en 2023, supuso 36,55 kg.

El uso de estos equipos aún está permitido, aunque con bastantes limitaciones. Los equipos no se pueden recargar con CFC y HCFC nuevos. Los HCFC regenerados o reciclados no pueden utilizarse para el mantenimiento o revisión de estos equipos desde el 31 de diciembre de 2014.

Los HCFC contenidos en equipos de climatización y refrigeración deberán recuperarse durante las operaciones de mantenimiento y revisión de los aparatos o antes de su desmontaje o eliminación, para su destrucción, reciclado o regeneración.

(124) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

(125) Dato a cierre de 2023, última información disponible.

En paralelo, en el año 2023 [126] las emisiones indirectas, originadas en las centrales de generación, atribuibles al consumo de energía eléctrica en actividades propias de Adif han representado la principal fuente de emisiones de óxidos de azufre (93,2%).

Las emisiones directas procedentes de las operaciones de mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares en Adif representaron, en el año 2023 [127] el 51,4% de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles no metánicos, el 68,6% de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 47,2% de las emisiones de partículas (PM2,5). Las emisiones directas procedentes de los vehículos utilizados fueron responsables del 63,3% de las emisiones de monóxido de carbono.

En 2024, se han registrado 5 accidentes con afección al suelo (2 accidentes en 2023 y en 2022)

Gestión de suelos contaminados

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de emplazamientos gestionados	31	31	31
Nº de emplazamientos en descontaminación	15	16	15
Nº de emplazamientos en Vigilancia y control	16	15	16
Informes de control y seguimiento emitidos	83 [128]	89 [129]	89 [130]
Emplazamientos con requerimiento Administrativo	15	15	16

Accidentes con afección al suelo

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº accidentes en seguimiento	2	1	2
Nº accidentes producidos	2	2 [131]	5

(126) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

(127) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

(128) Corrección dato de Informe de Gestión 2023.

(129) Corrección dato de Informe de Gestión 2023.

(130) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

(131) Corrección dato de Informe de Gestión 2023.

	Consumo de herbicidas		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023 (132)	Ejercicio 2024
Superficie tratada (m2)	273.435.356	333.385.899	308.315.929
Kg + l	171.801	172.183	170.409
Índice	0,63	0,52	0,55

2.3. Recursos hídricos y marinos (E3)

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado **1.4.2.Metodología de análisis de doble materialidad.**

2.3.1. Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos (E3-1)

Las políticas ambientales que recogen aspectos sobre los recursos hídricos y marinos se reportan en el apartado **Gestión ambiental.**

2.3.2. Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos (E3-2)

Respecto a la Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua, a partir de la información disponible, se puede informar de que la mayoría de las instalaciones de Adif disponen de puntos de vertido de agua residual al sistema integral de saneamiento (en aquellos emplazamientos con certificación se dispone de información más detallada).

Los principales vertidos originados por las actividades propias de Adif son las aguas residuales sanitarias procedentes de los aseos públicos existentes en las estaciones.

En las estaciones con importantes tráficos, las aguas residuales sanitarias están conectadas a las redes públicas de saneamiento, para su tratamiento en las estaciones depuradoras de aguas residuales existentes. Por otra parte, en las estaciones adscritas a la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad, se han continuado las actuaciones de sustitución de pozos negros por conexiones a redes públicas de saneamiento y/o por instalación de sistemas de depuración o fosas sépticas.

Las **tasas por alcantarillado, saneamiento y depuración de aguas residuales** ascendieron, en 2024, a **863.341,29 €.**

Por otra parte, respecto al consumo de agua, durante el 2024, desde la Subdirección de Medio Ambiente, en concordancia con el Plan Estratégico 2030 y los objetivos ambientales establecidos según la Norma UNE-EN ISO 14001, continúa con la sensibilización de todo el personal en relación con el ahorro de agua en las instalaciones pertenecientes a Adif y Adif AV.

La estrategia de minimización de agua en las obras de Adif y Adif AV se centra fundamental-

(132) Corrección dato Informe de Gestión 2023.

mente en maximizar las posibilidades de reutilización de aguas de proceso, alumbramiento y escorrentía que entran en la obra. Para ello, este tipo de efluentes, una vez en obra son depurados para que puedan ser reutilizados en labores como riegos de caminos, riegos de plantaciones, fabricación de hormigones, riegos de plantaciones, etc., de tal forma que se minimice la necesidad de aportar agua procedente de captaciones o empresas suministradoras.

Para la limpieza de lechos de polvo, siempre que es posible se utilizan máquinas barredoras para minimizar el uso de agua

Asimismo, las operaciones de restauración ambiental de las zonas degradas se diseña y ejecuta utilizando material vegetal adaptado a la climatología de la zona, de tal forma que para su subsistencia no requiera aporte de agua extra más allá del derivado de las precipitaciones del lugar.

Por último, indicar que se ha elaborado un **Catálogo de Medidas de Protección del Medio Hídrico** que incluye una batería de medidas para su implementación en obra encaminadas a minimizar la afección de ésta sobre el agua tanto superficial como subterránea. Este catálogo se actualiza periódicamente de tal forma que incluya las mejores medidas disponibles.

La ejecución de obras públicas requiere el consumo de agua para diferentes actividades, tales como riego de caminos, elaboración de hormigón, operaciones de perforación, etc. Asimismo, en algunas obras se generan aguas de proceso, o escorrentía que, una vez tratadas, pueden ser reutilizadas en la propia obra para minimizar el agua consumida por esta.

Los datos de agua reciclada en obra corresponden a las obras activas a fecha 31/12/2023. Los datos de 2024 se encuentran en fase de consolidación. Estos datos proceden de las empresas adjudicatarias que ejecutan las obras y son validados por el Director Ambiental de la Obra. La fuente del dato procede directamente de las obras.

2.3.3. Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos (E3-3)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado **Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.**

2.3.4. Consumo de agua (E3-4)

El **consumo de agua** de red en **actividades propias de Adif (780.932 m³)** se ha calculado a partir del gasto en consumo de agua, de 1.586.776,34 € en 2024, estimando un precio medio para este año de 2,03 €/m3, a partir de una regresión polinómica con la información del INE, cuyo último dato disponible es de 1,92 euros por metro cúbico para el año 2022.

Por otro lado, el 100% del agua consumida por Adif se ha calculado a partir del precio del agua estimado en 2024.

	Consumo de agua total		
Indicador	2022	2023	2024 (133)
Consumo de agua total (m³)	630.371	493.736	780.932

(133) Para el cálculo del consumo de agua de red en actividades propias de Adif se calcula en base al precio medio del agua:2,03 €/m³ en 2024, (2,40 €/m³ en 2023 2,33€/m³ para 2022).

2.4. Biodiversidad y ecosistemas (E4) [134]

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

La información sobre las incidencias, riesgos y oportunidades relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas y su interacción con la estrategia y modelo de negocio, se divulga en el apartado **1.4.1. Resultados y asuntos materiales de reporte (SBM-3).**

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado **1.4.2.Metodología de análisis de doble materialidad.**

2.4.1. Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio (E4-1)

Las cuestiones relacionadas con el Plan de transición y gestión de la biodiversidad y los ecosistemas se recogen en el apartado **2.4.3. Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas (E4-3).**

2.4.2. Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas (E4-2)

Las políticas ambientales que recogen aspectos sobre la biodiversidad y los ecosistemas se reportan en el apartado **Gestión ambiental.**

2.4.3. Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas (E4-3)

Las principales medidas llevadas a cabo para minimizar los impactos sobre la biodiversidad se resumen a continuación:

- **Evaluación ambiental de la actuación.** Esta medida se lleva a cabo en una fase previa, siendo el órgano competente para su tramitación en la mayor parte de las ocasiones el Ministerio de Transportes y Movilidad sostenible que es el encargado de redactar los **estudios informativos** de infraestructuras ferroviarias. Con esta herramienta se consigue seleccionar la alternativa de trazado que supone un menor impacto ambiental evitando la afección sobre los espacios de mayor valor para la biodiversidad.

- **Supervisión ambiental en la redacción de los proyectos.** Cuyo objetivo principal es analizar la suficiencia de las **medidas preventivas, correctoras o compensatorias** que aseguren el cumplimiento de las resoluciones del órgano ambiental (en caso de existir), así como la legislación ambiental de aplicación. La aplicación de estas medidas se realiza teniendo en cuenta el principio de jerarquía en la mitigación. Entre los aspectos supervisados se incluyen las medidas de prevención de impactos sobre la biodiversidad, así como la adecuación de los tratamientos de restauración previstos.

(134) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Sostenibilidad, Objetivo 3 (**PSOS-OE3**).

- **Vigilancia ambiental de las obras en ejecución.** Las obras que pueden tener una mayor incidencia ambiental o se desarrollan en zonas de interés para la biodiversidad cuentan con un **Vigilante Ambiental de Obra o Director Ambiental de Obra (VAO o DAO)** cuyo principal cometido consiste en verificar que se adoptan las medidas definidas en el proyecto constructivo y la correcta integración ambiental de la obra. Asimismo, identifica la aparición de impactos no previstos proponiendo las medidas preventivas o correctoras necesarias para minimizar dicha afección. En este sentido, en algunas ocasiones, la detección en obra de una especie de flora amenazada (en peligro de extinción), ha dado lugar a la **aplicación de medidas compensatorias cuyo objetivo ha sido no solo la compensación de las posibles afecciones, sino el aumento del contingente poblacional de la especie con la consiguiente ganancia neta en termino de biodiversidad.** Este ha sido el caso de las actuaciones llevadas a cabo con la especie *Astragalus devesae* en la línea convencional Ávila-Salamanca.

- **Seguimientos tras la finalización de las obras.** Tras la finalización de las obras se realizan seguimientos por parte de empresas especialistas para determinar la efectividad de las medidas implementadas. Entre ellos destacan los trabajos de seguimiento de las áreas restauradas, así como los trabajos de seguimiento de la efectividad de las medidas implementadas para proteger a la fauna.

Además, es necesario indicar que Adif participa en el **"Grupo de Fragmentación de Hábitats Causada por infraestructuras de Transporte"**, que promueve el trabajo conjunto entre administraciones, órganos ambientales y la comunidad científica para la implementación de medidas que eviten o corrijan las principales afecciones de las infraestructuras de transporte sobre la fauna.

Esta participación en foros técnicos se ha ampliado recientemente con la participación por parte de Adif en el **Proyecto ECOV4R**, (*Ecosystem Valuation for Railways*), liderado por la UIC y en el que participan técnicos de 10 países, cuyo objetivo es desarrollar una metodología para la valoración de servicios ecosistémicos asociados a la infraestructura ferroviaria.

Por otra parte, **no existe un compromiso formal para no abastecerse de áreas protegidas, no obstante Adif cuenta con mecanismos suficientes para asegurar que las áreas protegidas siempre que es posible quedan excluidas de las ocupaciones de obra y que cuando un proveedor de material tiene una cantera o instalación incluidas en espacios protegidos ésta cuenta con los permisos necesarios para poder operar,** lo que asegura que su explotación no compromete los valores del espacio en el que se encuentra.

Como se ha dicho, los proyectos incluyen una **Clasificación del territorio** que clasifica este en función de sus valores ambientales. En dicha clasificación las áreas protegidas se adscriben siempre a la categoría "excluida", por tanto, no podrán albergar elementos auxiliares de la obra tales como préstamos de material y zonas de depósito de sobrantes de excavación u otras ocupaciones de carácter temporal.

Por su parte, a nivel de obra, el contratista está obligado a elaborar un **Plan de Gestión Ambiental**, según la **Instrucción Técnica IT-109-004 de Adif.** Entre sus contenidos, destaca la necesidad de incluir el análisis de la clasificación ambiental del territorio que divide el ámbito de la obra y su entorno en Zonas Excluidas, Restringidas y Admisibles en función de los valores ambientales que ostente cada una de ellas.

La categoría de **zonas excluidas** comprende las **zonas de mayor calidad y fragilidad ambiental** (espacios naturales protegidos, catalogados, inventariados o propuestos para su protección, hábitats naturales de interés co-

munitario, los biotopos singulares o de interés para la adecuada conservación de fauna sensible o significativa, las formaciones de vegetación singular, etc.). **En estas zonas se prohíbe la localización de cualquier tipo de instalaciones temporales o permanente, acopios de materiales, viario o instalación al servicio de las obras,** salvo aquellos que resultaran de inexcusable realización para la ejecución de las obras, lo cual deberá ser debidamente justificado ante el DAO y autorizado por el mismo, contando además con las preceptivas autorizaciones del organismo competente.

Asimismo, en dicho **Plan de Gestión** el contratista debe incluir las **restricciones espaciales y temporales** a tener en consideración durante la ejecución de la obra que aseguren una mínima afección a la biodiversidad. Estas restricciones suelen estar relacionadas con obras que se ubican próximas a espacios **Red Natura 2000** o enclaves en los que se conozca la existencia de especies de flora y fauna de interés.

Una vez comenzada la obra, se realiza a través del Técnico de Medio Ambiente de la empresa contratista, el **seguimiento de las medidas** definidas tanto en proyecto como en el PGA encaminadas a minimizar la afección de la obra sobre espacios naturales, con especial énfasis en las zonas adscritas a la Red Natura 2000. Toda esta labor de seguimiento es supervisada por el **Director Ambiental de Obra**, quedando reflejado este desempeño en los **informes de cumplimiento de la resolución ambiental** que elabora periódicamente y que quedan a disposición de la autoridad ambiental, por si determinase la necesidad de implementar medidas adicionales de protección.

Adicionalmente para obras de Adif el Técnico de Medio Ambiente de la empresa contratista cumplimenta un **Diario Ambiental de Obra** (IT-109-001-006), que es supervisado por el Director Ambiental de Obra o Vigilante Ambiental de Obra DAO, en el que entre otras cuestiones se controla la procedencia de los materiales de préstamos y canteras, que entran en la obra de tal forma que pueda asegurarse que todos proceden de instalaciones que cuentan con los preceptivos permisos.

2.4.4. Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas (E4-4)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado **Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.**

2.4.5. Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas (E4-5)

Adif ha identificado emplazamientos ubicados dentro o cerca de zonas sensibles en cuanto a biodiversidad a las que esté afectando negativamente.

En este sentido, a continuación, se divulga el número y la superficie (en hectáreas) de los emplazamientos en propiedad, arrendados o gestionados dentro o cerca de dichas zonas protegidas o de zonas clave para la biodiversidad:

Indicador	2024
Nº de obras de Adif ocupando Espacios Red Natura 2000	116
Longitud de líneas titularidad de Adif ocupando Espacios Red Natura 2000 (km)	1.108,40

Asimismo, es importante matizar que el reporte se realiza utilizando dos parámetros: número de obras que estuvieron activas al menos 1 día en 2024 y ocupaban zonas incluidas en Espacios de la Red Natura 2000, y la longitud de línea en explotación que se encuentra incluida en Espacios de la Red Natura 2000.

El dato de longitud de línea en explotación que ocupa espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, se ha calculado utilizando un sistema de información geográfica, utilizando la definición de líneas ferroviarias incluida en el sistema ID Adif y la cartografía de espacios Red Natura 2000 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Cabe señalar que la creación de la Red Natura 2000 es posterior a la construcción de la práctica totalidad de la red ferroviaria perteneciente a Adif.

Respecto a la superficie (en hectáreas) de los emplazamientos en propiedad, arrendados o gestionados dentro o cerca de dichas zonas protegidas o de zonas clave para la biodiversidad, el dato es el siguiente:

Indicador	2024
Superficie de Líneas titularidad de Adif ocupando Espacios Red Natura 2000 (ha)	1.995,10

Métricas adicionales

La Red Ferroviaria de Adif presenta una gran antigüedad por lo que las transformaciones por ocupación en los usos de suelo se materializaron hace muchos años. En consecuencia, las obras de mantenimiento y mejora que se realizan en esta infraestructura no suponen cambios permanentes significativos en la ocupación del suelo, materializándose en la propia infraestructura ferroviaria, lo que no supone cambios en los usos del suelo.

Adif participa en la Estrategia de Desfragmentación de Hábitats Afectados por Infraestructuras Lineales de Transporte aprobada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. El objetivo de la misma es abordar actuaciones de desfragmentación de hábitats en infraestructuras lineales de transporte. Esta estrategia se desarrollará a través de un plan de trabajo quinquenal (2025-2029) en el que se llevarán a cabo actuaciones específicas de desfragmentación de la red ferroviaria tanto convencional como de alta velocidad. Por el momento no se cuenta con resultados de la aplicación de dicha estrategia.

Adif y Adif AV han desarrollado un marco normativo que permite acometer actuaciones en caso de que se produzcan electrocuciones de fauna en la catenaria ferroviaria. Así, ante un incidente por electrocución (bien notificado por la administración o bien notificado por el personal de mantenimiento de Adif), se analiza la especie afectada y en función de su estatus de protección y su dominio vital se establece un ámbito de corrección de catenaria.

Así durante 2024 se han notificado 15 electrocuciones en catenaria todas ellas en líneas ferroviarias de Adif. La especie que más siniestros ha producido ha sido el búho real (4)

Cabe señalar que tras la puesta en funcionamiento de este marco normativo para catenaria, durante 2024 ha comenzado la redacción de la "Nota Técnica: Protecciones de la Avifauna en las líneas áreas de Alta Tensión con conductores desnudos de titularidad de Adif", cuyo objetivo es desarrollar soluciones técnicas enfocadas a la protección de la avifauna contra la electrocución y las colisiones con los elementos de las LAT con conductores desnudos de titularidad de Adif, existentes y en fase de diseño, así como servir de referencia para la adopción de medidas ante incidencias relativas a la avifauna.

2.5. Uso de los recursos y economía circular (E5)

Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación (IRO-1)

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado **1.4.2.Metodología de análisis de doble materialidad.**

2.5.1. Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular (E5-1)

Respecto a la economía circular, Adif y Adif AV han colaborado en la elaboración de la Estrategia Española de Economía Circular 2030, desarrollada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y aprobada en junio de 2020 por el Consejo de Ministros. Asimismo, han participado en la definición del I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023, enmarcado en dicha Estrategia, con la contribución de seis iniciativas en los ejes de consumo, gestión de residuos, mercado de materias primas secundarias, y empleo y formación. De cara al siguiente periodo, en 2024, se participó en el proceso de elaboración del II Plan de Acción de Economía Circular 2024-2026. En donde, Adif y Adif AV están colaborando con la propuesta de actualización de cuatro medidas incluidas en el I Plan de Acción y la contribución de cuatro nuevas iniciativas.

Como consecuencia a la crisis energética producida por la guerra en Ucrania, a mediados de 2022 según aprobación de la Orden PCM/466/2022 y el Real Decreto-Ley 14/2022, ambas Entidades están implantando una serie de medidas en materia de sostenibilidad, ahorro y eficiencia energética. Estas persiguen reducir los consumos energéticos y reducir la dependencia energética, avanzando en la descarbonización de la economía y fomentando la generación de energía a partir de fuentes renovables.

Adicionalmente, en 2024 se continúa trabajando mediante los tres encargos corporativos con EMFESA para la gestión de residuos históricos, especiales de mantenimiento y vertidos, y de obras de inversión en período transitorio de Adif y Adif AV. Durante este ejercicio 2024 se ha producido un avance significativo en el ritmo de los trabajos, habiéndose ejecutado el 75% del total de los expedientes que se han cerrado desde el inicio de los encargos.

Bajo estos tres encargos, durante 2024 se ha trabajado en un total de 604 expedientes, habiéndose cerrado 233 de ellos y producida la anulación de 25. En los 346 restantes se han llevado a cabo los trabajos previos de tipo administrativo.

Además, las políticas ambientales que recogen aspectos sobre el uso de recursos y la economía circular se reportan en el apartado **Gestión ambiental.**

2.5.2. Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular (E5-2)

Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023

Durante el periodo 2021-2023 Adif y Adif AV han colaborado con la Estrategia Española de Economía Circular 2030 impulsando el I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023 con 6 iniciativas incluidas en los ejes de: Consumo, Gestión de Residuos, Mercado de Materias Primas Secundarias y Empleo y Formación. Estas iniciativas han sido incluidas en el II Plan de Acción de Economía Circular para el periodo 2024-2026.

A continuación, se expone el estado de evolución de los **proyectos incluidos** en el PAEC:

1. **Proyecto Ecomilla: Medida en desarrollo.** La definición del proyecto, tanto a nivel argumental como de implantación, continúa su curso. Únicamente hay que señalar que al ser una medida en desarrollo se ha ampliado el plazo destinado a la consecución de los hitos e incorporándose al conjunto de medidas incorporadas en el II PAEC.

   Esta medida se ha revisado y propuesto para el II PAEC 2024-2026.

2. **Elaboración de una Catálogo de criterios ambientales y sociales para la contratación. Medida finalizada.** Se ha finalizado de elaborar el "Catálogo de posibles Cláusulas Ambientales a incluir en los distintos contratos de Adif y Adif AV" y la Guía de Uso del Catálogo de Cláusulas Ambientales. Entre las cláusulas a incorporar se incluyen cláusulas relacionadas con Economía Circular.

   El grupo interno de trabajo, liderado por la Subdirección de Medio Ambiente, está trabajando en la implementación de cláusulas ambientales en los contratos de su ámbito de actuación como proyecto piloto.

3. **Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso: Medida finalizada.** En 2023, al cierre del PAEC, se presentan 23 inmuebles o terrenos arrendados.

4. **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: Medida finalizada.** Los datos recopilados a fecha de 31 de diciembre de 2023 son: El 12,49% de las tierras y rocas que entran en la obra para ejecución de infraestructura provienen de la valorización de tierras sobrantes de otras obras (1.129.684 de 9.042.788 m^3 utilizados).

   El 36,90% de las tierras y rocas limpias excedentarias de las obras son valorizadas en otras obras o en la restauración de espacios degradados (8.933.318 de 24.207.275 m^3 de excedente).

   Esta medida se ha revisado y propuesto para el II PAEC 2024-2026.

5. **Medidas para incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e in-**

tegración paisajística consecuencia de obras ferroviarias: Medida finalizada. Los datos recopilados a fecha de 31 de diciembre de 2023 son: Porcentaje de superficies a ocupar en las que se recupera y acopia la Tierra vegetal: 94,93% (17.111.666 m^2 decapados de 18.025.033 m^2 ocupados). Porcentaje de Tierra vegetal correctamente conservada: 94,91% (4.559.871 m^3 bien conservados de 4.804.563 m^3 acopiados) y porcentaje de superficies a restaurar en las que se ha extendido previamente tierra vegetal: 92,95% (305.508 m^2 con TV extendida de 328.667 m^2 de superficies a restaurar en obras finalizadas).

En el año 2023 como novedad se incluyó las entregas a gestor autorizado (sin orden APM) y la utilización en la propia obra.

Esta medida se ha revisado y propuesto para el II PAEC 2024-2026.

6. **Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en estaciones de ferrocarril: Medida finalizada.** En el año 2023 se decide ampliar el alcance de la iniciativa a más proyectos, e incluirla como medida recurrente en el II Plan de Acción de Economía Circular. En el periodo 2021-2023, 14 proyectos han utilizado materiales de acabados, reciclados, regionales y sostenibles, sobre el total de ellos que cumplen que al menos el 10% de su PEM estén vinculados a soluciones sostenibles.

   Esta medida se ha revisado y propuesto para el II PAEC 2024-2026.

Tras concluir el I Plan de Acción y de cara al siguiente periodo (2024 – 2026), Adif y Adif AV están participando en el proceso de elaboración del II Plan de Acción de Economía Circular, en donde se está contribuyendo con el Plan con la actualización de cuatro medidas incluidas en el I Plan de Acción y la aportación de cuatro nuevas iniciativas.

Estas 4 medidas recogidas en el I PAEC e indicadas con anterioridad, se han reagrupado para el II PAEC en **3 iniciativas**, quedando de la siguiente manera:

1. **Proyecto Ecomilla.**
2. **Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras:** Esta medida, que atiende al principio de jerarquía de residuos, procede de la agrupación de dos medidas incluidas en el I PAEC: la 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, y la medida para incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística consecuencia de obras ferroviarias.
3. **Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en estaciones de ferrocarril.**

Además de las anteriores, en el II Plan de Acción (2024-2026), Adif AV contribuye con **4 iniciativas más:**

- Revisión del modelo de gestión de residuos en Adif y Adif AV.
- Regeneración/reutilización de aparatos de vía.
- Certificación de sostenibilidad de los proyectos de estaciones.
- Valorización mediante reciclado de RCD.

Estas 7 iniciativas con las que colaboran Adif y Adif AV en el II Plan de Acción de Economía Circular (PAEC) 2024-2026 están incluidas en los ejes de: Consumo, Gestión de Residuos y Mercado de Materias Primas Secundarias.

A fecha 20 de enero de 2025, el II Plan de Acción de Economía Circular se encuentra en la fase de recabar el informe del Consejo Asesor de Medio Ambiente de forma previa a su aprobación por Acuerdo de Consejo de Ministros.

Por otro lado, durante el año 2024 se ha llevado a cabo una revisión del procedimiento general de gestión de residuos de las Entidades Adif y Adif AV, para plasmar los criterios de actuación que se aprobaban con la promulgación del Nuevo Modelo de Gestión de Residuos. De la misma manera, se ha comenzado a revisar los procedimientos específicos que describen las vías de gestión corporativas de residuos históricos y especiales. Todos estos documentos se encuentran aún en fases previas a su firma.

Para la operativa bajo los procedimientos corporativos, se trabaja desde la Subdirección de Medio Ambiente con cuatro encargos de gestión de residuos a través de Agente Autorizado:

- Encargo para la gestión de Residuos Históricos de Adif y Adif AV.
- Encargo para la gestión de Residuos Especiales de Adif y Adif AV.
- Encargo para la gestión de Residuos de Obras de Inversión en período transitorio.
- Encargo para la gestión de Residuos Peligrosos desde los CAR.

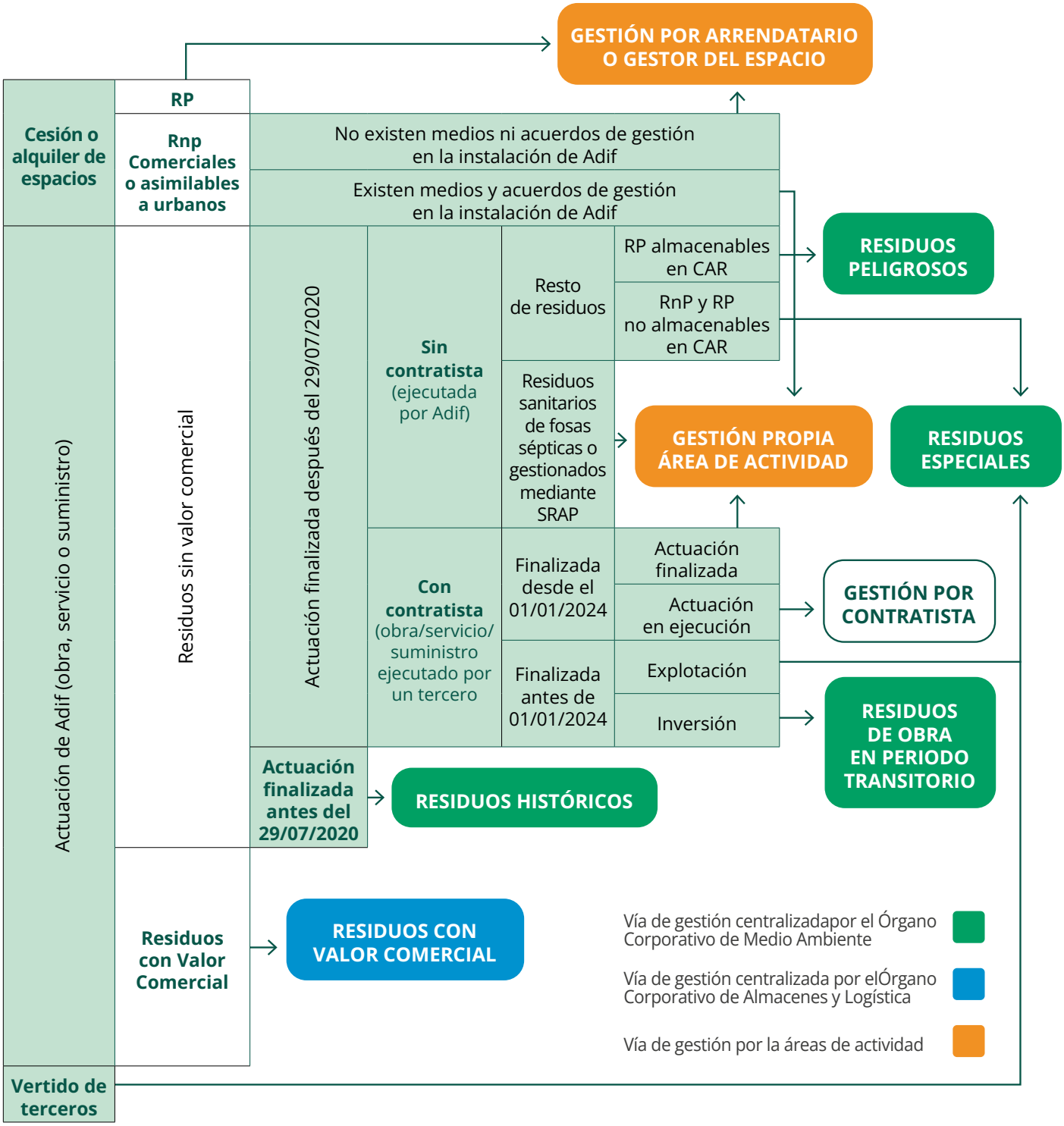
Los tres primeros se ejecutan con el apoyo de un equipo especializado de 6 delegados territoriales, y una coordinación centralizada que cuenta también con un técnico de soporte documental.

Por otra parte, desde el año 2024 se ha comenzado a elaborar el Archivo Cronológico global de la entidad, dando registro en el mismo a todas las operaciones de retirada y gestión de residuos que se llevan a cabo tanto mediante los contratos corporativos, como aquellas que las áreas de actividad declaran haber realizado con encargos propios. Este Archivo Cronológico contempla no solo aquellos campos de información que requiere la normativa vigente, sino otros asociados a la tipología y origen del residuo. Ello nos permitirá realizar exhaustivos análisis de información global, así como la visualización de tendencias y obtención de datos de evolución en sucesivos ejercicios.

Además, en 2024 se han empezado a elaborar informes mensuales donde se refleja la evolución de los trabajos que se están llevando a cabo, así como una comparativa anual.

Modelo de Gestión de Residuos de Adif y Adif AV

El **Nuevo Modelo de Gestión de Residuos de Adif y Adif AV** establece diferentes vías de gestión de los residuos en función de la tipología y el origen de los mismos. Dichas vías se representan en el siguiente esquema:



La centralización progresiva de la gestión de los residuos, circunscrita al ámbito de los residuos peligrosos desde 2011, de los residuos históricos desde 2022 y de los especiales desde 2023, supone una mayor garantía de entrega controlada y documentada a gestor autorizado mediante la coordinación de un Agente de Residuos a nivel global. Ello contribuye a garantizar no solo las mejores prácticas en gestión de residuos sino también a disponer de un dato fiable acerca de las mismas. En 2024 [135], un 99,89% de los residuos gestionados por esta vía se destinaron a valorización.

Por otra parte, en línea con los principios de la Economía Circular y en los casos que proceda, en toda obra, actuación, servicio o suministro de Adif deberán tenerse en cuenta criterios de reutilización de los materiales excedentarios que como consecuencia de su ejecución pudieran surgir.

Desde la fase de proyecto si existiera, o bien desde la definición de una obra, actuación, servicio o suministro, deberá determinarse concretamente y en los casos que proceda, qué materiales resultantes van a ser objeto de reutilización cierta, incluyendo siempre que se conozca, la actuación donde pretenden ser empleados de nuevo.

La reutilización de los materiales podrá ser interna o por un tercero, vía donación o venta. Todo ello se encuentra regulado en diferentes procedimientos internos.

Los materiales que no sean reutilizados serán considerados residuos y deberán gestionarse como tal teniendo en cuenta la jerarquía de residuos, debiendo quedar definida y bien diferenciada, en el caso de actividades contratadas, la generación de residuos de Adif o Adif AV de la propia del contratista.

Las Áreas de Actividad deben avanzar hacia la gestión sostenible de sus procesos, con el objetivo final de reducir la cantidad y la peligrosidad de los residuos generados. En este sentido, deberán tenerse en cuenta los principios de reducción en la generación de residuos en todas las fases del ciclo de vida de su actividad, incluyendo la planificación de dichas actividades y procesos, la compra de materiales, la contratación de servicios y la definición de los proyectos.

Respecto a la metodología de control en todas las obras de la gestión de los residuos de construcción y demolición que son responsabilidad del contratista:

Las medidas de prevención, reciclaje y reutilización de materiales en cada una de las obras de construcción se diseñan en el Estudio de Gestión de Residuos (EGR) que incluyen todos los proyectos constructivos. Para una adecuada redacción de dicho EGR Adif y Adif AV han desarrollado la NAG 4-0-3.0 Norma General de Adif "Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición", aprobada en diciembre de 2024, que incluye las directrices de diseño de las medidas de prevención y minimización de residuos en las obras.

Por su parte, en fase de obra la empresa adjudicataria elabora un Plan de Gestión de Residuos (PGR) que sobre la base del EGR detalla las medidas de prevención y minimización de residuos.

Durante esta fase, las obras que presentan potencial afección ambiental cuentan con un Vigilante Ambiental de Obra o Director Ambiental de Obra, que supervisa la correcta gestión de los residuos generados en obra

(135) Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

Adicionalmente las obras incluidas en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) incluido en el Programa Next Generation EU deben asegurar que cumplen con el objetivo de lograr que al menos el 70% de los residuos de construcción y demolición generados -en peso- (excluyendo los residuos de tierras y piedras sin sustancias peligrosas), se preparen para la reutilización, el reciclaje y la valorización, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales.

Para asegurar el cumplimiento de este objetivo medioambiental, Adif y Adif AV ha desarrollado un sistema de monitoreo de la gestión de residuos en obra, para la detección de las actuaciones que se desvían del valor objetivo del 70% a fin de poder reorientarlas para el cumplimiento del mismo.

Este monitoreo comienza antes del inicio de obra con el análisis de los datos procedentes del Estudio de Gestión de Residuos de proyecto. Posteriormente, al inicio de la obra, se analizan los datos procedentes del Plan de Gestión de Residuos que elabora el adjudicatario de las obras. Una vez comenzada la ejecución material de la obra, se elaboran fichas de seguimiento de gestión de residuos con cadencia mensual, con el objetivo de detectar desviaciones en el porcentaje de residuos de construcción y demolición valorizados. En caso de detectarse desviaciones se disponen las medidas correctivas necesarias para poder alcanzar los objetivos planteados.

Los resultados del seguimiento del control que la Entidad realiza sobre los residuos titularidad del contratista respecto del **cumplimiento del valor objetivo del 70%**, obtenidos son los siguientes:

- Valorización de residuos de construcción y demolición no peligrosos en obras MRR en 2024 = 1.630.657, 79 Tn
- Eliminación de residuos de construcción y demolición no peligrosos en obras MRR en 2024 = 16.820, 78 Tn
- % Valorización de residuos de construcción y demolición no peligrosos en obras MRR en 2024 = 99%

Plan de incorporación de la metodología BIM

Principales Hitos

- **500 iniciativas en plataforma colaborativa BIM**, también llamada Entorno Común de Datos.
- La Orden PCM/818/2023, de 18 de julio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de junio de 2023, por el que se aprueba el **Plan de Incorporación de la Metodología BIM** en la contratación pública de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes", el uso de BIM en la contratación pública mejora la eficiencia del gasto público, reduciendo plazos y costes en la ejecución de contratos del sector público y mejorando la productividad. La metodología BIM, además:
  - Potencia una **menor huella ambiental** en todas las etapas del ciclo de vida de los activos que se desarrollan utilizando la metodología.
  - Potencia **desarrollos más equitativos, colaborativos y enfocados en las necesidades sociales** gracias a su aplicación.
  - **Mejora la gobernanza de los proyectos** y las obras, gracias a unos requisitos BIM estandarizados, al uso de la documentación BIM de referencia elaborada específicamente para Adif y al uso de una plataforma informática colaborativa para la gestión de proyectos y obras, **facilitando la toma de decisiones informadas y mejorando la gestión de la información.**
- Además, Adif es miembro fundador de '***Europe's Rail Join Undertaking***' **(ERJU)**, el nuevo partenariado de I+D+i de la Unión Europea dedicado de forma específica al ferrocarril. El objetivo de la ERJU es ofrecer una red ferroviaria europea integrada de alta capacidad eliminando las barreras a la interoperabilidad y proporcionando soluciones sistémicas al sector con el objetivo de acelerar el desarrollo y despliegue de proyectos e innovaciones. BIM tiene presencia en algunas iniciativas de ERJU, sobre todo en los Grupos de Trabajo:
  - "WP27 – *Digital Asset Engineering*".
  - "WP30 – *Conceptual Data Model and semantic dictionary evolution*".

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos:**
  - **Riesgo ambiental:** la metodología BIM requiere de un uso mayor de equipos informáticos que pueden **aumentar el consumo energético y la huella de carbono.**
  - **Riesgo social:** la **digitalización excesiva** podría afectas a aspectos relacionados con la falta de contacto personal y generar estrés.
  - **Riesgo de gobernanza:** Una mala implementación de BIM podría **derivar en sobrecostes, retrasos o fallos técnicos** que perjudiquen la imagen de la organización.

Principales riesgos y oportunidades

- **Oportunidades:**
  - **Ambiental:** Optimización del uso de recursos, permitiendo calcular con precisión las necesidades para disminuir el consumo energético y la huella de carbono. No existe un plan para ello.
  - **Social:** También puede ayudar a la **creación de empleos especializados y oportunidades de formación y desarrollo personal,** adquiriendo nuevas competencias. Existe un **plan de formación** basado en tres ciclos formativos
  - **Gobernanza:** Por otro lado, una buena implementación acarrea **beneficios en la gestión de todo el ciclo de vida** del desarrollo de infraestructuras mejorando la eficiencia y sostenibilidad del gasto público. La implementación de BIM es en sí mismo un plan de gobernanza en la gestión y el desarrollo de proyectos y ejecución de obras, además de permitir realizar una mejor gestión de información en fase de mantenimiento y gestión de activos.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- **Aumentar el número de usuarios y empresas** aplicando BIM.
- **Fase 2 de Implementación BIM**, además de **mejorar la documentación de Fase I** (2020-2024) **e implementar BIM en fase de mantenimiento y de gestión de activos**, se va a desarrollar una metodología SROI de análisis de la rentabilidad socio económica de la implementación, que busca no solo medir elementos cuantificables como ahorros económicos y de tiempos de gestión sino otros aspectos de gran interés social y ambiental.
- **Cumplir los plazos de licitación y adjudicación** establecidos por la UE y Adif AV en relación con el **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.**

La **metodología BIM** permite mejorar la forma de diseñar y construir infraestructuras resilientes, promoviendo la industrialización sostenible mediante la estandarización que promueve BIM y fomentando la innovación gracias a la aplicación de las nuevas tecnologías que lleva aparejadas.

A finales de 2024 trabajan más de 3.500 personas en la plataforma y personal de 240 empresas tienen acceso, colaborando en sus respectivos contratos con el personal de Adif. Asimismo, el uso de modelos digitales BIM en una plataforma colaborativa tipo CDE, permi-

te almacenar la información de los activos, de tal manear que se podrá mejorar la gestión de información que se realiza en mantenimiento y gestión de activos, tanto en procesos de mantenimiento correctivo como preventivo, así como predictivo, pudiendo integrarse esta información con el Gestor Integral de Activos corporativo. No aplica la previsión de amortizaciones de activos ferroviarios relevantes.

En la fase 2 de la Implementación BIM en la que está Adif, además de mejorar la documentación de Fase I (2020-2024) e implementar BIM en fase de mantenimiento y de gestión de activos, se va a desarrollar una metodología SROI de análisis de la rentabilidad socio económica de la implementación, que busca no solo medir elementos cuantificables como ahorros económicos y de tiempos de gestión sino otros aspectos de gran interés social y ambiental.

Los objetivos para 2025 son aumentar el número de usuarios y empresas aplicando BIM de manera estándar, lo que conlleva la creación sinergias de ahorro y reducción del consumo energético

2.5.3. Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular (E5-3)

Las metas y compromisos ambientales, junto a los indicadores de seguimiento correspondiente se divulgan en el apartado **Metas planteadas en el ámbito del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV.**

2.5.4. Entradas de recursos (E5-4)

A continuación, se detalla el consumo de material ferroviario de Adif en 2024.

Consumo de material ferroviario en **las operaciones de mantenimiento de infraestructuras,** Adif en 2024:

- Traviesas de madera: 2.122 t
- Traviesas de hormigón: 147.760 t
- Carril: 25.168 t
- Balasto silíceo: 931.055 t

Consumo de material ferroviario en la **construcción de nuevas líneas**, Adif en 2024:

- Traviesas de hormigón: 14.937 t
- Carril: 17.102 t
- Balasto silíceo: 47.975 t

2.5.5. Salidas de recursos (E5-5)

Gestión de residuos Adif

Tipo de Residuo [136]	Un.	Residuos destinados eliminación			Residuos valorizados			No valorizados y no eliminados	TOTAL
		Incinerados	Vertedero	Otras operaciones	Preparación para reutilización	Reciclado	Otras valorizaciones	Otros	
Residuos peligrosos	Kg	453	11.135	1.482	706	175.233	3.958.335	0	4.147.344
	%	0,01	0,27	0,04	0,02	4,23	95,44	0	100
Residuos no peligrosos	Kg	0	48.522	48	0	51.098.595	22.714	0	51.169.879
	%	0	0,09	0	0	99,86	0,04	0	100

Desde la puesta en marcha del nuevo modelo corporativo de gestión de residuos en Adif, los flujos más importantes de residuos que se están generando son los correspondientes a traviesas de hormigón (más de un 86% en peso) y de madera (más de un 7% en peso).

En el primer caso, se trata de un material inerte y fácilmente valorizable mediante el machaqueo y generación de un árido que se puede reutilizar tanto en ámbito interno como en actuaciones de ingeniería civil fuera del ámbito ferroviario.

En el caso de las traviesas de madera, se trata de un residuo peligroso por su contenido en creosota. El tratamiento principal para este residuo es la valorización energética (incineración con aprovechamiento energético).

Igualmente, los materiales de residuos que produce la Entidad son muy variados, dada la diversidad de procesos y actividades que los originan. Sin embargo, muy mayoritariamente se trata de residuos inertes, compuestos por hormigón (traviesas).

Residuos producidos [137]

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024 [138]
Residuos peligros generados en la explotación y mantenimiento de infraestructuras (T)	110,08	133,79	4.147
Intensidad de generación de residuos peligrosos (t residuos/millones km tren) [139]	0,853	0,658	N.D.
Residuos peligrosos destinados a valorización (%)	85,70	85,30	99,69

(136) Datos agregados (Adif + Adif AV). La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

(137) Datos agregados (Adif +Adif AV). La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

(138) Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

(139) Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

	Distribución categorías de residuos		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024 (140,141)
Baterías, pilas y acumuladores (%)	52,20	36,62	0,12
Material eléctrico y electrónico (%)	15,96	25,28	0,30
Restos de separadores de agua (%)	9,84	19,35	0,03
Gases en recipientes a presión (%)	0,98	0,83	0,01
Residuos de envases (%)	3,52	3,76	0,01
Aceites y grasas (%)	5,14	5,96	0,02
Residuos de adhesivos y sellantes (%)	0,02	0,29	0
Residuos con hidrocarburos (%)	-	0,03	0
Trapos y otros absorbentes (%)	2,76	4,52	0,01
Restos metálicos contaminados (%)	1,44	1,05	0,05
Restos de combustibles (%)	0,21	0,17	0
Residuos sanitarios (%)	0,25	0,12	0
Traviesas de madera (%)	N/D	N/D	7,05
Traviesas de hormigón (%)	N/D	N/D	86,12
Metales (%)	N/D	N/D	3,24
RCD (%)	N/D	N/D	2,32
Asimilables a urbanos (%)	N/D	N/D	0,11
Otros residuos no peligrosos (%)	N/D	N/D	0,55
Otros residuos peligrosos (%)	7,69	2,03	0,07

(140) Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental.

(141) Datos agregados (Adif +Adif AV). La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV.

Metodologías utilizadas para calcular los datos (residuos generados)

La fuente de los datos utilizada en todos los casos es la información contenida en los **Documentos de Identificación,** emitidos por el gestor que realiza el tratamiento (intermedio o final) de los residuos. Este es el documento legal oficial que, además, consta en las Administraciones públicas. Para la obtención de la información relativa al tipo de tratamiento, se utiliza en los casos que se dispone, los certificados de tratamiento final que emiten los gestores finales.

Toda la información se vuelca en el Archivo Cronológico Global de la Entidad, elemento que permite, a través de diversos filtros, obtener gran cantidad de datos e indicadores.

03
INFORMACIÓN SOCIAL (ESRS S)

3.1. PERSONAL PROPIO (S1)
3.2. TRABAJADORES DE LA CADENA DE VALOR (S2)
3.3. COLECTIVOS AFECTADOS (S3)
3.4. CONSUMIDORES Y USUARIOS FINALES (S4)

INFORMACIÓN SOCIAL (ESRS S)

3.1. Personal propio (S1)

Principales Hitos

Relaciones Laborales

- **Finalización del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV y constitución de la Comisión Negociadora** para la negociación del III Convenio Colectivo de Adif.
- Acuerdo para la implementación en Adif y Adif AV de la **jornada de 1.536 horas anuales** firmado el 14 de junio de 2024 (35 horas semanales).
- Avance hacia la **implantación de una red de mujeres en Adif y Adif AV**. Trabajo de diseño, elaboración de normas de funcionamiento, modelo de gobernanza y preparación del evento de lanzamiento previsto para el trimestre de 2025.
- Revalidación de los **galardones de *Empowering Women's Talent* y *Diversity Leading Company*** que otorga el portal de recursos humanos Equipos y Talento.
- Consolidación y progreso en el **nivel avanzado en igualdad** según la herramienta de medición de brecha de género del **programa *Target Gender Equality*** de Pacto Mundial de las Naciones Unidas.
- Contribución al reconocimiento de la expresidenta de Adif y Adif AV Mª Luisa Domínguez, actual directora de Planes y Proyectos Estratégicos de las entidades, y su consecución del **premio *Women in Rail* 2024** en la categoría de Liderazgo y Mentoría por su inspiración para guiar a una próxima generación de mujeres al ámbito laboral ferroviario.
- Obtención del **"Reconocimiento de buenas prácticas en promoción de la salud"** dentro de la Red Española de Empresa Saludable (REES).

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

Relaciones Laborales

Los **principales riesgos en materia de relaciones laborales** que se presentan en la Entidad son los siguientes:

- **Huelgas ante la finalización de la vigencia del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV y el nuevo convenio;** para ello se han realizado los trabajos preparatorios para establecer la legitimación de las partes, el ámbito del convenio y posterior constitución de la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Adif y Mesas Técnicas. Estás huelgas pueden producir limitación de la movilidad de la ciudadanía, pérdida de productividad y de reputación en la Entidad.
- **Acoso laboral:** aplicación y seguimiento de los **Protocolos de Acoso Laboral y Sexual y por Razón de Sexo.**
- **Discriminación laboral:** fase de **preparación de medidas para erradicar la discriminación LGTBI** en la empresa. Comienzo del proceso de adaptación a la nueva Ley 3/2023 para la igualdad real y efectiva de las personas trans y para la garantía de los derechos de las personas LGTBI, que se negociarán en el primer cuatrimestre de 2025.
- **Incumplimiento de los derechos sindicales y laborales:** aunque en general no se identifican riesgos en este ámbito desde la perspectiva de sostenibilidad, es fundamental mantener una **vigilancia constante para asegurar el cumplimiento** de la normativa y el respeto a los derechos de los trabajadores.
- Posible **falta de alineación entre la normativa vigente y las políticas internas,** lo que podría generar incumplimientos legales o inconsistencias en la gestión de derechos laborales.
- Riesgos de que se produzcan conflictos fruto de la **efectividad del Acuerdo Marco para una Administración del Siglo XXI firmado el 19 de octubre de 2022** a través de Acuerdo para la reducción de jornada a 1.536 horas anuales firmado el 16 de junio de 2024, su implementación y seguimiento con el objetivo de evitar conflictividad.

Adicionalmente, la información sobre las incidencias, riesgos y oportunidades relacionada con la propia plantilla y su interacción con la estrategia y modelo de negocio se divulga en el apartado **1.4.1. Resultados y asuntos materiales de reporte (SBM-3).**

3.1.1. Políticas relacionadas con el personal propio (S1-1)

Relaciones Laborales

Adif desarrolla diversas iniciativas para garantizar un entorno laboral justo, equitativo y en constante diálogo con la representación de los trabajadores.

En el ámbito de negociación colectiva y relaciones laborales, Adif trabaja en la negociación y establecimiento de su tercer Convenio Colectivo propio (III CC Adif), asegurando la representación legítima de las partes y la consolidación de acuerdos beneficiosos para la plantilla. A través de la Comisión Negociadora y las Mesas Técnicas, se abordan temas clave como la jornada laboral, condiciones de trabajo y la gestión de conflictos, priorizando la estabilidad y el bienestar de las personas trabajadoras.

Además, se mantiene un **canal de interlocución permanente con los representantes de los trabajadores** para prevenir conflictos

laborales que puedan afectar tanto a la movilidad de la ciudadanía como a la productividad y reputación de la empresa.

Respecto al **compromiso con la igualdad y la diversidad** la Entidad lo refuerza a través de la **Mesa de Igualdad**, encargada de evaluar indicadores y promover acciones para reducir desigualdades. En esta línea, se han impulsado declaraciones institucionales como el **Manifiesto del 8 de marzo,** en conmemoración del Día Internacional de la Mujer, y el **Manifiesto conjunto del 25 de noviembre,** en el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.

Asimismo, Adif participa activamente en la **Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI)**, ejerciendo su derecho a voto en sus asambleas anuales, reafirmando su compromiso con la inclusión.

Además, en lo que concierne a la **gestión y recursos destinados** para garantizar la correcta implementación de estas medidas, la Entidad asigna recursos humanos y materiales específicos, asegurando su ejecución de manera eficiente. Adicionalmente, se mantiene una interlocución constante con organismos administrativos para gestionar aspectos relacionados con el convenio colectivo y otros trámites laborales.

En cuanto a la implantación de **políticas de desconexión laboral** durante el año 2024 se publicó una nota informativa de Prevención sobre desconexión digital. Asimismo, continuaron los cursos de formación.

Además, el II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, convenio vigente, recoge en su cláusula 13ª, Garantías Digitales, que incorpora a las empresas los nuevos derechos de garantía digital y al derecho a la intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral y periodos horarios de desconexión digital. Estas cuestiones están también reguladas en el Acuerdo de Trabajo A Distancia (TAD).

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

Uno de los hitos más relevantes del ámbito de Gestión de Personas es promover una organización coordinada y flexible con una cultura corporativa que permita potenciar el talento de las personas e impulsar el liderazgo en los distintos niveles y áreas de Adif.

El **Desempeño Global** es el Objetivo del Motor Personas de Adif en la Dirección por Objetivos (DPO) 2024.

Otra herramienta de desarrollo para la gestión del talento en la Entidad es la que constituye el **Informe Individual 360°** que se proporciona a cada evaluado. El resultado del proceso forma parte de los Objetivos de Empresa de Adif para 2024, encuadrado en el Motor Personas.

Dentro de la Iniciativa Estratégica del **Plan de Relevo Generacional**, está la gestión de las convocatorias de la Oferta de Empleo Público para conseguir un relevo generacional ordenado con el ingreso de nuevos perfiles. El Plan Plurianual de Empleo puesto en marcha por ambas entidades, pretende garantizar el **ofrecimiento de más de 6.000 plazas de empleo público en el periodo 2021-2025.**

Por último, y también dentro del Plan de Relevo Generacional, se ha implementado y concluido con éxito en 2024 el **Plan anual de Transferencia de Conocimiento**, constituyéndose en un plan con vocación de continuidad en 2025 cuyo principal objetivo es minimizar o evitar la pérdida de *know how* que se produce a raíz de las bajas por jubilación en los puestos clave, de modo especial, en aquellos relacionados con la seguridad operacional.

Conciliación y desconexión laboral

Acuerdo marco de movilidad

En el ámbito de la conciliación y desconexión laboral la actividad de Adif se guía, entre otras normativas, por la **norma marco de movilidad voluntaria** para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso que tiene las siguientes características:

I. Las convocatorias de ámbito estatal se publicarán con una cadencia máxima de dos años cuando haya personas trabajadoras con residencia provisional y como máximo de tres años en los demás casos.

II. Las convocatorias serán promovidas por la Dirección General de Gestión de Personas, que determinará las personas responsables de su ejecución, el ámbito y el alcance organizativo de cada una de ellas. Las publicadas en 2024 han sido gestionadas por la Subdirección de Administración (Jefatura de Área de Movilidad), dependiente de la Dirección de Planificación, Organización y Administración, en coordinación con los responsables de personal corporativos y territoriales (estos últimos adscritos a la Subdirección de Coordinación Territorial dependiente de la Dirección de Recursos Humanos). Dichas convocatorias han contado con una Comisión Mixta de Seguimiento que ha velado por el normal desarrollo de todo el proceso conforme a lo regulado, abordando las incidencias surgidas.

III. Las bases de las convocatorias a publicar son objeto de un trámite de información previa a la Representación del Personal a fin de que presente las alegaciones que considere convenientes. Por otro lado, la norma prevé la incorporación obligatoria a cada convocatoria que se publique de períodos de reclamación a disposición de los interesados en cada uno de los actos y fases de ejecución y resolución de esta, con indicación expresa de plazos y forma de presentación.

La Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV firmó, con fecha 27 de junio de 2022, el acuerdo de “Norma Marco

de movilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso", como culminación de los trabajos realizados al amparo de lo dispuesto en su cláusula 10ª para su incorporación al convenio.

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

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

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

A su amparo, el 29 de noviembre de 2024 fueron publicadas tres convocatorias para personal sujeto al convenio colectivo que incluyeron los regímenes de traslado, promoción, cambio de puesto y reconversión. A la fecha de elaboración de este informe los datos que se muestran son provisionales ya que el plazo de presentación de solicitudes finalizó el 16/12/2024 y se está en proceso de análisis del cumplimiento de requisitos de participación. Se prevé que estas convocatorias sean objeto de adjudicación definitiva durante el año 2025.

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

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

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

Las convocatorias se basan en los siguientes principios:

- Ámbito estatal: se publican con una cadencia máxima de dos años cuando haya trabajadores con residencia provisional y como máximo de tres años en los demás casos.
- Las convocatorias son promovidas por la Dirección General de Gestión de Personas, que determinan las personas responsables de su ejecución, el ámbito y el alcance organizativo de cada una de ellas. En 2024 fueron gestionadas por la Subdirección de Administración (Jefatura de Área de Movilidad), dependiente de la Dirección de Planificación, Organización y Administración, en coordinación con los responsables de personal corporativos y territoriales (estos últimos adscritos a la Subdirección de Coordinación Territorial dependiente de la Dirección de Recursos Humanos). Dichas convocatorias han contado con una Comisión Mixta de Seguimiento que ha velado por el normal desarrollo de todo el proceso conforme a lo regulado, abordando las incidencias surgidas
- Las bases de las convocatorias a publicar son objeto de un trámite de información previa a la Representación del Personal a fin de que presente las alegaciones que considere convenientes. Por otro lado, la norma prevé la incorporación obligatoria de períodos de reclamación a disposición de los interesados en cada uno de los actos y fases de ejecución y resolución, con indicación expresa de plazos y forma de presentación.

Se ofertan inicialmente 1.460 plazas con vacantes de personal operativo-mando intermedio supervisor con un total de 5.133 participantes provisionales y 277 plazas con vacantes de mando Intermedio-cuadro Técnico, con 746 participantes provisionales. Para la estructura de apoyo se ofertaron 385 vacantes con un total de 774 participantes provisionales

Jubilación parcial

Igualmente, dentro de las medidas de conciliación, está presente la Circular de **Jubilación Parcial:**

I. Según establece el II Convenio de Adif y Adif AV, forma parte fundamental del Plan Plurianual de Empleo la continuación de la jubilación parcial iniciada en el año 2017. Es voluntad de las entidades continuar con la jubilación parcial con contrato de relevo en modalidad 75/25 o superior llegado el caso, por lo que se acuerda dar continuidad año a año a la circular de jubilación parcial, en las condiciones establecidas en cada momento por la legislación vigente.

II. La Circular de Jubilación Parcial publicada en 2024 ha sido gestionada por la Subdirección de Administración (Jefatura de

Área de Administración, dependiente de la Dirección de Planificación, Organización y Administración, en coordinación con los responsables de personal corporativos y territoriales (estos últimos adscritos a la Subdirección de Coordinación Territorial dependiente de la Dirección de Recursos Humanos).

III. Los proyectos de circular de jubilación parcial anuales a publicar son objeto de un trámite de información previa a la Representación del Personal.

IV. La Circular de Jubilación Parcial incluye los períodos de reclamación a disposición de los interesados con indicación expresa de plazos y forma de presentación.

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

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

Para ello, el día 5 de febrero de 2024 se publicó en la intranet la circular de Jubilación Parcial 2024 con una oferta de 775 plazas. Finalizado el proceso resultaron un total de 614 personas adheridas y 161 plazas sin cubrir.

Actualmente solo se contempla la jubilación parcial con reducción del 75% de la jornada mediante su vinculación al ingreso de personas con contrato de relevo indefinido a tiempo completo.

Trabajo a Distancia

El **Trabajo a Distancia** es otra de las medidas de conciliación presentes en la Entidad, para aquellos puestos susceptibles de optar a esta modalidad.

Una vez implantado el procedimiento para la aplicación del trabajo a distancia en Adif y Adif AV que desarrolla el Acuerdo sobre Trabajo a Distancia suscrito por la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV el 16 de junio de 2021 y el acceso a dicho régimen de los interesados que cumplían condiciones tras el lanzamiento inicial de la medida, durante 2024 se ha venido haciendo el seguimiento de la actividad y llevado a cabo la incorporación del personal de nuevo ingreso que ha cumplido el año de permanencia en el puesto desempeñando su trabajo en modalidad presencial.

Prevención de Riesgos Laborales [142]

Adif hace extensivos los principios de su Política Preventiva al ámbito externo y a las relaciones con sus grupos de interés

Adif ha evolucionado de un modelo de empresa en el que la Responsabilidad Social Corporativa jugaba un papel relevante pero complementario y a veces separado de la estrategia de la Entidad, a un modelo en el que la estrategia de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad es equivalente a la Estrategia Empresarial. De este modo, el conjunto de la estrategia y las operaciones de las entidades deben sustentar-

(142) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 4 (**PSEG-OE4**) y Objetivo 5 (**PSEG-OE5**).

se en su responsabilidad como empresa ante la sociedad para contribuir de esta forma a un modelo de desarrollo que sea realmente sostenible.

La Entidad realiza la preceptiva Coordinación de Actividades Empresariales con las empresas contratistas y concurrentes en sus centros de trabajo, mediante el cumplimiento del Procedimiento Operativo de Prevención n.º 12 (POP 12): "Coordinación de Actividades Empresariales" y la entrega de la "Directrices Generales Aplicables a Empresas que Realicen Actividades en Centros de Trabajo de Adif" (POP 16).

En este sentido, durante el 2024, no se ha producido ninguna actualización sustancial de Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

No obstante, **en junio de 2024 se realizaron las siguientes actualizaciones:**

- **Actualización anexos 1, 2 y 4 del Plan de PRL de Adif.**
- **Actualización anexo I de la constitución del SPM.**

Igualmente, continúa en ejecución el **V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2030.** Las medidas concretas en cada uno de los objetivos o programas de actuación específicos del V Plan de Accidentabilidad Cero se van acordando y planificando, en función de las necesidades, prioridades y recursos disponibles, en las sucesivas Planificaciones anuales de la Actividad Preventiva - Programaciones anuales del Servicio de Prevención.

Por lo que respecta a la definición del riesgo estratégico PRL "Accidentes Laborales y Protección de la Salud de los Trabajadores" que representa al Sistema de Gestión de SST en el Sistema de Gestión Integral de Riesgos de Adif y Adif AV ha sido sometida en 2024, como cada año al comienzo de cada ejercicio o ciclo anual, a revisión.

Se ha identificado cómo la materialización del riesgo de PRL podría conllevar la materialización de algunos de los riesgos del catálogo estructurado por pilares ASG: (A) ambiental, (S) social y (G) gobernanza

Asimismo, se han incorporado en el modelo de Gestión Integral de Riesgos dos nuevos conceptos: *velocidad y persistencia.*

Por otro lado, el procedimiento general ADIF-PG-101-003-001-A-01: "Gestión de Riesgos en los Procesos" (anexo al *Procedimiento de Gestión Integral de Riesgos*) complementa, desde la perspectiva de la gestión por procesos de Adif y Adif AV, la identificación análisis y evaluación en todos los procesos definidos en ambas entidades, facilitando para ello una herramienta de identificación y evaluación de los riesgos de procesos basada en la metodología AMFE (Análisis de Modos de Fallo y Efectos). La *Ficha de Gestión de los Riesgos* del proceso ADIF-PR-106-002-001 "Prevención y Salud", que se ha elaborado en noviembre de 2024, resulta coherente con la definición del riesgo estratégico PRL "Accidentes Laborales y Protección de la Salud de los Trabajadores" (establecido en el Sistema de Gestión Integral de Riesgos de Adif y Adif AV (SGIR)), empleándose una metodología que se plantea como subsidiaria de la contemplada por los mecanismos establecidos en el SGIR.

Del mismo modo es destacable que Adif, tras adherirse a la Declaración de Luxemburgo en 2022, ha desarrollado iniciativas en Promoción de la Salud en el Trabajo (PST) para obtener el reconocimiento como "Empresas Saludables" por el INSST.

- En noviembre de 2023 presentaron su candidatura con una memoria de buenas prácticas.
- El 3 de abril de 2024 recibieron la confirmación del reconocimiento, que se hizo efectivo el 14 de junio de 2024.
- Este reconocimiento se anunció en el IX Encuentro de la Red Española de Empresas Saludables en Vitoria.

Centros de trabajo en materia de Seguridad y Salud Laboral (SSL)

Los centros de trabajo están repartidos por toda la geografía peninsular; también se realizan proyectos internacionales. La tipología de éstos, así como sus características más relevantes son las siguientes:

- Centros administrativos, donde se desarrollan tareas de dirección, gestión y administración.
- Centros de control de tráfico ferroviario (CRC, PRO, PLO y gabinetes de circulación), en los que se gestionan los sistemas de control, de circulación y de seguridad.
- Terminales de transporte de mercancías, donde se inicia, complementa o completa el transporte ferroviario de mercancías mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y/o sobre la mercancía que se transporta.
- Estaciones de viajeros, donde se gestionan los servicios básicos, a clientes y los acordados con los operadores del transporte de viajeros por ferrocarril (información y atención al cliente).
- Bases de mantenimiento (infraestructura, vía, señalización, electrificación y telecomunicaciones), desde donde se realiza la gestión directa para el mantenimiento y la explotación de las infraestructuras ferroviarias.

Los riesgos más relevantes característicos de la actividad de Adif son los de electrocución y el de arrollamiento

Plan de Formación

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

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

En el Plan de Formación se contemplan programas y materias para facilitar la integración del personal en la empresa.

El plan de acogida en dependencia se relaciona con un sistema normalizado y estructurado donde se tienen en cuenta todas las necesidades y especificaciones exigidas en los puestos y tareas asignados.

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

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

Además, toda la información en materia de no discriminación se recoge en los cursos de *Compliance* Normativo e Igualdad.

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

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

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

- **Centros de Formación:** Revisan y completan el catálogo de formación junto con los responsables de formación de las áreas. Supervisan el proceso en sus materias.
- **Responsables de Formación DGs:** Asignan formación a las personas en función de los planes de la empresa.
- **Trabajadoras/es:** Solicitan formación del catálogo, dentro de la aplicación *MiFormación.*
- **Jefes y supervisores:** Validan las solicitudes y completan las necesidades.
- **Consejo Asesor de Formación:** Revisa el proceso, realiza aportaciones al Plan y lo valida.

En este periodo, se han aceptado un total de 45.349 solicitudes de formación

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

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

- Habilidades de negociación.
- Inteligencia emocional.
- Autogestión emocional.
- Iniciativa y creatividad.
- Adaptación al cambio.
- Persuasión e influencia.
- Escucha y empatía.
- Análisis y síntesis.
- Decisión efectiva.
- Orientación al logro.
- Resolución de problemas.
- Emprendedores Adif.
- Programa Horizonte 2030.
- Programa Mujer e Ingeniería.
- Programa de *Coaching*.
- Liderazgo en seguridad. Proyecto Sigma.

Asimismo, de cara a mantener un registro actualizado sobre formación y promoción que ofrezca una visión transparente de las oportunidades de los empleados y su progresión, el Plan Anual de Formación está publicado en todos los canales de comunicación puestos a disposición del personal de la empresa. En él, se hace referencia a los colectivos destinatarios de los programas, así como la transversalidad para toda la organización.

En lo que respecta a la **formación en materia de sostenibilidad**, Adif cuenta con los siguientes cursos destacados:

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

Tipo de Formaciones en Cambio Climático y Eficiencia Energética y Medio Ambiente

Cambio Climático:

- LUCHA INTERNAC. CONTRA CAMBIO CLIMATICO
- EXPERTO CAMBIO CLIMATICO Y ECON.CIRCULAR
- EMISIONES ATMOSFÉRICAS
- TALLER DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
- LUCHA INTERNAC. CONTRA CAMBIO CLIMATICO
- EXPERTO CAMBIO CLIMATICO Y ECON.CIRCULAR

Eficiencia Energética y Medio Ambiente:

- EFICIENCIA ENERGÉTICA Y AMB. TRANSP.
- CONSUMO ENERGÍA TRANSP. FERR
- EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL FERROC.
- MICROCOGENERACIÓN
- *SMART ENERGY* EN LAS *SMART CITIES*
- CERTIF.EFICIENCIA ENERG. EDIFICIOS
- INSTALACIONES CENTRALIZADAS E INDIVIDUALES DE CALEFACCIÓN Y ACS
- USO EFICIENTE DEL COCHE
- ADIF Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE
- AUTOCONSUMO
- SENSIBILIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL
- EXPERTO CAMBIO CLIMÁTICO Y ECON.CIRCULAR
- GESTIÓN DE RESIDUOS
- EMISIONES ATMOSFERICAS

Con respecto al **ámbito social**, existen cursos de formación sobre Responsabilidad Corporativa e Igualdad. Y en cuanto al **ámbito de gobernanza** en el catálogo formativo hay cursos de interés abiertos a todo el personal de ambas empresas relacionados con el cumplimiento normativo y formación MRR. Los cursos que se ofrecen son:

Tipo de formaciones en ámbito social y de gobernanza

Social:	Gobernanza:
IGUALDAD DE GENERO	ADIF CONTRA EL SOBORNO Y LA CORRUPCIÓN
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	ADIF CONTRA EL FRAUDE
AULA VIRTUAL PLENA INCLUSIÓN	ADIF Y EL CONFLICTO DE INTERÉS
VIOLENCIA DE GENERO	COMPLIANCE Y ETICA GENERAL
LENGUAJE INCLUSIVO	CODIGO ETICO Y DE CONDUCTA
SENSIBILIZACION Y PROMOCION EN LA IGUALDAD	LEY ORGANICA PROTECCION DATOS
DIVERSIDAD E INCLUSION TUTORES ACOGIDA	CONCIENCIACIÓN PROTECCIÓN DATOS PERSONALES
DIVERSIDAD E INCLUSION TUTORES AV	AULA VIRTUAL PROYECTOS E INICIATIVAS MRR

3.1.2. Procesos para colaborar con los trabajadores propios, canales de comunicación y procesos en materia de incidencias (S1-2)(S1-3)

Relaciones Laborales

Acuerdos y convenios de negociación colectiva (143)

Los derechos laborales se comunican a la plantilla, de tipo normativo, convenios colectivos, acuerdos, a través de canales internos. La difusión exterior se lleva a cabo a través de redes sociales y exposiciones de sensibilización hacia colectivos desprotegidos en estaciones de viajeros.

En 2024 se han presentado 8 denuncias relacionadas con cuestiones de conciliación, de las cuales se han resuelto 2 a favor de Adif, 2 han sido condenatorias, 2 fueron desistidas por las personas trabajadoras y las últimas están pendientes de juicio

	Ejercicio 2022 (144)	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº comunicaciones sobre condiciones laborales e igualdad (145)	21	75	78

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

(143) Contenido vinculado al indicador **GRI 2-28:** Afiliación a asociaciones.
(144) Comunicaciones únicamente sobre condiciones laborales.
(145) Dato agregado Adif y Adif AV.

La **interlocución entre Adif y la plantilla** se realiza a través de reuniones periódicas entre la Entidad y diferentes comisiones y modalidades de representación de las personas trabajadoras (RP), que participan en la toma de decisiones[146]:

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

En 2024 se produjeron 5 huelgas en Adif

(146) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 4 **(PSEG-OE4)** y Objetivo 5 **(PSEG-OE5).**

Relaciones Laborales

Adif cuenta con **mecanismos de seguimiento y reclamación.** En este sentido, todas las iniciativas y medidas derivadas de la negociación colectiva deben contar con la aprobación de los representantes de los trabajadores. Este consenso garantiza que las decisiones adoptadas reflejan los intereses de la plantilla y cumplen con la normativa vigente.

Con estas acciones, Adif refuerza su compromiso con unas relaciones laborales sólidas, la promoción de la igualdad y el cumplimiento de la normativa en materia de sostenibilidad y derechos laborales.

En materia de organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos se continúa informando al personal a través de la intranet Inicia.

- En el **espacio Laboralia** de la intranet se informa y aporta documentación relacionada con normativa, igualdad, política social, negociación y ordenamiento profesional, etc.

  Se editan un Informativo sociolaboral diario y una Revista de Igualdad semanal, ambos accesibles de forma virtual.

- En el **espacio de Igualdad y Diversidad** se reporta información relacionada con DEI, se recoge documentación como Indicadores, Protocolos de Acoso Laboral y Sexual, Diagnósticos de Igualdad, Resultados de la herramienta de medición *Target Gender Equality*, una Guía de Lenguaje Inclusivo y No Sexista; y se incluye un Buzón de Sugerencias de Igualdad y Diversidad.

- En el **espacio de Negociación** se incorporan las actas de las reuniones de los diferentes comités, comisiones y mesas técnicas.

Igualmente se comunican cambios por cartas, publicaciones y avisos en la nómina.

3.1.3. Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones (S1-4)

Relaciones Laborales

Las **principales acciones y medidas** llevadas a cabo durante el ejercicio en materia de relaciones laborales son las siguientes:

- Contactos informales con la Representación de las personas trabajadoras, al objeto de mantener los **cauces de comunicación permanentemente abiertos,** lo que repercute en unas relaciones fluidas.

- Reuniones formales en los diferentes ámbitos negociadores (Comités, Comisiones, Mesas de Trabajo) al objeto de mantener el **diálogo constante con la Representación de las personas trabajadoras.**

- Velar por el cumplimiento de las normas laborales internas y externas, así como **supervisar las prácticas laborales,** de manera que se respeten los derechos de las personas trabajadoras, que se cumplan las normas de seguridad y salud, y que se siguen las políticas de igualdad y diversidad, contribuyendo así a mantener la transparencia e integridad en las actuaciones de Adif.

- Constitución de la **Comisión de Seguimiento del Acuerdo para la implementación en Adif y Adif AV de la jornada**

reducida de 1.536 horas anuales firmado el 14 de junio de 2024, al objeto de tratar las deviaciones, deficiencias y/o dudas interpretativas que se pudieran producir en su aplicación, y determinar las medidas correctoras necesarias con el fin de garantizar el equilibrio entre la ejecución de lo acordado y la correcta prestación de los servicios de la empresa.

- Continuar la Negociación con la representación del personal en la **Comisión Negociadora del III Plan de Igualdad de Adif.**
- Acordar **novedades en los protocolos de acoso.**
- Continúan vigentes las **medidas de conciliación** recogidas en el II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV que ya figuraban el año pasado. Las nuevas se incorporarán en el que se está negociando.
- Desarrollo del acuerdo de Política Social sobre nuevas medidas de **beneficios sociales** firmado el 12 de diciembre de 2023.
- Planificación de **nuevas medidas de igualdad**, con responsables y plazos de ejecución, para incluir en el borrador del III Plan de Igualdad, que continúa en fase de negociación con la representación del personal.
- Actualización permanente de la **documentación en espacio Laboralia** y en el espacio web de Igualdad y Diversidad y seguimiento del Buzón de sugerencias en la intranet de la Entidad.
- Consolidación del nivel avanzado en igualdad, según la herramienta de medida de brecha de género de ***Target Gender Equality.***
- **Medidas de ayuda** implementadas para las personas trabajadoras **afectadas por la DANA** ocurrida el 29 de octubre.

Planes de igualdad, medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo

La **Adaptación del II Plan de Igualdad de Adif** consta del informe del resultado del diagnóstico de situación, el objetivo general y los objetivos específicos, acciones a implementar, destinatarios, vigencia, difusión del plan y evaluación y seguimiento.

Las fases del proceso son: constitución de la Comisión Negociadora del Plan de Igualdad, elaboración de un diagnóstico de igualdad y su correspondiente informe, presentación de un borrador del plan por parte de la Dirección, que se somete a discusión con la representación sindical. Cuando se llega a un acuerdo por las partes negociadoras, se aprueba y se tramita el registro en REGCON, el registro oficial de los planes de igualdad. Cuando el REGCON lo registra, se informa al Comité General de Empresa de ello.

A partir de ahí la Mesa de Igualdad establece unos indicadores internos, a cuya revisión y ajuste se procede con periodicidad semestral. Esa Mesa de Igualdad es la encargada de la evaluación y seguimiento del plan.

La denominación de "Adaptación" del plan responde al ajuste a la nueva legislación en materia de planes de igualdad del Real Decreto 901/2020 de 13 de octubre, por el que se regulan los planes de igualdad y su registro.

Los **protocolos de acoso laboral y acoso sexual o por razón de sexo** son los procedimientos legales establecidos para evitar este tipo de discriminaciones. Constan del procedimiento de actuación, seguimiento, medidas de actuación y prevención, garantías, modelos de denuncia por acoso, listado de referencias de conductas y Comité Asesor. Siempre que se produzca una denuncia, se informará de los casos de acoso a la Mesa de Igualdad, salvaguardando la identidad de las personas afectadas.

El proceso de elaboración, negociación y revisión de estos protocolos de acoso se lleva a cabo dentro de la Mesa de Igualdad. Las fases son la presentación de un borrador por parte de la Dirección de la Entidad, que se somete a discusión con la representación del personal. Cuando se llega a un acuerdo por las partes, se aprueba y se da difusión a través la intranet, donde también se pone a disposición de toda la plantilla la documentación relacionada. Se procede a su revisión cuando se producen cambios en la legislación o de otro tipo con la suficiente relevancia.

Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad

Las principales acciones en materia de accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad se destacan a continuación:

- Acciones de formación y sensibilización sobre trato adecuado a personas con discapacidad, dirigidas a toda la plantilla.
- Acciones de formación y sensibilización específicas para responsables y personas del entorno laboral de este colectivo.
- Difusión y Aplicación de la Guía técnica de Prevención de Riesgos Laborales n.º 5: "Guía de inclusión de personas con diversidad funcional". Su objetivo fomentar la normalización de la presencia de personas con diversidad funcional en los equipos de trabajo. Contiene pautas simples de actuación y trato en relación con la diversidad funcional para evitar, en lo posible, malentendidos y problemas de índole psicosocial o interpersonal en los distintos departamentos y equipos de trabajo.
- Difusión y Aplicación del Protocolo General de Prevención de Riesgos Laborales n.º 6: "Inclusión laboral de personas trabajadoras con discapacidad reconocida." (PG-PRL-06). Cuyo objeto es definir la secuencia de actuaciones necesarias a realizar por la empresa para garantizar un correcto proceso de inclusión laboral de las personas con discapacidad reconocida.

Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores

- Cumplimiento de las medidas de conciliación exigida por la normativa.
- Ampliación de licencias según el II Convenio Colectivo por muerte, enfermedad, intervención quirúrgica o nacimiento.
- Excedencia de hasta tres años para atender a familias hasta el segundo grado de consanguinidad.
- Licencia por reproducción asistida.
- Elaboración y Aplicación del Protocolo General de Prevención de Riesgos Laborales (P.G.-P.R.L. 03) "Medidas preventivas de protección de la maternidad".
- Elaboración y Difusión de la Nota informativa de Prevención sobre NI 02 –

"Gestación y Lactancia Natural", recogida dentro del Procedimiento Operativo de Prevención n.º 17: "Guía informativa en prevención de riesgos laborales".

- Horario flexible de entrada, de 7 a 9:30 h.
- Cierre de jornada a las 18:00 horas.
- Nuevos permisos y medidas que se puedan acordar en el III Convenio Colectivo de Adif.

Incentivos y beneficios sociales

- **Programa de diagnóstico de la apnea obstructiva del sueño (AOS).** Programa de promoción de la salud dirigido al diagnóstico de la apnea obstructiva del sueño mediante la realización de una poligrafía respiratoria domiciliaria.
- **Programa de apoyo psicológico al empleado y familiares directos convivientes (APE).** Ofrece un soporte emocional, mental y social, y facilita consejos prácticos y soluciones que ayuden a la persona a afrontar los desafíos de la vida diaria (laborales, personales y/o familiares). Los destinatarios son todas las personas trabajadoras y sus familiares directos convivientes.
- **Programa para la promoción de la nutrición saludable, ejercicio físico y control de alteraciones metabólicas.** Programa de promoción de la salud consistente en proporcionar la información, el consejo sanitario, los medios y la supervisión necesarios para que se puedan conseguir unos hábitos nutricionales adecuados y un compromiso con la realización de actividad física.
- **Programa de detección del deterioro cognitivo leve.** Programa de promoción de la salud consistente en detectar de manera temprana alteraciones cognitivas (memoria, atención, etc.) compatibles con el deterioro cognitivo leve.
- Los desarrollados del acuerdo de política social de 12 de diciembre de 2023, como **ayuda por nacimiento de hijos/as.**
- Nuevas que se puedan aprobar en el III Convenio Colectivo de Adif.

Conciliación y desconexión laboral

Para garantizar una gestión eficiente del personal y mitigar los riesgos asociados a la plantilla, se han implementado las siguientes **medidas:**

- La **jubilación parcial** es una herramienta de gestión sostenible porque está legalmente vinculada a la sustitución obligatoria por un nuevo empleado, lo que propicia la reducción del desempleo.
- El **Trabajo a Distancia, TAD**, facilita la conciliación familiar y contribuye a la mejora del medio ambiente al evitar desplazamientos.
- La **movilidad geográfica y funcional** propicia el acercamiento familiar y el desarrollo profesional.

Prevención de Riesgos Laborales [147]

La **identificación de peligros y evaluación de los riesgos laborales** de todos los puestos de trabajo o actividades que se realizan en el ámbito de Adif AV se realiza a través de la denominada **"evaluación de riesgos"** (inicial o periódica –revisión de ésta–), cuyo proceso es regulado internamente.

Además, el proceso de identificación de peligros y evaluación de riesgos es complementado con un proceso continuo de identificación y evaluación a través de varios **instrumentos de control preventivo** establecidos, tales como:

- Auditorías internas.

(147) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 4 **(PSEG-OE4)** y Objetivo 5 **(PSEG-OE5).**

- Inspecciones de Condiciones de Trabajo, y Visitas de Comprobación y Chequeo.
- Partes de Información de Riesgos (PIR) y Partes de Gestión de Riesgos (PGR).
- Informes de investigación accidentes e incidentes.

En este sentido, las acciones para hacer frente a los riesgos inaceptables nunca serán oportunidades de mejora, sino acciones preventivas y correctivas para lograr disminuir el nivel de riesgo existente hasta un nivel de riesgo aceptable. Cuando el riesgo esté en este nivel aceptable, toda acción emprendida para disminuirlo aún más, e incluso para llegar a eliminar sus fuentes, se considerará una oportunidad de mejora. Normalmente, si las medidas preventivas que se establecen en el plan de acciones tras la evaluación de riesgos y oportunidades son realmente proactivas, y no sólo reactivas, éstas ya podrán ser consideradas como acciones para lograr las oportunidades que se buscan.

Las principales actuaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales para las personas trabajadoras de Adif AV durante 2024 son las que siguen [148]:

- **Horas de formación:** 88.072.
- **Vigilancia de la Salud:** 2.432 EXÁMENES DE V.S. OBLIGATORIOS; 4.099 RECONOCIMIENTOS PSICOFÍSICOS.
- **Reuniones Comités de Seguridad y Salud:** 296.
- **Visitas de auditoría:** 19.
- Desde el punto de vista de la formación, existe un Plan con seguimiento propio que es el **Plan de Accidentabilidad** que incluye las materias de Protección y Seguridad y Salud y Prevención:

Tipo de formaciones en Seguridad y Salud Laboral

Salud y Prevención:

- ESPECÍFICOS SALUD Y PREVENCIÓN
- FACTOR HUMANO
- FORMACIÓN OTROS RIESGOS ESPECÍFICOS
- FORMACIÓN TÉCNICOS DE PREVENCIÓN
- GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN
- JORNADAS DEL SERVICIO DE PREVENCIÓN
- JORNADAS INFORMATIVAS PERSONAL DE ESTRUCTURA
- PLANES Y MEDIDAS DE EMERGENCIA
- PREVENCIÓN DE RIESGOS NIVEL BÁSICO
- PRIMEROS AUXILIOS
- PRL P. ESTRUCTURA, MM. II. Y CUADROS
- RIESGOS ESPECÍFICOS HABILITACIONES
- RIESGOS ESPECÍFICOS POR ESPECIALIDADES

Protección y Seguridad:

- ESPECÍFICOS PROTECCIÓN Y SEGURIDAD
- GESTIÓN DE EMERGENCIAS
- PLANES DE AUTOPROTECCIÓN
- PROTECCIÓN CIVIL Y SEGURIDAD
- PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS
- SEGURIDAD EN TÚNELES
- SIMULACROS

(148) Contenido vinculado al indicador **GRI 403-5**: Fo rmación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo y **GRI 403-6**: Fomento de la salud de los trabajadores.

	Porcentaje de empleados formados sobre salud y seguridad en el trabajo					
	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
% de empleados formados sobre salud y seguridad en el trabajo	30	48	34	40	33	35

El Sistema de Gestión de Prevención de Adif y de Adif AV está sometido a la preceptiva auditoría reglamentaria (Real Decreto 39/1997), que se realiza con la periodicidad que marca la Ley (cada 4 años en el caso de Adif).

El Sistema de Gestión de SST de Adif y Adif AV se somete cada año a un proceso de auditoría externa (con el ciclo trienal: renovación - 1er seguimiento - 2º seguimiento) de certificación voluntaria según la norma **ISO 45001:2018.**

La auditoría interna del Sistema de Gestión de SST (SG-SST) es un proceso sistemático, independiente y documentado para obtener –de forma interna– "evidencias de la auditoría" y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los "criterios de auditoría". La Auditoría Interna del Sistema de Gestión de SST se desarrolla anualmente de acuerdo con los requisitos exigidos por la norma ISO 45001, apartado 9.2.1, según el descrito en el procedimiento PSG-SST-03, con el fin de verificar la adecuada implantación del SG-SST, evaluar su efectividad e integración y, en su caso, detectar las anomalías o desviaciones existentes para establecer las correspondientes acciones correctoras. Las auditorías internas reguladas en este procedimiento se configuran como un mecanismo de autocontrol centralizado bajo criterios únicos del Servicio de Prevención, sin perjuicio de las funciones específicas de inspección atribuidas a diversas categorías y organismos de la empresa, así como de otros mecanismos de control operacional de riesgos que puedan establecerse. El resultado de la auditoría a cada área o centro de trabajo se concreta en la identificación, por parte del equipo auditor, de una serie de no conformidades, observaciones, oportunidades de mejora y/o puntos fuertes.

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

Planes de Desarrollo Individual (PDI)

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

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

Además, este año como novedad, Adif ha puesto en marcha un proyecto piloto orientado a conocer cómo los elementos clave que configuran el proceso de Evaluación del Desempeño pueden contribuir, de manera efectiva, al crecimiento de los profesionales de la Entidad y a su alineación con los objetivos de ésta, así como identificar propuestas de mejora. Para ello, se pretende conocer las causas priorizadas de los actuales índices de participación y compromiso con el proceso, abrir ventanas de mejora notables en cuanto a los ítems

anteriormente enunciados y la experiencia del empleado, y medir su impacto sobre el modelo de liderazgo de la Entidad. Los resultados se concretarán en un informe que será puesto a disposición del Comité de Dirección a los efectos oportunos.

Posibles Acciones a incluir en tu PDI

OBJETIVO **DESARROLLAR TU LIDERAZGO 2024**

1. Auto-Aprendizaje (lecturas, libros, blogs, webinars...) + Iniciativas de Autodesarrollo incluidas en Informe Individual Dpño. 360º
2. Aprende Haciendo (intraemprendimiento)
3. Acción para el Aprendizaje *Coaching* Interno (solicita un *Coach* interno individual o para tu equipo)
4. Aprendizaje organizado: Comparte (como formador o tutor) y adquiere conocimiento (PAF)

Proyecto de Cambio Cultural

CAMBIO CULTURAL

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

"Cambiar nuestros comportamientos para cambiar nuestra cultura". La premisa de la que parte el Proyecto de Cambio Cultural capacitará a Adif para afrontar los retos de su presente y su futuro.

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

Los 5 Pilares de *Viral Change*™

- COMPORTAMIENTOS NO NEGOCIABLES
- REDES ENTRE PARES
- LA ORGANIZACIÓN INFORMAL
- HISTORIAS
- LIDERAZGO ENTRE BASTIDORES

El objetivo es transformar la cultura de Adif a través de un cambio de comportamientos a gran escala de sus personas trabajadoras, con el fin de dar apoyo a la ejecución del PE 2030.

Este proyecto global está gestionado por un equipo de proyecto interno y autónomo que trabaja junto a expertos en la metodología *Viral Change*™ ("cambio viral"). Cuenta con una red de 400 "Agentes del Cambio" identificados por sus compañeros.

Adif 5+5 Cambio Cultural

5 REFLEXIONES QUE NOS HACEMOS

¿ESTOY COMPARTIENDO LA INFORMACIÓN QUE NECESITAN OTROS?

¿HAY UNA FORMA MEJOR DE HACER LAS COSAS? ¿MÁS EFICIENTE, MÁS ÚTIL?

¿ACTÚO DE FORMA ÉTICA Y HONESTA?

¿CUIDO DEL MEDIOAMBIENTE? CADA UNA DE MIS ACCIONES CUENTA.

¿QUÉ PAPEL PUEDO JUGAR YO EN ESTE PROCESO DE CAMBIO?

5 PRINCIPIOS QUE SEGUIMOS

SOY RESPONSABLE DE MI DESARROLLO PROFESIONAL Y FACILITO EL DE MIS COMPAÑEROS.

ESCUCHO SIN PREJUZGAR Y BUSCO PUNTOS DE VISTA DIFERENTES QUE ENRIQUEZCAN MIS DECISIONES.

TRABAJO SIENDO CONSCIENTE DE QUE PRESTO UN SERVICIO PÚBLICO, ESENCIAL PARA LA SOCIEDAD.

BUSCO ACTIVAMENTE RESPONDER A LAS NECESIDADES DE MIS CLIENTES INTERNOS Y EXTERNOS.

ESTOY ALERTA ANTE LOS RIESGOS Y VIGILO LA EFICACIA DE SUS BARRERAS, CUALQUIER DETALLE PUEDE AFECTAR A LA OPERACIÓN.

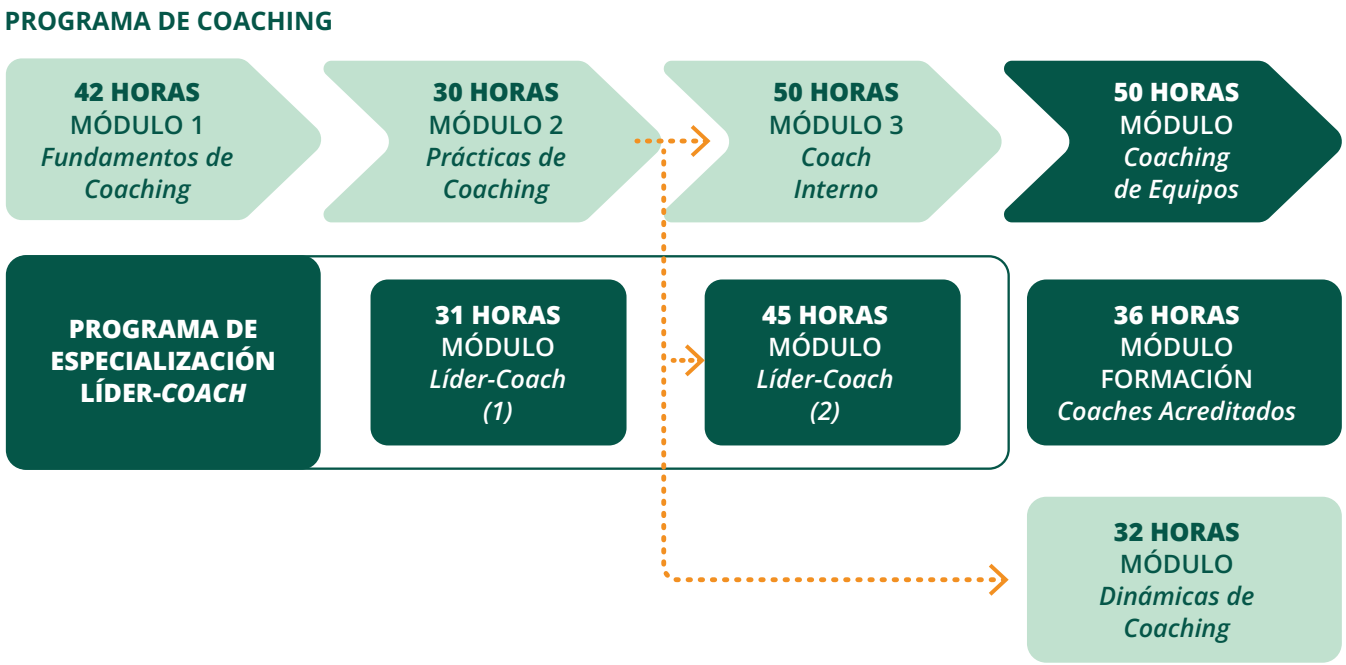
Programas y recursos para impulsar el cambio cultural

El programa de *Coaching* interno en Adif y Adif AV surgió en 2015 cuando la Dirección General de Gestión de Personas puso en marcha una actividad innovadora en materia de desarrollo del talento para potenciar el aprendizaje y el crecimiento de los profesionales a través de conversaciones entre compañeros (*Coaching* entre Pares). A través de esa iniciativa se puso de manifiesto la potencia de la metodología del *Coaching*, como forma de conversación entre personas y como palanca de transformación de las relaciones humanas. Esta iniciativa fue evolucionando hasta convertirse en una pieza clave del Modelo de Liderazgo Gestión Directiva 3C, favoreciendo la proactividad, la responsabilidad y el compromiso con uno mismo y con la organización.

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

Además, el programa de *Coaching* está alineado con el Plan Estratégico 2030, como parte del Programa de Impulso del Liderazgo y Reconocimiento del Talento en Adif y Adif AV contribuyendo a modificar hábitos y procesos que fomentan la transformación cultural de la Entidad. Hasta la fecha son más de 200 personas las que han pasado por el programa en sus diferentes fases. Se han realizado hasta la fecha 104 procesos individuales de *Coaching* ejecutivo y 12 iniciativas de intraemprendimiento. Hay 26 *coaches* internos certificados en 2024. Ya hay 11 *coaches* internos certificados en *Coaching* de Equipos, se han finalizado 6 procesos de *coaching* a equipos y se han iniciado 3 en 2024.

Estructura del programa completo



Programas y recursos para impulsar el cambio cultural

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

- **Portal Formación TV:** formado por un conjunto de herramientas y servicios puestos a disposición de las personas trabajadoras de la Entidad para aprender y comunicarnos a través de la imagen y las tecnologías digitales.
- ***Coaching* entre pares:** provocando el aprendizaje y cambio entre directivos de la organización.
- **Programa Horizonte 2030:** preparando a los directivos de la próxima década. En 2024 se incluyó a la Estructura de Apoyo.
- **Dejando huella.** Haciendo la transmisión del conocimiento de los veteranos a los jóvenes.
- **Formación al personal de nuevo ingreso:** preparando a los nuevos profesionales.
- Nuevo Programa de **Habilidades a través de *Serious Games.***
- **Cursos de Igualdad** donde se han incluido protocolos de acoso sexual y por razón de sexo.

Gestión del talento

Para garantizar una gestión eficiente del talento y mitigar los riesgos asociados a la plantilla, se han implementado las siguientes **medidas:**

- **Gestión del riesgo de insuficiencia de plantilla y desequilibrios internos:** se publican convocatorias de ingreso con carácter indefinido en aquellas categorías y puestos donde se identifica una mayor necesidad, en coordinación con los procesos de movilidad interna por convocatoria, que permiten redistribuir geográfica y funcionalmente la fuerza de trabajo existente.
- **Mitigación del riesgo de envejecimiento de la plantilla:** se planifican anualmente procesos de jubilación parcial mediante la celebración de contratos de relevo de carácter indefinido, facilitando la salida progresiva de empleados próximos a la edad de jubilación ordinaria. Esto impulsa el relevo generacional y permite una transferencia de conocimiento gradual y estructurada.
- **Equilibrio entre renovación y estabilidad de la plantilla:** para evitar impactos negativos en la disponibilidad de personal, se limita el número de jubilaciones parciales autorizadas, asegurando que la Entidad continúe generando incrementos netos de plantilla de forma sistemática.

Formación

Las principales medidas contempladas en el Plan de Formación de Adif son:

- Plan de Relevo Generacional (entradas a través de OEP).
- Catálogo formativo amplio.
- Comunicación a través del Espacio 365.
- Comunicación y Experiencia empleado.
- Programas de transmisión de experiencias.

3.1.4. Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa (S1-5)

Relaciones Laborales

Los **principales objetivos** planteados en términos de relaciones laborales para los próximos ejercicios son los siguientes:

- **Negociación del III Convenio Colectivo de Adif.**
- Mantener el **diálogo constante** con la Representación de las personas trabajadoras.
- Mantener la paz social en la Entidad reduciendo la conflictividad que pudiera surgir.
- **Transparencia informativa,** a través de las publicaciones de información sobre negociación y conflictividad que afecta a las personas trabajadoras.
- Presentación y puesta en marcha de la **red de mujeres de Adif y Adif AV.**
- Implementación de nuevas **acciones de sensibilización** y buenas prácticas en **diversidad e inclusión** (LGTBI, generacional, funcional, contra el estigma VIH, etc.).
- Desarrollo de **nuevas iniciativas en igualdad de género, conciliación e inclusión.**
- Participación en el **Grupo Empresa Saludable.** Seguimiento de los planes sobre buenas prácticas empresariales en promoción de la salud en el trabajo.
- Velar por el **cumplimiento de la normativa vigente** y su adecuación a los cambios legislativos generales.

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

En materia de organización y gestión directiva, las **principales metas** planteadas por Adif son las siguientes:

- **Plan de Transferencia Anual del Conocimiento** que constituye la hoja de ruta fundamental a la hora de identificar a los colectivos llamados a participar en esta iniciativa y promover su desarrollo competencial. En él se identifican puestos clave/personas y se priorizan las actuaciones en función de la edad de jubilación.

  La iniciativa se apoya en la Ficha de proceso ADIF-PR-106-003-001 de Gestión del Conocimiento cuyo objeto es establecer las actividades que contribuyan a gestionar el conocimiento en Adif y Adif AV, promoviendo su generación y transferencia para garantizar un traspaso de conocimiento, evitando el riesgo de pérdida conocimiento crítico, para asegurar la continuidad de las líneas de acción de nuestra Entidad. De igual modo, está **alineado con el Plan de Igualdad** del 18 de julio de 2019 en su objetivo específico "Igualdad, condiciones de trabajo y carrera profesional", para lo que se crea una línea de actuación de detección de talento, en la que específicamente se incluye también el talento mujer.
- A lo largo del año, se desarrollan los **Planes de Transferencia Individuales** que aseguran una óptima planificación del proceso de transferencia de conocimiento complementados con procesos de *mentoring* entre ocupantes de puestos clave y participantes de los banquillos de talento experto.
- Además, se ha continuado con la puesta en marcha de los **Centros de Desarrollo de Competencias y del Potencial** a profesionales de Adif de un colectivo de profesionales de Estructura de Dirección y Estructura de Apoyo, para contribuir al relevo generacional de ocupantes de puestos clave y a la identificación de talento interno. En 2024 se han realizado centros de desarrollo de competencias para las líneas de talento experto (36 personas), talento joven (42 personas) y talento mujer (41 personas).

Conciliación y desconexión laboral

En materia de conciliación y desconexión laboral, las **principales metas** planteadas por Adif son las siguientes:

- **Resolución** de las **convocatorias** generales de ámbito estatal, publicadas en 2024, al amparo del nuevo modelo establecido en el **Acuerdo de "Norma Marco de mo-**

vilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso". Con estos procesos de movilidad pretendemos alinear las necesidades de los diferentes centros de trabajo con los perfiles de las personas trabajadoras de la entidad, siendo además obligatoria su ejecución para ubicar definitivamente a las personas de nuevo ingreso.

- Publicación de una **nueva Circular de jubilación parcial** para contribuir al necesario rejuvenecimiento de la plantilla y garantizar la transmisión del conocimiento a las nuevas incorporaciones.
- Realización de los correspondientes procesos masivos de adjudicación y contratación de la **Oferta de Empleo Anual.**

Prevención de Riesgos Laborales

En materia de prevención de riesgos laborales, las principales metas planteadas por Adif son las siguientes:

- **V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2030.**
- **Planificación anual de Actividad Preventiva** – Programación anual del Servicio de Prevención, año 2025.
- **Reducción de los objetivos de accidentabilidad laboral** (índices) para el período 2025-2027.
- Realización de **"visitas de seguridad conjuntas"** con el objetivo de comprobar y analizar en determinados centros de trabajo aspectos concretos que afecten a la gestión de riegos en la interfaz de los ámbitos de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) y de Seguridad en la Circulación.

Formación

En materia de formación, las principales metas planteadas por Adif son las siguientes:

- **Programa de Transferencia del conocimiento:** identificación de puestos clave/ personas y priorización de las actuaciones en función de edad de jubilación.
- Búsqueda y selección de las personas con potencial de desarrollo / Establecimiento del Plan de transferencia de conocimiento anual para puestos y personas clave / Continuación de Programas transversales de transferencia de conocimiento anual (Dejando huella, Adif en Primera Persona, Experiencias de Éxito, etc.).
- Ampliación **formación en diversidad.**

3.1.5. Características de los asalariados de la empresa (S1-6)

Número de empleados a cierre por sexo

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Número	%	Número	%	Número	%
Hombres	10.134	82,22	10.398	81,20	10.740	79,98
Mujeres	2.191	17,78	2.408	18,80	2.689	20,02
Total	**12.325**	**100**	**12.806**	**100**	**13.429**	**100**

	Número de asalariados a cierre por sexo [149]								
	Mujeres			Hombres			**Total**		
	2022	**2023**	**2024**	**2022**	**2023**	**2024**	**2022**	**2023**	**2024**
Nº de asalariados	2.191	2.408	2.689	10.134	10.398	10.740	**12.325**	**12.806**	**13.429**
Nº de asalariados indefinidos	2.169	2.362	2.645	9.939	10.210	10.584	**12.108**	**12.572**	**13.229**
%	17,91	18,78	19,99	82,09	81,22	80,01	**100**	**100**	**100**
Nº de asalariados temporales	22	46	45	195	188	155	**217**	**234**	**200**
%	10,14	19,81	22,26	89,86	80,19	77,74	**100**	**100**	**100**
Nº de asalariados de horas no garantizadas	53	51	39	210	206	157	**263**	**257**	**196**
%	20,02	20,02	20,02	79,98	79,98	79,98	**100**	**100**	**100**
Nº de asalariados a tiempo completo	2.039	2.226	2.505	8.942	9.086	9.441	**10.981**	**11.312**	**11.946**
%	18,57	19,67	20,97	81,43	80,33	79,03	**100**	**100**	**100**
Nº de asalariados a tiempo parcial	99	131	145	982	1.106	1.142	**1.081**	**1.237**	**1.287**
%	9,16	10,59	11,24	90,84	89,41	88,76	**100**	**100**	**100**

A nivel internacional, hay **8 Mujeres entre los 178 empleados de Adif con residencia en Arabia.**

Hay **1 Mujer entre los 2 empleados de Adif con residencia en Francia (Paris).**

Por otro lado, el año 2024, hay un total de 879 personas asalariadas que han dejado la Entidad.

La **tasa de rotación** de plantilla es de 6,92%.

A continuación, se aporta información necesaria para comprender los datos (asalariados). Los contratos temporales que se realizan en Adif pueden ser de estos tipos:

- Por sustitución de persona trabajadora.
- Contratos al amparo del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, autorizados expresamente por el Ministerio de Hacienda.

(149) No se muestra en la tabla el número de asalariados identificados como "otros", ya que este número es cero.

- Contrataciones realizadas por la sucursal Adif KSA en Arabia.

Los empleados a tiempo parcial son los adscritos a Jubilación Parcial.

Número de empleados a cierre por categoría profesional

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Número	%	Número	%	Número	%
Estructura de Dirección	841	6,82	879	6,86	884	6,58
Estructura de Apoyo	1.146	9,30	1.247	9,74	1.243	9,26
Personal Operativo y Mandos Intermedios	10.338	83,88	10.680	83,40	11.302	84,16
Total	**12.325**	**100**	**12.806**	**100**	**13.429**	**100**

Rotación de la plantilla (150)

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Tasa de rotación de la plantilla	13,21	9,23	6,92
Tasa de rotación de directivos	2,75	1,94	5,83

Número de empleados a cierre por tipo de contrato y jornada

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Número	%	Número	%	Número	%
Contratos indefinidos	12.108	98,24	12.572	98,17	13.229	98,51
Contratos temporales	217	1,76	234	1,83	200	1,49
Total	**12.325**	**100**	**12.806**	**100**	**13.429**	**100**
Contratos a tiempo completo	10.981	89,10	11.312	88,33	11.946	88,96
Contratos a tiempo parcial	1.081	8,77	1.237	9,66	1.287	9,58
Otros (contratos por obra, en prácticas, etc.)	263	2,13	257	2,01	196	1,46
Total	**12.325**	**100**	**12.806**	**100**	**13.429**	**100**

(150) Contenido vinculado al indicador **GRI 401-1**: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal. Fórmula: ((Altas + Bajas) X 100/2) / trabajadores medios).

	Información relativa a los empleados (antigüedad) [151]		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Entre 0 y 11 años	3.752	4.845	6.263
Entre 12 y 19 años	1.467	1.438	1.351
Entre 20 y 27 años	183	244	324
Entre 28 y 35 años	821	727	472
Más de 35 años	6.102	5.552	5.020

	Empleados que han obtenido la jubilación parcial por edad					
	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Número	%	Número	%	Número	%
<63 años	70	6,48	637	51,50	98	7,61
>63 años	1.011	93,52	600	48,50	1.189	92,39
Total	**1.081**	**100**	**1.237**	**100**	**1.287**	**100**

	Empleados que han obtenido la jubilación parcial por categoría profesional					
	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Número	%	Número	%	Número	%
Estructura de Dirección	24	2,22	35	2,83	47	3,65
Estructura de Apoyo	65	6,01	63	5,09	62	4,82
Personal Operativo y Mandos Intermedios	992	91,77	1.139	92,08	1.178	91,53
Total	**1.081**	**100**	**1.237**	**100**	**1.237**	**100**

(151) Contenido vinculado al indicador **GRI 401-1**: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal.

A continuación, se muestran los datos relativos a los promedios anuales de contratos por ejercicio fiscal, desglosado por su tipología y por sexo, edad y categoría profesional, teniendo en cuenta todos los contratos activos durante 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en Adif:

		Promedio de empleados por tipo de contrato y jornada					
		Ejercicio 2022 (152)					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	**Hombres**	**Mujeres**
Personal Operativo	Fijo	1.808,10	495,30	3.693,60	440,40	**5.501,70**	**935,70**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	621,10	55,40	**621,10**	**55,40**
	Temporal	35,60	3,40	2,70	-	**38,30**	**3,40**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Mandos Intermedios	Fijo	377,50	175,90	1.385,70	240,90	**1.763,20**	**416,80**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	259,20	25,20	**259,20**	**25,20**
	Temporal	0,90	1,00	-	0,10	**0,90**	**1,10**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Estructura de Apoyo	Fijo	320,20	177,10	348,70	97,60	**668,80**	**274,70**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	54,80	7,50	**54,80**	**7,50**
	Temporal	4,60	3,70	0,10	1,20	**4,70**	**4,80**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Estructura de DIrección	Fijo	186,70	106,50	414,60	87,30	**601,20**	**193,80**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	22,20	2,30	**22,20**	**2,30**
	Temporal	-	-	-	-	**-**	**-**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Total		**2.733,50**	**962,80**	**6.802,50**	**957,80**	**9.536,00**	**1.920,70**

(152) Las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA no están incluidas.

Promedio de empleados por tipo de contrato y jornada

		Ejercicio 2023 (153)					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	**Hombres**	**Mujeres**
Personal Operativo	Fijo	2.783,58	780,58	3.208,67	410,92	**5.992,25**	**1.191,50**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	731,33	76,00	**731,33**	**76,00**
	Temporal	44,08	8,25	2,42	-	**46,50**	**8,25**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Mandos Intermedios	Fijo	435,58	215,75	1.229,50	219,67	**1.665,08**	**435,42**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	282,25	35,67	**282,25**	**35,67**
	Temporal	1,75	1,00	-	-	**1,75**	**1,00**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Estructura de Apoyo	Fijo	402,33	232,33	324,08	96,75	**726,42**	**329,08**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	56,67	12,33	**56,67**	**12,33**
	Temporal	8,42	4,75	-	-	**8,42**	**4,75**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Estructura de DIrección	Fijo	200,50	112,50	421,67	95,50	**622,17**	**208,00**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	25,75	5,75	**25,75**	**5,75**
	Temporal	-	-	-	-	**-**	**-**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Total		**3.876,25**	**1.355,17**	**6.282,33**	**952,58**	**10.158,58**	**2.307,75**

(153) Las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA no están incluidas

Promedio de empleados por tipo de contrato y jornada

		Ejercicio 2024 (154)					
		<51 años		≥51 años		Total	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	**Hombres**	**Mujeres**
Personal Operativo	Fijo	3.192,08	862,50	2.860,67	399,00	**6.052,75**	**1.261,50**
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	687,75	70,33	**687,75**	**70,33**
	Temporal	36,00	5,67	1,58	-	**37,58**	**5,67**
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Mandos Intermedios	Fijo	575,00	284,58	1.118,92	215,92	**1.693,92**	**500,50**
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	244,92	38,25	**244,92**	**38,25**
	Temporal	1,50	0,83	-	-	**1,50**	**0,83**
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Estructura de Apoyo	Fijo	470,42	255,17	331,58	109,50	**802,00**	**364,67**
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	43,17	10,67	**43,17**	**10,67**
	Temporal	4,58	6,00	-	-	**4,58**	**6,00**
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Estructura de DIrección	Fijo	204,00	110,33	419,92	103,92	**623,92**	**214,25**
	Fijo a tiempo Parcial	-	-	28,75	7,92	**28,75**	**7,92**
	Temporal	-	-	-	-	**-**	**-**
	Temporal a tiempo Parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Total		**4.483,58**	**1.525,08**	**5.737,25**	**955,50**	**10.220,83**	**2.480,58**

(154) Las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA no están incluidas.

3.1.6. Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social (S1-8)

Adif presenta un total de 884 empleados fuera del convenio colectivo de un total de 13.429 empleados. Así, más del **93,40% de la plantilla está cubierta por el convenio colectivo** de la Entidad.

En este sentido, el acuerdo de referencia en Adif es el II Convenio Colectivo Adif y Adif AV, si bien se ha constituido la Comisión Negociadora para la negociación del III CC de Adif.

3.1.7. Parámetros de diversidad (S1-9)

	Número de asalariados en los órganos de Alta Dirección		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Mujeres	4	3	4
% del total en el nivel de Alta Dirección	33,33	30,00	40,00
Hombres	8	7	6
% del total en el nivel de Alta Dirección	66,67	70,00	60,00
Otro género	-	-	-
% del total en el nivel de Alta Dirección	%	%	%
Sin datos	-	-	-
% del total en el nivel de Alta Dirección	%	%	%
Total	**12**	**10**	**%**

Se considera Alta Dirección a las personas que forman parte del Comité de Dirección de la Entidad.

Por otro lado, en lo que respecta a la plantilla de Adif, el desglose de asalariados según franjas de edad es el siguiente:

Número de asalariados por franjas de edad

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Menores de 30 años	1.572	2.052	936
% de asalariados menores de 30 años	12,75	16,02	6,97
Entre 30 y 50 años	3.187	3.807	6.103
% de asalariados entre 30 y 50 años	25,86	29,73	45,45
Mayores de 50 años	7.566	6.947	6.390
% de asalariados mayores de 50 años	61,39	54,25	47,58
Total	**12.325**	**12.806**	**13.429**

Avances en Igualdad en Adif

Adif continúa fortaleciendo su compromiso con la igualdad de género mediante diversas iniciativas clave.

- **Negociación del III Plan de Igualdad de Adif.** La negociación del III Plan de Igualdad sigue en curso, lo que ha retrasado la implementación de mejoras derivadas del diagnóstico y la auditoría retributiva del borrador del Plan de Igualdad. Sin embargo, se han definido nuevos indicadores de igualdad y revisado alguno de los existentes tras su análisis en las Mesas de Igualdad.
- **Próximo lanzamiento de la Red de Mujeres:** en el primer trimestre de 2025 se pretende estrenar la Red de Mujeres de Adif y Adif AV, tras su fase de diseño y establecimiento del modelo de gobernanza. Este espacio promoverá el desarrollo profesional femenino dentro de la organización.
- **Impulso al liderazgo femenino y reconocimientos:** se ha completado la V edición de programa de *mentoring* Lidera, reforzando el liderazgo femenino. Además. Se han revalidado los sellos *Empowering Women's Talent y Diversity Leading Company*, y se ha consolidado el nivel avanzado en la herramienta de medición de brecha de género del programa *Target Gender Equality.*

Asimismo, en **Composición de Tribunales ya estamos en la paridad**, con unos datos de representación superiores respecto a la representación femenina de la plantilla

En cuanto al registro retributivo, se analizan **las brechas salariales superiores al 25%** [155], llegando a la conclusión de que se deben a que el número de mujeres es muy inferior al de hombres en las categorías y colectivos detectados, por lo que cualquier circunstancia/incidencia que afecte al colectivo de mujeres tiene un impacto definitivo en la brecha salarial (situaciones retributivas puntuales, antigüedad, realización de excesos de jornada...). En la Comisión Negociadora del Plan de Igualdad se analizan las medidas pertinentes para intentar minimizar dichas brechas.

(155) Último dato disponible 2023.

En las bases de **la Oferta de Empleo Público**, en el baremo de méritos se ha recogido que, en caso de empate de puntos, uno de los criterios que se aplicará es **"pertenecer al género subrepresentado en la categoría profesional en la que se trate".**

Iniciativas/eventos a nivel nacional e internacional a favor de la igualdad de género. Participación Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) y Presidente Adif y Adif AV.

Principales iniciativas y eventos

- Protocolo del Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes, suscrito por Adif AV y otras empresas y organismos ferroviarios para adaptar el modelo formativo del sector a la economía digital, inclusiva y sostenible.
- Intervención en eventos organizados por la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) en el marco de la Alianza *STEAM* para el fomento de la ciencia y la tecnología entre niñas y jóvenes: Taller Rompiendo Estereotipos con participación de una trabajadora perteneciente a DG Mantenimiento Adif para explicar en qué consiste su trabajo a niñas y niños.
- Aportación de información al estudio de la FFE "Mujeres en el ferrocarril. Informe 2024"
- Intervención en una mesa redonda sobre Diversidad, Igualdad e Inclusión en las empresas e instituciones públicas junto a Cofides, TVE y Correos.
- Intercambio de buenas prácticas en igualdad de género entre Adif y el administrador ferroviario de Austria OBB.
- Recogida del premio *Women in Rail 2024* en categoría de Liderazgo y Mentoría por parte de Mª Luisa Domínguez, expresidenta y actual directora de Planes y Proyectos Estratégicos, en la feria Innotrans celebrada en Berlín; a la que también asistieron el presidente de Adif AV, Pedro Marco de la Peña, y el ministro del MTMS.
- Asistencia a las reuniones convocadas por el organismo europeo Women in Transport y su Plataforma por el cambio.
- Asistencia al *Women s Talentday 2024* y al *Diversity Day 2024*, con recogida de los distintivos *Empowering Women s Talent y Diversity Leadin Company.*
- Asistencia a actos institucionales del Ministerio de Igualdad con motivo del 8M y a eventos organizados por CEDEX e Ineco en estaciones de Adif.
- Participación en la III Edición del Programa 4º ESO + Empresa de la Comunidad de Madrid, que ha permitido el acercamiento de la realidad laboral a 22 estudiantes (chicas y chicos).
- Acto de clausura de la V edición de programa de *mentoring* Lidera, con participación del presidente de Adif AV.
- Consolidación del nivel a,anzado en la herramienta de medición de brecha de género del programa *Target Gender Equality.*
- Exposiciones en el Programa Estación Abierta a favor de la igualdad de género en estaciones de Adif AV.

3.1.8. Salarios adecuados (S1-10)

Tal y como se expone en la siguiente tabla, todos los asalariados perciben un salario adecuado, de conformidad con los índices de referencia aplicables.

	Salario adecuado	
País	Salario Adecuado (Moneda Local)	Porcentaje de Empleados por Debajo del Salario de Referencia (%)
España	15.876 euros brutos/año	0
Arabia Saudí	48.000 ryales brutos/año	0
Francia	21.203 euros brutos/año	0

3.1.9. Protección social (S1-11)

Todas las personas trabajadoras de Adif tienen protección en caso de enfermedad:

Además, durante el año 2024, se ha estimado la participación de un total de 1.540 hombres y 532 mujeres en las campañas de salud, como la campaña de salud ginecológica, la campaña de prevención del riesgo cardiovascular, la campaña de prevención del cáncer colorrectal, la campaña de salud ocular, la campaña de prevención de la osteoporosis, la campaña de prevención del cáncer de próstata, o la campaña de detección precoz del melanoma, entre otras.

Del mismo modo, todas las personas trabajadoras tienen protección en caso de desempleo, en cumplimiento de la legislación vigente, además de los beneficios sociales que se tramitan en la mesa de política social y los complementos que se abonan a las bajas de larga duración en la misma Comisión. Así como protección en caso de accidente de trabajo y discapacidad adquirida.

Los datos, a cierre de 2024, del n.º de IPT, IPA y fallecimientos en Adif son:

- IPT. Hombres 9, mujeres 1.
- IPA. Hombres 6, mujeres 0.
- Fallecimientos. Hombres 20, mujeres, 2.

En cuanto a los valores de los Índices de accidentalidad para Adif en 2024, son:

- Índice de Incidencia: 10,71.
- Índice de Gravedad: 0,38.
- Enfermedades Profesionales 0.
- Accidentes mortales: 4.

Por otro lado, toda la plantilla de Adif tiene una protección en caso de permiso parental, de acuerdo a lo señalado en el Estatuto de los Trabajadores (ET).

En 2024, el número de permisos por parto y crianza (maternidad, paternidad y parental) ha sido de 305 hombres y 111 mujeres

Por último, todas las personas trabajadoras tienen protección en caso de jubilación y jubilación anticipada.

En este caso, durante el 2024, se han producido las siguientes **jubilaciones:**

- 1.275 jubilaciones: 1.142 hombres y 133 mujeres.
- 612 prejubilaciones (jubilaciones parciales): 546 hombres y 66 mujeres.
- 663 jubilaciones voluntarias: 596 hombres y 67 mujeres.

3.1.10. Personas con discapacidad (S1-12)

Adif presenta un total del 3,79% de empleados con discapacidad tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Empleados con Discapacidad [156]

	Total plantilla	(Hombres)	(Mujeres)	(Total)
Nº empleados	**13.271**	345	158	**503**
% empleados		68,59	31,41	**3,79**

Los datos provienen de las personas trabajadoras registradas en la aplicación SAP que tienen reconocido un grado de discapacidad

(156) No incluye al personal de KSA (proyecto Haramain) porque no están integrados en el sistema SAP_HR.

3.1.11. Parámetros de formación y desarrollo de capacidades (S1-13)

	Número medio de horas de formación					
	Mujeres		Hombres		Total	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Nº medio de horas de formación por asalariado y/o no asalariados	156,42	101,85	131,64	94,30	136,29	95,82

	Horas de formación de empleados en temas ASG					
	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Horas de formación en temática ASG	5.461	2.103	5.701	1.884	5.135	2.667
Nº de empleados formados en ASG	1.760	636	1.029	401	1.381	513
Horas de formación en materia de igualdad, conciliación, diversidad e inclusión	10.152	4.399	9.667	2.949	8.866	3.669
Nº de empleados formados en igualdad, conciliación, diversidad e inclusión	1.494	608	1.181	448	1.255	509
Nº de empleados formados en ética	1.834 (157)		975	290	1.032	377

	Horas de formación por categoría profesional (158)					
	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	20.587	7.106	24.297	9.960	21.510	10.364
Estructura de Apoyo	60.145	23.567	72.806	23.382	66.913	25.671
Mandos Intermedios	72.733	19.405	80.000	23.740	110.949	34.061
Personal Operativo	866.076	252.902	1.170.658	312.236	797.753	201.329
Total	**1.019.541**	**302.979**	**1.347.761**	**369.318**	**997.124**	**271.424**

(157) No se dispone para este ejercicio de la desagregación por sexos referida a este indicador.

(158) Contenido vinculado al indicador GRI 404-3: Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional.

Media de horas de formación al año por empleado [159]

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	34,25	38,20	39,57	49,80	33,19	45,86
Estructura de Apoyo	82,23	84,59	90,44	67,38	75,86	64,34
Mandos Intermedios	35,35	43,85	40,69	50,94	57,73	64,27
Personal Operativo	123,91	261,48	170,82	231,63	112,01	133,33
Total	**98,22**	**161,65**	**131,64**	**156,42**	**94,30**	**101,85**

Número de empleados formados [160]

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	589	190	574	201	620	211
Estructura de Apoyo	654	281	739	346	743	328
Mandos Intermedios	1.275	326	1.349	370	1.508	463
Personal Operativo	4.868	902	5.070	1.011	5.737	1.215
Total	**7.395**	**1.699**	**7.732**	**1.928**	**8.599**	**2.216**

% de empleados formados con respecto a la plantilla en cada categoría profesional [161]

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	100	100	93	100	96	93
Estructura de Apoyo	89	100	92	100	84	82
Mandos Intermedios	62	74	69	79	78	87
Personal Operativo	70	93	74	75	81	80
Total	**71**	**91**	**76**	**82**	**81**	**83**

(159) Contenido vinculado al indicador **GRI 404-1:** Media de horas de formación al año por empleado.
(160) Contenido vinculado al indicador **GRI 404-1:** Media de horas de formación al año por empleado.
(161) Contenido vinculado al indicador **GRI 404-1**: Media de horas de formación al año por empleado

Organización y gestión directiva (Gestión de Personas)

En 2024 el Desempeño Global Medio de Adif fue del 90,12% y se realizaron 4.288 evaluaciones a 790 empleados, el 5,88% de la plantilla, que se corresponde con un 89,36% del personal de estructura de dirección objeto de esta evaluación

Del total de empleados evaluados, 587 fueron hombres (un 74,30%) y 203 mujeres (25,70%).

	Mujeres		Hombres		Otros		No reportados		Total	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
% asalariados y/o no asalariados que participaron en evaluaciones periódicas del rendimiento y del desarrollo profesional (162)	26,03	25,70	73,97	74,30	N/A	N/A	N/A	N/A	**6,05**	**5,88**

Modelo de gestión por competencias

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

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

(162) Los datos de evaluaciones periódicas registrados únicamente se corresponden con la categoría asalariados (que es donde se encuadran todas las personas trabajadoras de Adif).

MODELO DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS	2022	2023	2024
Desempeño global medio de Adif (%)	89,09	89,51	90,12
Evaluaciones realizadas (Nº)	4.357 (a 762 empleados, el 6,18% de la plantilla)	4.553 (a 765 empleados, el 5,97% de la plantilla)	4.288 (a 790 empleados, el 5,88% de la plantilla)
MODELO INTEGRADO DE DIRECCIÓN POR OBJETIVOS (DPO)	**2021**	**2022**	**2023**
Grado de consecución de objetivos de Adif (%)	98,95 (evaluando a un total de 4.183 personas, lo que representa un 37,17% de la plantilla)	99,15 (evaluando a un total de 4.274 personas, lo que representa un 33,37% de la plantilla)	97,85 (evaluando a un total de 4161 personas, lo que representa un 32,49% de la plantilla)

3.1.12. Parámetros de salud y seguridad (S1-14) (163)

Auditoría Interna del Sistema de Gestión de SST

La auditoría interna del Sistema de Gestión de SST es un proceso sistemático, independiente y documentado para obtener –de forma interna– "evidencias de la auditoría" y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los "criterios de auditoría".

Los requisitos de los auditores y de la ejecución y documentación de la auditoría interna del Sistema de Gestión de SST se regulan a través del PSG-SST-03 "Auditoría Interna del Sistema de Gestión de SST".

Auditorías de certificación, seguimiento y renovación según la norma ISO 45001

En el año 2024, se llevó a cabo la **Auditoría de Renovación** según la norma UNE-EN ISO **45001:2023** del SG-SST de Adif y de Adif AV, en la que -cumpliéndose el objetivo fijado por la organización- se logró mantener, sobre el expediente n.º 1996/0204/SST/07, el alcance completo de esta certificación del SG-SST para todas las actividades y establecimientos de ambas Entidades. En octubre de 2023 quedó disponible la norma europea UNE-EN ISO 45001:2023 (fecha de edición de 11 de octubre de 2023), versión europea de la norma ISO 45001:2018 (con idéntica equivalencia internacional); por lo que, tras la renovación de dicha certificación, los nuevos certificados de AENOR han sido emitidos bajo la versión europea de esta norma, mientras que los certificados IQNet mantienen la ISO 45001:2018 como norma de referencia.

Actualmente, Adif y Adif AV disponen de un único certificado para su **Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST),** con el siguiente alcance:

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), para la gestión de la construcción y de los sistemas de control, de circulación y de seguridad, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Adif AV, para la gestión de la construcción,

(163) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 4 **(PSEG-OE4)** y Objetivo 5 **(PSEG-OE5).**

mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

La certificación lograda bajo la norma ISO 45001:2018 de un único Sistema de Gestión de SST para Adif y Adif AV apoya y complementa a la certificación según la norma ISO 9001 "Sistemas de Gestión de la Calidad" del Sistema de Gestión de Adif y Adif AV —a través del proceso estratégico "prevención y salud" (ADIF-PR-106-002)—, así como a la apuesta por un Modelo Integral de Excelencia de Gestión según los estándares de EFQM".

A continuación, se aporta información sobre los principales parámetros en materia de Seguridad y Salud Laboral.

Prevención de Riesgos Laborales

Asalariados	2023	2024
Personas de su propia plantilla cubiertas por su sistema de gestión de la salud y la seguridad sobre la base de requisitos legales o normas o directrices reconocidas. (%)	100	100
Nº de muertes como consecuencia de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo.	0	4
Nº de muertes como consecuencia de lesiones.	0	4
Nº de muertes como consecuencia de problemas de salud relacionados con el trabajo.	0	0
Nº de muertes como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo y enfermedades laborales de trabajadores externos en las instalaciones/infraestructuras de la empresa.	1	1
Nº de muertes como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo de empleados externos en las instalaciones/infraestructuras de la empresa.	1	1
Nº de muertes como resultado de enfermedades relacionadas con el trabajo de empleados externos en las instalaciones/infraestructuras de la empresa.	0	0
Nº de accidentes de trabajo registrables para la propia mano de obra.	127	135
Tasa de accidentes de trabajo registrables para la propia fuerza de trabajo. (%)	6,26	6,86
Nº de casos de enfermedad relacionada con el trabajo registrables de la propia plantilla.	4	0
Nº de días perdidos por lesiones relacionadas con el trabajo y muertes por accidentes relacionados con el trabajo, mala salud relacionada con el trabajo y muertes por enfermedad.	7.605	7.453

			Número de accidentes de trabajo por sexo [164]		
			2022	2023	2024
Accidentes no *in itinere*	Hombre	Con baja	110	115	118
		Sin baja	132	144	126
	Mujer	Con baja	9	12	17
		Sin baja	14	28	30
	Total	Con baja	**119**	**127**	**135**
		Sin baja	**146**	**172**	**156**
Accidentes *in itinere*	Hombre	Con baja	23	34	20
		Sin baja	12	21	16
	Mujer	Con baja	12	17	9
		Sin baja	13	16	8
	Total	Con baja	**35**	**51**	**29**
		Sin baja	**25**	**37**	**24**
Recaídas	Hombre	Con baja	3	2	6
		Sin baja	0	0	0
	Mujer	Con baja	1	0	0
		Sin baja	0	0	0
	Total	Con baja	**4**	**2**	**6**
		Sin baja	**1**	**0**	**0**

Los datos relativos a los **indicadores de salud y seguridad (Índice de Frecuencia** – I.F. [165], **Índice de Gravedad** – I.G. [166] e **Índice de Accidentabilidad Laboral** – I.A.L. [167]) obtenidos son los que siguen a continuación:

	Ejercicio 2022			Ejercicio 2023			Ejercicio 2024		
	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.	I.F. accidentes	I.G. accidentes	I.A.L.
Hombres	7,06	0.35	11,59	6,89	0,42	11,36	7,34	0,39	11,63
Mujeres	3,04	0.20	4,74	3,38	0,18	5,22	4,72	0,34	6,92
Total	**6,42**	**0,33**	**10,45**	**6,26**	**0,37**	**10,21**	**6,86**	**0,38**	**10,71**

(164) Contenido vinculado al indicador **GRI 403-9**: Lesiones por accidente laboral y al indicador **GRI 403-2**: Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes.

(165) Índice de Frecuencia = (Nº de accidentes/horas trabajadas) · 1.000.000.

(166) Índice de Gravedad = (Nº de jornadas perdidas/Nº de horas trabajadas) · 1.000.

(167) Índice de Accidentabilidad Laboral = (Nº de accidentes · 1.000) /Nº trabajadores medios).

Mientras que los datos de absentismo son:

	Absentismo		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de horas de absentismo	932.039,61	944.148,18	997.654,07
Índice de absentismo (%)	4,86	4,56	4,95

	Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Hombres	6.639	8.701	7.937
Mujeres	1.077	1.178	1.657
Total	**7.716**	**9.879**	**9.594**

En el ejercicio 2024 se han producido 0 enfermedades profesionales (en 2023 hubo 4) (168)

	Otros indicadores		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
% de empleados participantes en medicina preventiva	17,09	20,70	19,41
Complemento de ayuda social: (€ para gastos médicos por empleado)	163.761	430.658	430.447
Nº de accidentes mortales de empleados propios	1	0	4

(168) Contenido vinculado al indicador **GRI 403-10**: Dolencias y enfermedades laborales.

3.1.13. Parámetros de conciliación laboral (S1-15)

Trabajo a Distancia

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

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

Una vez implantado el procedimiento, suscrito por la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV, durante 2024 se ha venido haciendo el seguimiento de la actividad y llevado a cabo la incorporación del personal de nuevo ingreso que ha cumplido el año de permanencia en el puesto desempeñando su trabajo en modalidad presencial.

Puestos Susceptibles para Trabajo a Distancia (TAD) vs Empleados en TAD a 31/12/2024

Categoría Profesional	Puestos susceptibles TAD	Empleados en TAD					
		Hombres	Mujeres	Total	% Hombres	% Mujeres	% Total
Personal Operativo	474	118	150	**268**	24,90	31,60	**56,50**
Mandos Intermedios	566	231	195	**426**	40,80	34,50	**75,30**
Estructura de Apoyo	684	325	230	**555**	47,50	33,60	**81,10**
Estructura de Dirección	442	197	93	**290**	44,60	21,00	**65,60**
Total	**2.166**	**871**	**668**	**1.539**	**40,20**	**30,80**	**71,10**

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

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

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

Relaciones Laborales [169]

El **total de las personas trabajadoras de Adif** tienen derecho a acogerse a permisos por **motivos familiares**, es decir, 13.271 personas (10.590 hombres y 2.681 mujeres).

De esta forma, el 100% de la plantilla que solicita, y cumple los requisitos, puede acogerse a los permisos familiares descritos previamente.

Porcentaje de empleados que se acogieron a permisos familiares [170]

	2022	2023	2024
Mujeres	18,75	23,99	25,81
Hombres	14,44	16,52	18,54
Otro género	0,00	0,00	0,00
Sin datos	-	-	-
Total	**15,22**	**17,93**	**20,01**

(169) El personal de KSA (Proyecto Haramain) tienen los derechos laborales que regula la normativa del país de destino.

(170) Porcentaje de las personas trabajadoras que se han acogido a permisos familiares, con respecto al total de la plantilla. Llamamos permisos familiares a: permiso por nacimiento y cuidado del menor (maternidad y paternidad), permiso paternal –Artículo 48 bis. Estatuto de los trabajadores- y permisos por cuidado de familiar -II Convenio Colectivo Adif Alta Velocidad, Cláusula 11.ª Permisos y Licencias. Licencias b) y c)-.

De igual manera, **el 100% de la plantilla de Adif tiene derecho a permisos por motivos familiares** a través de la política social o los convenios de negociación colectiva

	Personas empleadas que se acogieron a permisos familiares [171]					
	2022		2023		2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Permiso de maternidad	0	44	0	71	0	102
Permiso de paternidad	188	1	240	0	299	0
Permiso Paternal	-	-	2	2	6	9
Cuidado de Familiar	1.256	364	1.452	502	1.658	581
Total	**1.853**		**2.269**		**2.655**	

Del mismo modo, el 100% de la plantilla que ha solicitado el permiso parental, y cumple los requisitos, se le ha concedido.

El número total de personas trabajadoras que han **regresado al trabajo** después de terminar el **permiso parental** han sido 416 personas (305 hombres y 111 mujeres).

El número total de personas trabajadoras que han **regresado al trabajo** después de terminar el **permiso parental** y que **seguían siendo empleados 12 meses después de regresar al trabajo**, han sido 409 personas (204 hombres y 105 mujeres).

Por tanto, las **tasas de regreso** al trabajo y de retención de empleados y empleadas que se acogieron al permiso parental, han sido de 99,67% para los hombres y de 94,59% para las mujeres, respectivamente.

Por otro lado, los **beneficios sociales** en la Entidad son **iguales**, tanto para el personal a **jornada completa como a tiempo parcial.**

En otro orden de cosas, respecto al acuerdo de Reducción de Jornada a 35 horas semanales para Personal acogido a Convenio. Implantación de la jornada reducida en verano para el personal de convenio no sujeto a gráficos. **Su jornada es de 1.536 horas en cómputo anual.**

(171) Permiso por nacimiento y cuidado del menor (maternidad y paternidad) -Artículo 48.4. Estatuto de los trabajadores-. Permiso paternal – Artículo 48 bis. Estatuto de los trabajadores-. Permisos por cuidado de familiar -II Convenio Colectivo Adif Alta Velocidad, Cláusula 11.ª Permisos y Licencias. Licencias b) y c)-.

3.1.14. Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total) (S1-16)

Adif presenta una brecha salarial de género del 5,96%

Por otra parte, la relación entre la remuneración anual total de la persona con el mayor salario y la remuneración anual total media del conjunto de asalariados, se presenta en la siguiente tabla:

Brecha salarial por categoría profesional (%) (172) (173) (174)

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Alta Dirección	-0,17	-6,77	8,32
Estructura de Dirección	2,35	3,37	4,92
Estructura de Apoyo	1,32	3,50	4,88
Mandos Intermedios	7,56	5,64	6,39
Personal Operativo	13,03	11,89	11,71

Remuneración media por categoría profesional (€)

	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	64.122,46	62.612,97	66.994,03	64.737,38	68.607,19	65.230,18
Estructura de Apoyo	45.347,97	44.747,20	46.892,91	45.251,71	48.491,74	46.125,59
Mandos Intermedios	39.967,48	36.944,53	40.843,11	38.538,52	41.899,56	39.221,36
Personal Operativo	36.587,79	31.821,61	38.353,48	33.793,00	39.625,05	34.984,09

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

(173) Contenido vinculado al indicador GRI 405-2: Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres.

(174) Las diferencias salariales que se puedan producir entre personal del mismo nivel salarial vienen generadas por diversas causas: distinta antigüedad, posesión de cualificaciones susceptibles de gratificación o realización de actividades que conlleven un abono específico, entre otras. En 2024 se observa una disminución de los valores de la brecha salarial entre el Personal Operativo (al que pertenece el 74,2% de la plantilla de Adif). El aumento en el valor de brecha salarial para "Alta Dirección" se debe principalmente al cambio experimentado en la Presidencia de Adif con respecto al año anterior. La presidencia estaba ocupada por una mujer en 2023 y ha pasado a estar ocupada por un hombre en 2024 (siendo este el salario más alto de la empresa).

	Remuneración media por sexo (€)		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Hombres	39.744,52	41.365,47	42.527,56
Mujeres	37.849,22	39.441,68	39.992,82

	Remuneración media por edad (€)					
	Ejercicio 2022		Ejercicio 2023		Ejercicio 2024	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Hasta 35 años	32.990,37	33.527,97	36.853,48	36.981,52	39.131,98	38.109,29
Entre 36 y 50 años	38.627,02	39.274,03	41.362,95	41.318,39	41.731,39	40.833,56
Mayores de 50 años	41.349,09	38.303,36	42.614,02	38.831,28	44.083,26	39.987,48

3.1.15. Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos (S1-17)

Relaciones Laborales

En 2024 se ha abierto 1 caso por denuncia de acoso laboral

Durante el año 2024 no se han notificado casos de discriminación en Adif, tal y como se establece en la siguiente tabla:

	2023	2024
Nº total de casos de discriminación	0	0
Nº de reclamaciones presentadas a través de canales para que los miembros del personal propio	0	0
Nº de reclamaciones presentadas ante los Puntos Nacionales de Contacto para las Empresas Multinacionales de la OCDE	0	0
Importe total de las multas, sanciones e indemnizaciones por daños y perjuicios (€)	0	0
Nº de problemas graves de derechos humanos e incidentes relacionados con la propia fuerza de trabajo	0	0
Nº de problemas graves de derechos humanos e incidentes relacionados con la propia fuerza laboral que constituyen violaciones de los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales	0	0
Importe total de las multas sanciones e indemnizaciones por daños y perjuicios por los incidentes descritos	0	0
Nº de casos de incidentes graves de derechos humanos en los que la empresa ha contribuido a garantizar la reparación de los afectados	0	0

Al igual que en 2023, durante el ejercicio no se han detectado ni denunciado casos por discriminación ni de acoso sexual o por razón de sexo

	Incidentes relacionados con los Derechos Humanos		
	2022	2023	2024
Nº de casos por discriminación	0	0	0
Nº de casos de acoso laboral	1	2	1
Nº de casos de acoso sexual	0	0	0

Por otro lado, Adif cuenta con las **políticas, procedimientos y/o planes de acción para garantizar la diversidad de las personas trabajadoras** dentro de la organización y mención a conductas discriminatorias y sus consecuencias

- Aplicación de **Plan de Igualdad** en vigor (Adaptación II Plan de Igualdad de Adif) y seguimiento a través de la Mesa de Igualdad.
- Aplicación del **Protocolo de Acoso Laboral y del Protocolo de Acoso Sexual** o por Razón de Sexo, de acuerdo con el modelo de funcionamiento que se recoge en los mismos.
- **Colaboración con asociaciones específicas en la protección de derechos sociales y de colectivos en riesgo** (Trabajando en Positivo, Red Empresarial para la Diversidad e Inclusión LGTBI).
- Cursos de **formación/sensibilización en diversidad e inclusión.**
- **Difusión de información** de interés general en este ámbito para conocimiento de la plantilla **a través de canales internos.**
- **Difusión exterior** a través de redes sociales y exposiciones de sensibilización hacia colectivos desprotegidos en estaciones de viajeros.
- **Buzón de sugerencias** de igualdad y diversidad.
- Adscripción al **programa *Diversity Leading Company.***
- Fase de preparación de **medidas para erradicar la discriminación LGTBI** en la empresa. Comienzo del proceso de adaptación a la nueva **Ley 3/2023** para la **igualdad real y efectiva de las personas trans** y para la garantía de los derechos de las personas LGTBI.

De igual forma, los principales **programas para mejorar las aptitudes** de las personas trabajadoras son:

- Los programas ***Empowering Women's Talent y Divesity Leading Company*** incluyen talleres presenciales y *webinars* a los que asisten algunas empleadas de Adif.
- **V edición del Programa Lidera.**
- Programa de *Mentoring* dentro del **Plan Annual de Transferencia de Conocimiento 2024.**
- **IV edición del programa Horizonte 2030 sobre liderazgo** y relevo generacional.
- Proceso de **Acogida al personal de nuevo ingreso a través de la OEP.**
- Programa de ***Coaching* 2024.**
- **Cambio cultural.**

3.2. Trabajadores de la cadena de valor (S2)

Adif, en coherencia con su declaración de Responsabilidad Social Corporativa, es respetuosa con la seguridad integral del sistema ferroviario y con el medio ambiente, haciendo extensivo los principios de su **Política Preventiva** al ámbito externo y a las relaciones con sus grupos de interés.

En este sentido, Adif realiza un control de las empresas contratistas y concurrentes en sus centros de trabajo mediante el cumplimiento del Procedimiento Operativo de Prevención: "Coordinación de Actividades Empresariales" y la entrega de la "Directrices Generales Aplicables a Empresas que Realicen Actividades en Centros de Trabajo de Adif".

La gestión de la seguridad y salud de los trabajadores de las obras de construcción se realiza a través de los Planes de Seguridad y Salud en las obras con proyecto y los Documentos de Gestión Preventiva en las obras sin proyecto. Para ello, existe un procedimiento para las actuaciones en caso de accidente de trabajadores de contratas y subcontratas de obras de construcción. Además, para llevar un registro in situ que compruebe el número y la situación de todos los contratistas que entran en las obras, todos los contratistas y subcontratistas se registran en el libro de subcontratación.

Para asegurar el cumplimiento, los representantes designados por Adif tienen la facultad de supervisar el cumplimiento por parte del Contratista, Subcontratista y Trabajadores Autónomos, de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales y cualquiera otra disposición vigente en materia de Prevención de Riesgos Laborales, sin que tal facultad exonere a dichos Contratistas, Subcontratistas y Trabajadores Autónomos, de la responsabilidad que les incumbe sobre la aplicación de dicha normativa.

Accidentabilidad en contratistas

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de accidentes mortales de contratistas	1	1	1 (175)
Nº de accidentes de contratistas	328	440	453
Nº de accidentes graves a contratistas	3	6	6 (176)

(175) Causado por "herramientas y equipos".
(176) 3 por caídas, 2 por "otros", 1 no traumático.

Accidentabilidad por tipología en contratistas

Tipo accidente	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº sobreesfuerzos	58	86	65
Nº caídas	101	120	127
Nº por vehículos, herramientas y equipos	99	162	144
Nº desplomes	10	20	23
Nº accidentes no traumáticos	5	2	1
Nº otros (quemaduras, agresiones, deslizamientos de tierra, entre otros)	55	50	92
Total	**328**	**440**	**452**

El Contratista debe proporcionar al citado personal de Adif, todas las facilidades necesarias para el desempeño de sus funciones, y asegurará que en su caso la Subcontrata proporcione idénticas facilidades.

Por otro lado, aunque la formación proporcionada a los contratistas es responsabilidad de la empresa a la que pertenece, Adif lleva a cabo formación a sus proveedores y contratistas, especialmente en materia de seguridad y salud.

Los cursos que realizan se enmarcan en las siguientes materias:

En 2024 se han impartido un total de 6.895 (177) horas de formación en Protección y Seguridad y Salud y Prevención a personal externo, incluyendo contratistas

Formaciones en Seguridad y Salud Laboral personal externo

- COMERCIAL Y MARKETING
- CULTURA ADIF
- FORMACIÓN DE FORMADORES
- FORMACIÓN EN IDIOMAS
- GESTIÓN DE LA CALIDAD
- GESTIÓN DE TECNOLOGÍAS
- INFORMÁTICA AVANZADA Y REDES
- INFORMÁTICA BÁSICA Y DESARROLLO
- INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO
- MANT. INSTALACIONES DE SEGURIDAD
- MANT. INSTALACIONES ELECTRIFICACIÓN
- MANTENIMIENTO DE TELECOMUNICACIONES
- MANTENIMIENTO DE VÍA
- MEJORA DE LA GESTIÓN
- OBRA CIVIL
- PROTECCIÓN Y SEGURIDAD
- SALUD Y PREVENCIÓN
- SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN
- SEGURIDAD MEDIOAMBIENTAL
- SEGURIDAD TÉCNICA
- TRANSPORTE

(177) Datos agregados Adif y Adif AV.

3.3. Colectivos afectados (S3) [178]

La medición del impacto socioeconómico de la actividad de Adif, como Entidad Pública Empresarial al servicio de la sociedad, permite evaluar de manera integral su contribución al bienestar social, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo económico. Para ello, se emplea un conjunto de indicadores cualitativos y cuantitativos que reflejan tanto el retorno directo como el indirecto de sus acciones.

Este ejercicio no solo permite conocer el alcance de su actividad, sino también impulsar mejoras que maximicen el impacto positivo en la sociedad y el medioambiente, en línea con nuestro compromiso con un modelo de desarrollo sostenible e inclusivo.

Para reflejar esta evolución, todas las métricas se presentan en una serie histórica de los tres últimos ejercicios, facilitando un análisis comparativo que ayuda a identificar tendencias y reforzar aquellas iniciativas con mayor valor para la ciudadanía.

Toda esta información se recoge en el anexo **7.4: Contribución al desarrollo socioeconómico**, consolidando la visión de Adif como un agente clave en la transformación social y ambiental del país.

Principales Hitos

- Participación en el **programa acelerador de la igualdad de género: Iniciativa *Target Gender Equality*** que apoya a empresas que participan en el Pacto Mundial de Naciones Unidas.
- **Búsqueda de espacios alternativos para el desarrollo del Programa Estación Abierta** a causa de obras en las principales estaciones.
- **Prórroga del protocolo de colaboración con la Fundación Festival Internacional de Teatro Clásico de Almagro.**
- **Ampliación de la cartera de patrocinios.**
- **Arrendamientos a precios ventajosos de Inmuebles de Responsabilidad Social para proyectos Sociales.**
- Cesiones de máquinas, vehículos y otros elementos ferroviarios para espacios museísticos.
- Cesiones de terreno a precio simbólico para la **creación de Vías Verdes.**
- Firma del Protocolo de **Colaboración con la Dirección General de la Guardia Civil.**

(178) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Sostenibilidad, Objetivo 5 **(PSOS-OE5).**

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos**
  - **Riesgos legales** relativos a patrocinios cuando alargan plazos y aquellos asociados normativa legal que altere el desarrollo de las actividades propuestas. máquinas, vehículos y otros elementos ferroviarios para espacios museísticos.
  - **Riesgos asociados a reformas en estaciones que limite el acceso y uso de espacios** para Estación Abierta.
  - **Demora** que experimentan los **entes locales al aprobar contratos relacionados con Vías Verdes** genera incomodidad entre los futuros usuarios de dichas vías, con repercusiones desfavorables para todas las partes involucradas en el proceso de contratación.
- **Oportunidades**
  - **Incremento de la transparencia** en la gestión de solicitudes de patrocinio.
  - **Nuevas estaciones y pantallas y dispositivos digitales que aumentan la capacidad de los espacios disponibles** para ceder a entidades del tercer sector, una vez finalizadas las obras.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- **Continuar con la actualización del procedimiento que regula el Programa Estación Abierta**.
- **Aprobación de la revisión de la Política de Patrocinios** para avanzar en la gestión y minimizar demoras o incumplimientos en la tramitación de los patrocinios que imposibiliten su contratación.
- **Ampliación de la contribución social de Adif** mediante la formalización de nuevos contratos de inmuebles con fines sociales, el incremento de bienes muebles cedidos para uso museístico y la creación de nuevas Vías Verdes.
- **Aumento de la visibilidad de Adif en estos proyectos** a través de señalización en los inmuebles cedidos y la mención en actos culturales organizados por administraciones públicas gestoras.
- **Cesión de muebles e inmuebles** sin uso ferroviario para fines sociales a otras administraciones públicas en ciudades y en lugares que sufren incisivamente la despoblación.

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

Los riesgos que presenta Adif en relación con las diferentes comunidades afectadas derivadas de su actividad son riesgos reputacionales y sociales:

- Requisitos legales que afectan a los patrocinios y que alargan los plazos implicando que en ocasiones no se puedan llevar a cabo.
- Obras de reforma en estaciones que limitan el uso de espacios para acciones del Programa Estación Abierta.
- Cumplimento con la normativa legal (leyes y ordenanzas) y con el cumplimiento de las políticas y procedimientos internos que puedan alterar el desarrollo de las actividades propuestas.
- Dificultad de gestionar de manera centralizada las campañas a emitir en las pantallas de estaciones.
- Cambios en la estructura organizativa que afectan al desarrollo de los proyectos.

Las oportunidades que se derivan de la identificación de estos riesgos son:

- Incremento de la transparencia en la gestión de solicitudes de patrocinio.
- Nuevas estaciones y pantallas y dispositivos digitales que aumentan la capacidad de los espacios disponibles para ceder a entidades del tercer sector, una vez finalizadas las obras.

Adicionalmente, la información sobre las incidencias, riesgos y oportunidades relacionada con los colectivos afectados y su interacción con la estrategia y modelo de negocio se divulga en el apartado **1.4.1. Resultados y asuntos materiales de reporte (SBM-3)**

3.3.1. Políticas relacionadas con los colectivos afectados (S3-1)

Adif, como Entidad Pública Empresarial, adopta una estrategia de responsabilidad social empresarial y se compromete a establecer relaciones a largo plazo con entidades sin ánimo de lucro como asociaciones, fundaciones e instituciones públicas. Esta aproximación refleja una perspectiva proactiva hacia la colaboración con actores clave en la sociedad civil, buscando generar un impacto positivo en la comunidad y en su entorno.

Las **aportaciones más notables** de la estrategia de Adif incluyen:

Proyectos a largo Plazo	Priorización de Colectivos	Diálogo con los GGII y mediación en conflictos	Participación en Foros de sostenibilidad
La apuesta por proyectos a largo plazo sugiere una visión a futuro y un compromiso sostenido con las comunidades y organizaciones con las que colabora, contribuyendo a relaciones más sólidas y a genera impacto más significativo.	La Entidad muestra una consideración específica hacia aquellos grupos que pueden verse afectados por las operaciones. Ayuda a maximizar la pertinencia y efectividad de las acciones emprendidas.	La apertura al diálogo con los GG.II., especialmente del tercer sector y la mediación de conflictos, indican una disposición a abordar y resolver problemas de forma colaborativa. Esto contribuye a la construcción de relaciones armoniosas y una gestión proactiva.	La representación en foros de sostenibilidad muestra un compromiso con la transparencia y la rendición de cuentas. Además de aportar visibilidad de las prácticas sostenibles de Adif, permite compartir y conocer buenas prácticas con otros actores del sector y la sociedad.

En general estas acciones sugieren una perspectiva integral de la responsabilidad social, no solo considerando el impacto directo de las operaciones, sino su papel como actor comprometido en la construcción de un entorno sostenible y socialmente responsable.

Desde 2019, Adif y Adif AV cuentan con una **Política de Patrocinios** que sirve como marco para canalizar las aportaciones a proyectos estratégicos. Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV y, a efectos de contabilización, se encuentran registrados en Adif. Las entidades, dentro del marco de esta política, han implantado una serie de criterios para gestionar las solicitudes para este tipo de acciones, así como un canal específico de contacto: **patrocinios@adif.es**

Debido a la actividad realizada por Adif en las comunidades donde desarrolla sus operaciones, se producen impactos cualitativos y cuantitativos con repercusiones en diferentes ámbitos. Todos los indicadores relacionados se encuentran en el **Anexo: 7.4 Contribución al desarrollo socioeconómico".**

	Indicadores relacionados con la dimensión social		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de estaciones con Programa Estación Abierta	35	34	34
Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% de viajeros) (179)	86,88	86,93	88,33 (180)
Nº de actividades del Programa Estación Abierta	118	113	139
Compras con criterios responsables (%)	100	100	100
Nº de entidades no lucrativas con las que colabora	70	59	25
Inversión en la comunidad (lucro cesante Programa Estación Abierta) (€)	368.774	135.083	120.905
Solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en plazo o 7 días o menos (181) (%)	96,10	99,00	97,70
Contratos de Patrocinio en vigor (Nº) (182)	3	5	2
Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional (Responsabilidad Corporativa) (Nº)	3	3	3

(179) Dato agregado Adif y Adif AV.
(180) Dato % Accesibilidad en estaciones 2024 calculado con número de viajeros de 2023.
(181) Dato agregado Adif y Adif AV.
(182) Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV, y a efectos de contabilización se encuentran registrados en Adif.

3.3.2. Procesos para colaborar con los colectivos afectados, canales de comunicación y procesos en materia de incidencias (S3-2) (S3-3)

En Adif existen mecanismos formales de queja y reclamación, entre los que destacan:

- Buzón Programa Estación Abierta. **estacionabierta@adif.es**
- Buzón de RSC. **rsc@adif.es**
- Buzón de patrocinios. **patrocinios@adif.es**
- **Canal Ético.**
- Perfiles en redes sociales.

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

Medidas y actuaciones concretas para cubrir riesgos identificados:

Riesgos	Medidas
Requisitos legales a cumplir con los patrocinios que alargan los plazos.	Se ha creado un procedimiento que regule los patrocinios incluyendo los requerimientos legales y se ha diferenciado del texto de la política.
Obras de reforma en estaciones que limita el uso de espacios para acciones del Programa Estación Abierta.	Se han identificado otros espacios donde transitan un número de viajeros similar para cederlos a los grupos de interés.
Cumplimiento con la normativa legal (leyes y ordenanzas) y con el cumplimiento de nuestras políticas y procedimientos internos que puedan alterar el desarrollo de las actividades propuestas.	Actualización constante de los conocimientos del equipo, y ampliación de los plazos para gestionar actividades que impliquen gestiones legales.
Dificultad de gestionar de manera centralizada las campañas a emitir en las pantallas de estaciones.	Se ha dado un plazo a las entidades en espera de que se solucione el problema técnico.
Cambios en la estructura organizativa que afectan al desarrollo de los proyectos.	Se trabaja en el diseño de procedimientos y maneras de gestionar la actividad de la empresa para que los cambios le afecten lo mínimo posible a la diaria.

Medidas adicionales

En este punto se dan a conocer las actuaciones que la Entidad realiza en el ámbito social, mediante las cuales Adif pretende tener un impacto positivo en las comunidades locales en donde la Entidad desarrolla su actividad, especialmente en el entorno en donde se ubican sus proyectos.

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

En Adif se apuesta por proyectos y alianzas a largo plazo con entidades sin ánimo de lucro (asociaciones, fundaciones e instituciones públicas) y se centra preferentemente la actuación en aquellos aspectos que están vinculados a la actividad e impactos en la sociedad. Se trata de priorizar a los colectivos sociales más directamente relacionados con el servicio que se presta: diálogo con grupos de interés (tercer sector), mediación en conflictos y representación de la compañía en los principales foros de sostenibilidad.

Las **aportaciones realizadas por Adif a entidades sin ánimo de lucro** en los últimos ejercicios han sido de:

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro		
Ejercicio 2022	**Ejercicio 2023**	**Ejercicio 2024**
1.704.476,96€	1.866.490,66€	1.645.885,28€

Las principales afiliaciones de Adif a asociaciones del sector son:

- Asociación Española del Transporte.
- Asociación Española de Mantenimiento.
- AEIE TRAV Gran Capacidad Pirineos.
- AEIE Vitoria-Dax.
- AEIE Corredor Mediterráneo.
- Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).
- *Platform Rail Infrastructure Manager Europe* (PRIME).
- *European Rail Infrastructure Managers* (EIM).
- *Rail Net Europe* (RNE).
- *Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC).
- EUG (ERTMS Users' Group). Asamblea General y Comité NPM.

Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

Con el objetivo de tratar y disminuir el impacto que Adif produce al entorno, en la Entidad se han realizado evaluaciones del impacto del ferrocarril en distintas ciudades mediante el análisis de distintos parámetros en relación con la coexistencia del ferrocarril y las ciudades, permitiendo comprobar que las actuaciones en desarrollo analizadas reducen dicho impacto con respecto a las situaciones de partida. (183)

Impacto en la comunidad

Adif lleva a cabo alianzas y colaboraciones con entidades del tercer sector, centradas en aspectos vinculados a nuestra actividad e impactos en la sociedad. La Entidad prioriza a los colectivos sociales más directamente relacionados con el servicio que prestamos. Las principales actividades que realizamos con nuestros grupos de interés son:

- **Programa Estación Abierta.** Iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones.
- **Patrocinios**

(183) Contenido vinculado al indicador **GRI 413-1**: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo

- Programa Mujer e Ingeniería, Real Academia de Ingeniería (RAI).
- Grupo de Acción Sostenibilidad y RSE en las empresas Públicas (Forética).

Entidades sin ánimo de lucro con las que se mantienen suscritos acuerdos de colaboración:

- Asociación para la Prevención, Reinserción y Atención a la Mujer Prostituida (APRAMP).
- Fundación Festival Internacional de Teatro Clásico de Almagro (FFITCA).
- Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI).
- Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL).
- Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía (MNCAR).
- Fundación *Junior Achievement* (FJA).
- Universidad de Salamanca (USAL).
- Real Academia de Ingeniería (RAI).
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Dirección General de la Guardia Civil.

Programa Estación Abierta

El Programa Estación Abierta contribuye, desde su creación en 2008, a través de sus actividades, al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles siendo la herramienta para coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por Adif, siempre bajo criterios de responsabilidad corporativa y sin fines comerciales. Su finalidad es potenciar la conexión social de la estación con su entorno y aumentar de esta forma el valor que Adif aporta en los lugares donde se desarrolla su actividad.

A partir de esta herramienta Adif materializa su colaboración con el tercer sector, poniendo a su disposición, de forma gratuita, una plataforma excelente para realizar actividades que les ayuden a sus objetivos a la vez que las estaciones aumentan su valor para los ciudadanos al proporcionarles contenidos culturales, sociales o ambientales.

El programa se articula en tres ejes de actuación:

Entorno	Sensibilización	Cultura
Apertura de la estación al entorno: visitas y activaciones sociales.	Sensibilización en valores a través de colaboración con ONG y otras entidades sin ánimo de lucro: exposiciones, mesas informativas, *flashmobs*, entre otros.	Promoción de artistas noveles a través de conciertos y exposiciones.

Para evaluar el Programa Estación Abierta se cuenta con una serie de indicadores cuantitativos que se miden trimestral y anualmente y que tratan de tangibilizar el esfuerzo de la compañía en este proyecto.

En el Programa Estación Abierta se ha colaborado con 25 organizaciones sin ánimo de lucro (59 en 2023) para realizar actividades en las estaciones de Adif con las que han recaudado un total de 120.904,60€ (un 10% menos con respecto a 2023)

Los principales indicadores para Adif AV durante los años 2022, 2023 y 2024 son:

Indicadores Programa Estación Abierta

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº actividades	118	113	139
Nº entidades con las que hemos colaborado	70	59	25
Valoración del resultado de la actividad (aportada por la entidad)	8,93	9,14	8,32
Valoración de la colaboración prestada por Adif (aportada por la entidad)	9,59	9,71	9,13
Nº Cancelaciones	30	19	46
Retorno económico (€)	14.647,22€	16.542,53€	18.193,55€
Retorno socios (se calcula que de media un socio aporta unos 120€ anuales)	310	317	297
Cómputo total (€)	**51.847,22€**	**54.582,53€**	**53.833,55€**
Lucro cesante (€)	368.774€	135.083€	120.904,60€

Además, se han definido una serie de **indicadores cuantitativos de medición trimestral** y anual del desempeño de las actividades en función de su tipología:

	Actividades Programa Estación Abierta		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Apertura de la estación al entorno (%)	3,39	11,50	5,76
Acciones culturales (%)	26,27	21,24	24,46
Campañas sensibilización en valores (%)	70,34	67,26	69,78

Colaboración con asociaciones de ámbito nacional relacionadas con la sostenibilidad

Pacto Mundial de Naciones Unidas España

Lanzada en el año 2000, *United Nations Global Compact*, en castellano Pacto Mundial de la ONU, es la mayor iniciativa de sostenibilidad corporativa del mundo. Actualmente hay más de 25.400 entidades adheridas en más de 167 países y cuenta con 63 redes locales. En España, más de 1.800 organizaciones se han unido a la iniciativa lo que la convierte en una de las tres redes locales con mayor número de entidades adheridas y, por lo tanto, más relevantes a nivel internacional.

Su objetivo es fomentar la implantación de los Diez Principios del Pacto Mundial al mismo tiempo que promueve la integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el sector empresarial, siendo la única organización que cuenta con el mandato de Naciones Unidas para este propósito.

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

Desde 2018 Adif participa en la iniciativa del Pacto Mundial de la ONU España, mediante acuerdo de incorporación aprobado por Consejo de Administración

La Entidad ha considerado de interés su adhesión a dicha asociación con la finalidad de formar parte de la mayor iniciativa mundial de sostenibilidad empresarial promovida por las Naciones Unidas, y también desde su compromiso por impulsar un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la Responsabilidad Corporativa en la estrategia de la Entidad y operaciones de negocio para una mejora de su desempeño e impacto en la sociedad, contribuyendo activamente a la consecución de los ODS de la Agenda 2030 en España. El objetivo último es generar valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.

Se destaca la colaboración, en 2024, entre la **plataforma de formación online de la propia Entidiad (CFV) y Academy Spain, la plataforma de formación online propia de Pacto Mundial de la ONU.** Gracias a esta colaboración todas las personas trabajadoras de la Entidad pueden acceder a los distintos recursos formativos que, en materia de sostenibilidad, ofrece Pacto Mundial a través de *Academy Spain.*

Es importante resaltar la **participación de la Entidad durante 2024** en las siguientes actividades en materia de sostenibilidad, desarrolladas por Pacto Mundial de la ONU España, siendo una de las empresas más participativas en la iniciativa de Pacto Mundial de la ONU España ratificando así su compromiso inequívoco con la sostenibilidad:

- **Plataforma *Academy* Pacto Mundial.** Adif ha participado tanto en la Plataforma *Academy Spain* como en la Plataforma *UNGC Academy* en distintas formaciones.
- **Programas internacionales aceleradores** en materia ESG para empleados (5). Adif ha participado en 3 (DD.HH., Igualdad, Cambio Climático).
- **Cursos de formación** a directivos y empleados sobre ODS. Forman parte del catálogo de cursos de formación de Adif.
- **Publicaciones** (15). Adif se ha descargado 2 publicaciones.
- ***Virtual session*** (6). Adif ha participado en 5 de las virtual session.
- **Eventos** (10). Adif ha participado en 2 eventos.
- **Rutas de aprendizaje** (3). Aha participado en todas las rutas de aprendizaje propuestas (DD.HH., CSRD, CEOs).
- **Campañas de buenas prácticas.** La Entidad ha participado en campañas de buenas prácticas propuestas en la plataforma COMparte sobre la consecución de los ODS, incluyendo la campaña de celebración del 9º aniversario de los ODS (*SDG Flag*).

De forma anual (y obligatoria) se requiere a las entidades firmantes la presentación de una **Comunicación sobre el Progreso (CoP)** que describe los esfuerzos de las empresas participantes en la iniciativa de Pacto Mundial para **aplicar los Diez Principios,** cuyo objetivo es facilitar la **comparabilidad** con empresas del sector y la aplicación progresiva de mejoras en pro de la sostenibilidad. La presentación del Cuestionario CoP 2025, correspondiente al ejercicio 2024 y siguientes es obligatoria, de forma tal que de no presentarse las entidades participantes podrán ser excluidas por la asociación.

Toda la información que se incluya en la plataforma se hace pública en el **perfil internacional** de UN Global Compact de cada empresa. **Aquí** el de Adif.

En el estudio **"Comunicando el Progreso 2024: el valor de la información en sostenibilidad"** elaborado por Pacto Mundial de la ONU España se analiza en profundidad la evolución de la sostenibilidad en las empresas españolas participantes en el Pacto Mundial de la ONU y el IBEX35, ofreciendo un análisis exhaustivo sobre el impacto de la transparencia y el *reporting* en la transformación empresarial.

El estudio reúne datos procedentes de los cuestionarios de la herramienta *Communication on Progress (CoP)* del Pacto Mundial de la ONU para **evaluar avances en gobernanza, derechos humanos, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción.** Además, analiza los datos de implementación de los Diez Principios del Pacto Mundial de la ONU de las Memorias de sostenibilidad de las empresas del IBEX 35.

Forética

Forética es la organización referente en materia de sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España. Su misión es integrar los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de empresas y organizaciones, maximizando la contribución positiva de las mismas para alcanzar un futuro sostenible. Actualmente, la asociación está formada por más de 200 socios. La Entidad se adhirió a Forética en 2017 en calidad de socio-promotor. Además, en 2019 se incorporó al Grupo de Acción de Sostenibilidad y RSE en las Empresas Públicas.

- **Grupo de Acción "Sostenibilidad y RSE en las empresas públicas":** plataforma colaborativa de liderazgo en sostenibilidad y RSE en la que participan 33 entidades públicas; tiene como finalidad avanzar en el ámbito de la sostenibilidad empresarial y contribuir a la consecución de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. En 2024 ha celebrado diferentes encuentros de trabajo abordando temas de sostenibilidad o ASG (de sus siglas en inglés ambiental, social y de buen gobierno), a través de dos sesiones de trabajo privados unido a un evento público:
  - Desafíos a los que se enfrentan las empresas públicas para la **atracción y la retención del talento,** atendiendo al cambio generacional que abordan actualmente las empresas y a las oportunidades de la irrupción de la tecnología y la Inteligencia Artificial.
  - Implantación de los **sistemas de control interno sobre la información de sostenibilidad (SCIIS)** para asegurar la calidad y fiabilidad de la información corporativa y afrontar los riesgos no financieros relevantes en la gestión corporativa y el reporte empresarial. El objetivo de estos modelos es facilitar a la Alta Dirección un marco que proporcione una seguridad razonable de la fiabilidad del reporte de sostenibilidad de las entidades públicas para dar cumplimiento a las obligaciones que le confiere el marco regulatorio.
  - Por último, en el **Foro Español de Empresas Públicas por la Sostenibilidad**, se ha puesto foco en abordar el papel estratégico de las empresas públicas para la mitigación y adaptación al cambio climático. En este evento se presentaron diferentes iniciativas que las entidades miembros están desarrollando para contribuir a la mitigación y adaptación al cambio climático, tales como medidas de eficiencia energética o desarrollo de sumideros para la captura de carbono.

Adif y Adif AV participan en 4 Clúster o plataformas de participación, aprendizaje y colaboración enfocadas en los principales asuntos que marcan la agenda ambiental, social y de gobernanza:

Clúster de Cambio Climático

Plataforma empresarial de referencia en España en materia de cambio climático. El Clúster liderado en 2024 por Bankinter, Chiesi, Engie, Grupo Cooperativo Cajamar, GSK, Holcim, Naturgy y Nestlé – está formado por un grupo de 60 empresas.

En 2024, el Clúster de Cambio Climático centró su trabajo en abordar las acciones pertinentes para favorecer la adaptación al cambio climático desde el sector empresarial.

Se celebraron 3 eventos durante el año relativos a:

- Primera sesión privada (25/04/2024): La adaptación en la estrategia nacional y su irrupción en las agendas corporativas.
- Segunda sesión privada (06/06/2024): La adaptación al cambio climático: construyendo resiliencia empresarial.
- Evento público (23/10/2024): *Net Zero – Spanish Business Forum.*

En estos eventos se abordaron las principales cuestiones para sentar las bases respecto a la adaptación al cambio climático, profundizando en la comprensión colectiva del fenómeno y destacando su relevancia en el panorama socioeconómico actual.

Clúster de Ciudades Sostenibles 2030

Plataforma empresarial de referencia cuyo objetivo es potenciar la contribución del sector privado y la colaboración público-privada para el desarrollo de ciudades sostenibles en España. Para ello está trabajando en:

- Avanzar en la comprensión e integración por parte de las empresas de enfoques y acciones estratégicas vinculadas a la sostenibilidad de las ciudades desde la perspectiva ASG.

- Poner en valor la importancia de la colaboración público-privada y de las alianzas como palancas fundamentales, en línea con el ODS 17, para lograr la consecución de los objetivos urbanos de sostenibilidad.

Clúster de Ciudades Sostenibles 2030

Durante el año 2024, desde el Clúster se celebraron 3 eventos:

- Primera sesión privada (24/04/2024): Las estrategias y oportunidades para la acción en el contexto de las infraestructuras verdes.
- Segunda sesión privada (03/07/2024): La transformación de las ciudades y el rol que juegan las infraestructuras verdes.
- Evento público (30/10/2024): La transición energética en las ciudades. Las palancas de cambio hacia la transformación.
- En estos eventos la actividad del clúster se centró en seguir comprendiendo la contribución de las empresas a la descarbonización de las ciudades, centrándose en la transición energética.

Clúster de Impacto Social

El Clúster de Impacto Social, es la plataforma empresarial enfocada en promover un mejor entendimiento del impacto social de las organizaciones y contribuir a acelerar los compromisos y acciones empresariales en este ámbito.

El Clúster, liderado por Grupo Cooperativo Cajamar, Mahou-San Miguel y Naturgy, está compuesto por más de 60 grandes empresas.

Durante el año 2024 se celebraron 3 eventos:

- Primera sesión privada (07/03/2024): Los ESRS sociales de la CSRD y su implementación práctica.
- Segunda sesión privada (25/06/2024): La CSDDD y el Reglamento de Trabajo Forzoso.
- Forética DEI 2024 (08/10/2024): Foro Empresarial de Diversidad, Equidad e Inclusión.

Clúster de Impacto Social

Estos eventos se centraron en aterrizar los ESRS sociales a través de una implementación práctica que permita resolver retos de entendimiento en relación con ciertos conceptos. Además, se abordó la aprobación de la *Corporate Sustainability Due Diligence Directive* y los retos que supone para las empresas, así como la Propuesta de Reglamento sobre Trabajo Forzoso. Por último, se ha puesto el foco en la importancia de la estrategia DEI como uno de los pilares de la sostenibilidad social Diversidad, Equidad e Inclusión (DEI) como uno de los pilares de la sostenibilidad social.

Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad

Esta plataforma empresarial, liderada por Caixabank, Cuatrecasas y Grupo Cooperativo Cajamar, está formada por más de 60 empresas con el objetivo, de visibilizar los avances y buenas prácticas del sector empresarial en la integración de los aspectos extrafinancieros en la gestión de las compañías, además de actuar como interlocutor con ministerios, administraciones públicas y organismos reguladores.

Durante el año 2024 se celebraron 3 eventos:

- Primera sesión privada (26/04/2024): Sostenibilidad e impacto financiero.
- Segunda sesión privada (28/11/2024): Taxonomía de la Unión Europea.
- Evento público (22/06/2024): *Sustainable Gobernance Forum*, que analizó las competencias sobre sostenibilidad y también los incentivos y remuneraciones asociados a temas ambientales, sociales y de gobernanza dentro de los Consejo de Administración.

En estos eventos se abordaron las cuestiones claves que permitan lograr integrar los aspectos ASG en la gobernanza de las organizaciones y en su toma de decisiones, como son el reporte de información no financiera/sostenibilidad y la nueva Directiva sobre Información Corporativa en materia de Sostenibilidad, la gestión de la cadena de suministro desde el punto de vista ASG y la Gobernanza, y la gestión de los asuntos ASG en los Consejos de Administración.

Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible

Desde 2021, Adif y Adif AV forman parte como socio promotor del Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible.

El **Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible** es el órgano consultivo formado por los Presidentes / CEOs de los socios promotores de Forética cuya constitución fue presidida honoríficamente por S.M. el Rey Felipe VI. La secretaría del Consejo recae en Forética, representante del *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD) en España y en la actualidad lo integran unas 50 compañías entre las que se encuentran Adif y Adif AV.

El Consejo es el lugar de encuentro de alto nivel donde los máximos ejecutivos de las compañías líderes en sostenibilidad en España trasladan un mensaje de liderazgo empresarial en sostenibilidad. Además, comparten tendencias, retos y soluciones; y proyectan su visión y recomendaciones estratégicas para lograr un desarrollo sostenible en los ámbitos ambientales, sociales y de gobernanza (ASG).

En enero de 2023 entraron en vigencia los cinco criterios establecidos por Forética para evaluar el desempeño de las empresas que forman parte del Consejo en materia de sostenibilidad y en 2024 se ha estudiado el nivel de madurez de las empresas frente a estos cinco ámbitos. Estos cinco criterios están alineados con los publicados por el WBCSD para la adhesión de empresas a dicho organismo y sirven para evaluar el cumplimiento de los compromisos marcados en la Visión 2050 del Consejo.

Los cinco criterios son:

Clima	• Establecer la ambición de alcanzar cero emisiones netas de GEI en 2050 y tener un plan basado en la ciencia para lograrlo, que puede incluir a las Soluciones Basadas en la naturaleza y otras soluciones de eliminación de carbono. • Medición de los alcances 1 y 2 y los elementos más relevantes e influenciables del alcance 3. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo.
Naturaleza	• Definir objetivos ambientales ambiciosos con base científica a corto y medio plazo que contribuyan a la recuperación de la naturaleza/biodiversidad para 2050. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo.
Derechos Humanos	• Declarar el apoyo a los Principios Rectores de Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos humanos a través de una política corporativa de respeto de los derechos humanos y un proceso de debida diligencia. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo.
DEI y No Discriminación	• Declarar el apoyo a la inclusión, la igualdad, la diversidad y la eliminación de cualquier forma de discriminación. • Reporte anual externo de los progresos llevados a cabo.
Transparencia y divulgación	• Operar con el máximo nivel de transparencia: incorporar la identificación y valoración de riesgos ASG al análisis de materialidad y a los procesos generales de gestión de riesgos corporativos. • Reportar externamente los resultados. • Incluir información material sobre los asuntos ASG en el reporte de información financiera y/o no financiera, haciendo uso de estándares de sostenibilidad.

Anualmente, Forética llevará a cabo una evaluación de las entidades que forman parte del Consejo con base en dichos criterios con el objetivo de identificar el grado de madurez de las compañías y de apoyar a los socios promotores en el logro de mejoras tanto en los niveles de adhesión, como de ambición y acción empresarial. En la segunda evaluación realizada durante el segundo semestre de 2024, Forética ha certificado que Adif y Adif AV alcanzan el grado de madurez mínimo establecido para cada uno de los cinco criterios como requisito para formar parte del Consejo, evidenciando así su compromiso y liderazgo en sostenibilidad que permiten impulsar la transformación y lograr la Visión 2050.

Además, durante el año 2024 se han celebrado **2 reuniones** del órgano consultivo del Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible:

- Reunión ejecutiva (22/02/2024): Consejo Empresarial Español para el Desarrollo Sostenible. Que se centró en analizar las actividades del Consejo, construir un espacio de diálogo y reflexión y actualizar sobre el estado de las diferentes comisiones: Comisión *Net-Zero*, Comisión *Equity Action* y Comisión IA Responsable.

- Reunión anual (18/06/2024): Reunión de Enlaces. Donde se realizó un repaso de la actualidad, el contexto y las perspectivas ASG en 2024, se abordaron las novedades relacionadas con la evaluación de los cinco criterios del Consejo Empresarial y se compartieron los próximos hitos para el Consejo en 2024 y 2025.

Otros programas con los que se genera impacto social desde la Entidad

Vías verdes

Dentro de su compromiso con la **responsabilidad social y la sostenibilidad**, Adif impulsa el **Programa de Vías Verdes**, transformando antiguos trazados ferroviarios en desuso en itinerarios accesibles y sostenibles. Estas rutas no solo facilitan la conexión entre núcleos rurales y potencian el turismo en entornos de gran valor paisajístico, sino que también contribuyen a la **recuperación de la biodiversidad** y fomentan una cultura de sensibilización ambiental, promoviendo la educación y el compromiso social en la lucha contra el cambio climático.

En referencia a las Vías Verdes realizadas en Líneas Cerradas de Adif, se especifica en los paneles informativos de orientación a lo largo del trazado de la Vía Verde, datos sobre la historia de la antigua línea del ferrocarril, la aportación de la Entidad en la Vía Verde que se trate, el logo de Adif junto con los logos de las entidades colaboradoras, además de otras informaciones de ubicación y recursos naturales de la ruta. Además, dicha aportación se refleja en los folletos informativos que los entes públicos generen para difusión de la propia Vía Verde.

Es la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), con la colaboración de Adif, quien, en la línea de preservación del patrimonio histórico ferroviario, gestiona, promueve y dinamiza el Programa de **Vías Verdes** desde 1993.

Imagen propiedad de Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). Colaboración con la FFE Fundación

viasverdes.com

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Vías verdes contratadas (184)	133	135	136
Extensión de las vías verdes de Adif (longitud km) (185)	1.806	1.842	1.867
Extensión de las vías verdes de Adif (superficie m²) (186)	35.860.386	36.752.371	37.112.669

(184) Contratos vigentes Vías Verdes
(185) Sumatorio Km. totales
(186) Sumatorio m². totales

Vías verdes firmadas en 2024	Km Vía Verde	Superficie en m²
VÍA VERDE DE FUENTE OBEJUNA. Término Municipal de Fuente Obejuna, Córdoba.	6,91	109.192
VÍA VERDE TERRA ALTA. Términos Municipales de Horta de Sant Joan, Bot, Prat de Comte y Pinell de Brai; Tarragona.	26,6	266.500
VÍA VERDE DE LAS CUENCAS MINERAS – ZARAGOZA. TRAMO LÉCERA - VALDEMADRID. En la Comarca de Campo de Belchite. Términos Municipales de Lécera, Letux, Almonacid de la Cuba, Puebla de Albortón, Fuendetodos y Valmadrid; Zaragoza.	28,79	379.965
VÍA VERDE DE LAS CUENCAS MINERAS - ZARAGOZA. TRAMO VIVEL DEL RÍO MARTÍN - MUNISA En la Comarca de las Cuencas Mineras. Términos Municipales de Vivel del Río Martín, Segura de los Baños, Maicas, Cortes de Aragón, Plou y Munisa; Teruel.	45,72	437.834
Totales	**108,02**	**1.193.491**

Elementos ferroviarios cedidos para usos museísticos

Adif colabora con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles cediendo material en desuso ferroviario, colaborando en su puesta en valor como **elementos de interpretación patrimonio ferroviario** en un espacio expositivo y museístico, lo que permite protege un patrimonio público de todos, ser transparente con la ciudadanía y comunicando la participación de Adif, donde el material es expuesto.

En 2024, Adif ha puesto a disposición de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para su exposición pública, cinco vehículos, veinticinco elementos ferroviarios obsoletos para el uso ferroviario, pero con un importante valor histórico cultural industrial (aguadas, señales, semáforos, etcétera) y 151 registros documentales (fotografías, planos u otros documentos).

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de elementos ferroviarios obsoletos cedidos por Adif a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles	22	93	181

Elementos ferroviarios cedidos a la FFE en 2024	Ejercicio 2024
Vehículos ferroviarios (plataformas, dresinas...)	5
Elementos ferroviarios (aguadas, señales, enclavamientos...)	25
Registros documentales (fotografías, planos u otros documentos)	151

Inmuebles con carácter social

Otro hito de calado alcanzado es el referido a los veintiocho contratos sobre ochenta y un inmuebles arrendados para uso social, que a buen seguro generarán puestos de trabajo relacionados el turismo rural o el bienestar social, englobando los inmuebles arrendados con criterios sociales, así como los inmuebles pertenecientes al Programa Activos para el Desarrollo.

Arrendamientos con criterios sociales

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de inmuebles arrendados con criterios sociales (y del Programa Activos para el desarrollo)	41	39	81
Dato acumulado	315	305	355

En este apartado destaca el plan "Activos para el Desarrollo" con el que Adif pone a disposición **250 inmuebles sin uso ferroviario** en su web a precios simbólicos. Estos activos, que necesitan adecuaciones significativas para adaptarse a nuevos proyectos, enfrentan una demanda limitada debido a las altas inversiones necesarias para su rehabilitación y los largos plazos asociados a su desarrollo.

Programa Activos para el Desarrollo

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

En 2024 se ha firmado 1 nuevo contrato en este programa, alcanzando el total de 10 contratos englobando 26 inmuebles arrendados destinados a viviendas sociales, a proyectos culturales, y a empresas para su propia actividad

	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº total de contratos de arrendamiento	9	10
Nº total de inmuebles arrendados	23	26
Nº entidades con las que colaboramos	9	10

A continuación, se detallan las entidades con las que Adif colabora dentro del programa de Activos para el Desarrollo:

- Asociación de Traductores del Viento (Madrid).
- Asociación Cultural Norte Joven Mieres – Norjomi – (Asturias).
- Ayuntamiento de Yanguas del Eresma (Segovia).
- Ayuntamiento de Ferreruela (Teruel).
- Ayuntamiento de Obejo (Córdoba).
- Ayuntamiento de Peñafiel (Valladolid).
- Concello de Oroso (A Coruña).
- Empresa O Carballino (Ourense).
- Empresa Barbantes (Ourense).
- Persona física (Miraflores de la Sierra).

3.3.3. Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa (S3-5)

Las principales metas planteadas en materia de **colaboración con los colectivos afectados** y la comunidad son las siguientes:

- Continuar con la actualización del procedimiento que regula el Programa Estación Abierta.
- Aprobación de la revisión de la Política de Patrocinios para avanzar en la gestión de los patrocinios y evitar demoras o incumplimientos en la tramitación de los patrocinios que imposibiliten su contratación.
- Establecer un plan de acción social vinculado a la Política de Sostenibilidad Corporativa.

3.4. Consumidores y usuarios finales (S4)

Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio (SBM-3)

Explotación comercial

Los riesgos asociados a la implantación del Nuevo Modelo de Explotación Comercial están relacionados principalmente con la afección de obras previstas sobre las zonas comerciales en las principales estaciones de Adif y de Adif AV.

Estas afecciones podrían llevar asociadas la suspensión de actividad comercial en las estaciones, así como una disminución de los ingresos percibidos por la Entidad.

Se estudian medidas preventivas que minimicen las afecciones a las zonas comerciales. La planificación en la programación de los trabajos se encamina en mantener, durante todo el proceso de ejecución de las obras, la máxima actividad comercial.

Adicionalmente, la información sobre las incidencias, riesgos y oportunidades relacionada con los consumidores y usuarios finales y su interacción con la estrategia y modelo de negocio se divulga en el apartado **1.4.1. Resultados y asuntos materiales de reporte (SBM-3).**

3.4.1. Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales (S4-1)

Las políticas referentes a calidad y cliente se divulgan en el apartado **4.1.1. Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial (G1-1).**

3.4.2. Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales, canales de comunicación y procesos en materia de incidencias (S4-2) (S4-3)

Sistemas de reclamación

Las **reclamaciones y sugerencias** de los clientes comerciales se canalizan a través de los equipos comerciales de la Dirección de Explotación Comercial, tanto los territoriales como los de *staff*. Para la gestión de todos los expedientes se utiliza una **aplicación informática RECLAMA.**

En 2024 se ha puesto en marcha el **Formulario de Reclamaciones electrónico,** accesible desde las páginas web de Adif y Adif AV, mediante el cual los ciudadanos pueden notificar de manera telemática sus reclamaciones, sugerencias y felicitaciones relacionadas con Estaciones de Viajeros; añadiendo este canal de comunicación a los ya existentes (libro de reclamaciones, correo electrónico, correo postal, hoja de sugerencias, hoja de abordo, Sede electrónica Adif y Adif AV, Registro General). Los datos generados en este Formulario de Reclamaciones electrónico estarán puestos a disposición del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible mediante una interfaz digital.

El número de **reclamaciones recibidas** en 2024 han sido de 3.388 lo que supone un **14,56% menos respecto al año anterior.**

Con el objeto de conocer y facilitar la actividad comercial se realizan **encuestas de satisfacción,** así como se mantienen **reuniones periódicas** con los responsables de los diferentes negocios.

	Encuestas de calidad percibida		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Calidad percibida en estaciones (puntos/10)	7,73 (187)	N/D (188)	7,6 (189)
Calidad percibida en transporte de mercancías (puntos/10)	6,1 (190)	5,7 (191)	N/D (192)

En 2024, también se han gestionado las reclamaciones, quejas y sugerencias del **Servicio Adif Acerca.**

Los datos obtenidos para las reclamaciones recibidas se recogen a continuación:

	Reclamaciones recibidas en estaciones de viajeros (193)		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de reclamaciones	3.653	3.965	3.388

	Reclamaciones recibidas por temática (194)		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Atención al Cliente Externalizado	50	97	15
Servicio Asistencia Adif Acerca	829	1.181	153
Información Externalizada	0	15	8
Seguridad	593	459	368
Servicios Comerciales	57	57	38
Equipamiento	619	414	256
Instalaciones y Accesos	1.015	1.138	1.036
Atención al Cliente	126	193	194
Información en Estaciones	355	411	318

(187) Dato agregado Adif y Adif AV.
(188) Durante 2023 no se realizó la encuesta de calidad debido al cambio de la empresa adjudicataria.
(189) Dato agregado Adif y Adif AV.
(190) Dato agregado Adif y Adif AV.
(191) Datos agregados para Adif y Adif AV.
(192) Encuesta en tramitación, previsto disponer de los datos a lo largo del año 2025.
(193) Datos integrados Adif y Adif AV.
(194) Datos integrados Adif y Adif AV.

Además, también se lleva un registro de los datos obtenidos en cuanto a las **sugerencias**, habiendo obtenido los siguientes datos:

	Reclamaciones recibidas en estaciones de viajeros[195]		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de sugerencias	154	206	214

	Sugerencias recibidas por temática[196]		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Servicio Asistencia Adif Acerca	19	0	18
Sugerencias sobre servicios comerciales	15	23	17
Sugerencias sobre seguridad	5	4	4
Sugerencias sobre información en estaciones	12	18	14
Sugerencias sobre atención al cliente	8	9	10
Sugerencias sobre equipamiento	45	78	64
Sugerencias sobre instalaciones y accesos	49	74	86

(195) Datos integrados Adif y Adif AV.

(196) Datos integrados Adif y Adif AV. Hay una serie de indicadores que se venían reportando en años pasados que no se reportan por no ser parte del negocio de Adif (venta de billetes).

3.4.3. Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones (S4-4)

Servicio prestado [197]

Principales Hitos:

- Incremento de los **Servicios de Adif Acerca** hasta alcanzar las 146 estaciones en 2024 entre Adif y Adif AV (Adif dispone de este servicio en 100 de sus estaciones).
- **Optimización del negocio de aparcamientos** mediante la firma del nuevo contrato, en junio del 2024, de explotación de los aparcamientos de 55 estaciones de viajeros (23 de Adif), con 22.999 plazas.
- Finalización del diseño del **Plan de Transformación para las estaciones.**
- Implantación de la **iniciativa de Optimización del Negocio de la Publicidad.**
- Gestión exitosa de los **contratos de alquiler de vehículos sin conductor** [198] **y publicidad.**
- Consolidación de la **liberalización del sector ferroviario.**
- Plan de **actuaciones de mejora de los cruces entre andenes.**

(197) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio. Objetivo 1 (**PSEV-OE1**), Objetivo 3 (**PSEV-OE3**), Objetivo 4 (**PSEV-OE4**), Objetivo 6 (**PSEV-OE6**), Objetivo 7 (**PSEV-OE7**) y Objetivo 8 (**PSEV-OE8**).

(198) Con respecto a la **licitación de alquiler de vehículos sin conductor** de 2015, en la licitación de 2022 se produjo un crecimiento en 23 estaciones y 515 locales/espacios licitados.

Principales riesgos y oportunidades

- Saturación en estaciones por incidencias (obras en infraestructura).
- Incumplimiento de los plazos fijados para la consecución de proyectos financiados con fondos MRR.

Contribución a los ODS

Desarrollo del Proyecto Ecomilla [199]

El Proyecto Ecomilla tiene como objetivo hacer fácil y sostenible el recorrido puerta a puerta del viajero (desde el origen a la estación y desde la estación hasta el punto de destino) utilizando un medio de transporte energéticamente eficiente y de 0 emisiones.

Para ello, se busca que la estación sea un espacio amable, que mejore el objetivo estratégico de la experiencia del cliente, que permita la intermodalidad entre los distintos modos de transporte, para poder elegir la mejor alternativa en la toma de decisiones de los viajeros, reduciendo su incertidumbre y accediendo con ello a la denominada movilidad bajo demanda.

Se está diseñando un área donde se integrarán los diferentes vehículos de movilidad sostenible (0 emisiones, compartidos), puntos de recarga eléctrica, aparcamientos seguros de bicicletas, paquetería de última milla, etc.

Los objetivos son:

- **Económicos:** disminuir el uso de vehículos contaminantes y del vehículo propio. La contaminación es un factor de ineficiencia económica, demandante de más recursos. La movilidad eficiente y sostenible libera recursos para otros fines más necesarios.
- **Sociales:** gestionar la demanda y aumentar el bienestar en el viajero y la ciudadanía, así como promover cambios en conductas individuales para lograr un nuevo balance colectivo entre la forma de desplazarse y la calidad de vida.
- **Ambientales:** disminuir la contaminación atmosférica, acústica, recuperar espacios públicos en la ciudad y combatir el cambio climático.

El Proyecto Ecomilla permitirá la creación de un modelo de movilidad sostenible, modular y flexible, adaptado a las diferentes tipologías de estación, dependiendo de la demanda de movilidad de cada estación en la que se implante el modelo.

(199) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio, Objetivo 1 **(PSEV-OE1).**

Con el contrato de explotación de aparcamientos firmado en 2024, para **55 estaciones de viajeros de Adif y Adif AV:**

- Se han implementado los criterios definidos en el Proyecto Ecomilla.
- Se establece una partida de inversiones a realizar por el adjudicatario, destinadas a materializar el concepto Ecomilla.
- Se ha trabajado en la definición de los elementos arquitectónicos a detalle que definen la imagen del Proyecto Ecomilla (vestíbulos, tótems, pórticos, etc.).

El Proyecto Ecomilla incorpora la instalación de 1.089 puntos de recarga eléctrica en 80 aparcamientos de Adif y Adif AV

Los **espacios en estaciones** de viajeros de Adif, de este contrato son:

Estaciones de Adif	Estaciones de Adif
Almería	Valencia Nord
Cádiz	Vigo Guixar
Figueres	Virgen del Rocío (Sevilla)
Huelva	Xátiva
Irún	Alcázar de San Juan (Ciudad Real)
Jaén	Algeciras
Logroño	Barcelona Clot
Mérida	Bilbao Abando Indalecio Prieto
Plasencia	Ferrol
Ronda	Santander
Salamanca	Villalba
Sevilla Plaza de Armas	

Consolidación del Modelo de Gestión Comercial de locales destinados a la actividad alquiler de coches (*Rent a car*) en estaciones de viajeros [200]

El *Rent a car* es un negocio esencial para la Entidad ya que es la cuarta mayor fuente de ingresos comerciales para Adif y Adif AV y es la actividad comercial más productiva (€/m^2). En el momento de adjudicación de la licitación eran 8 los operadores seleccionados durante 2022, en los que se invirtió un importe global de 39.844.820,61 € (2.000.360,38€ Adif). En dichos contratos se incorporaron 71 estaciones de Adif y Adif AV, 151 locales y 2.343 plazas de aparcamiento, por lo que el crecimiento con respecto a la licitación de 2015 fue de 10 estaciones, 36 locales y 692 plazas.

El plazo de vigencia del contrato, iniciado en 2022, es de 5 años por lo que nos encontramos en el ecuador de este. Se observa que los **resultados de explotación** para la Entidad están siendo buenos ya que la Renta Variable de los contratos del Expediente (junto a una Renta Fija) están permitiendo al administrador de infraestructuras participar de los resultados de explotación de los arrendatarios.

Se han producido cambios tanto en los locales destinados a este servicio (incorporando locales en nuevas estaciones) como en los operadores que arriendan estos locales. Se muestra información del momento de adjudicación, en 2022, del Modelo de Gestión Comercial (*Rent a car*):

Operador	Nº Locales Adif	Nº Locales Adif AV	Nº Total locales	Renta Fija Ofertada Adif (€)	Renta Fija Ofertada Adif AV (€)	Total Renta Fija Ofertada (€)
Atesa	14	25	39	1.049.431,14	11.592.800,85	12.642.231,99
Avis	1	14	15	83.269,85	6.088.655,66	6.171.925,51
Europcar	7	13	20	339.673,10	7.124.490,34	7.464.163,44
Hertz	6	9	15	286.513,63	3.620.031,62	3.906.545,25
Ok Mobility	-	2	2	-	1.394.361,00	1.394.361,00
Renting Solution	1	-	1	32.785,45	-	32.785,45
Sixt	1	8	9	208.687,21	8.013.737,06	8.222.424,27
Viajes Reina	-	1	1	-	10.408,08	10.408,08
Total	**30**	**72**	**102**	**2.000.360,38**	**37.844.460,23**	**39.844.820,61**

(200) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio, Objetivo 8 **(PSEV-OE8).**

Estaciones. Digitalización de los procesos y procedimientos de la Dirección de Explotación Comercial. Implantación de herramientas CRM y de gestión contractual [201]

Durante 2024 se ha realizado el proceso de licitación de licencias, así como el proceso de licitación de diseño e implantación del **Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes CRM**, que actualmente se encuentra en fase de adjudicación. Durante 2025 se procederá a la efectiva implantación de la plataforma, con el fin de comenzar su uso con la mayor agilidad posible.

Gestión de las estaciones de viajeros. Actuaciones de inversión para mejora de las estaciones (accesibilidad, seguridad, funcionalidad y explotación, redes telecomunicaciones fija y wifi) [202]

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante el año 2024 la actividad principal ha sido la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar su accesibilidad y condiciones, mejorando las instalaciones y su adecuación a normativa, la optimización del mantenimiento de las estaciones y la mejora de la seguridad en los cruces entre andenes.

En este contexto, **las principales actuaciones de 2024 son las siguientes:**

- **Obras para la mejora de la accesibilidad en las estaciones de Ordes, Cerceda-Meirama y Uxes** (pertenecientes al eje atlántico), en Martutene y en Monforte de Lemos.
- **Obras de pasos inferiores adaptados a PMR** y prolongación de andenes en los apeaderos de Fornells de la Selva y Celrà (Girona).
- **Obras para el nuevo apeadero adaptado a la accesibilidad en Loiola** (Donostia-San Sebastián).
- **Obras de ejecución de un apeadero de cercanías en La Tenería (Pinto)**, y la ejecución de las obras de paso subterráneo en la estación de Cantillana.
- Se ha iniciado la redacción del proyecto de **reparación de bóveda y fachadas en la estación de A Coruña**, el proyecto de ejecución para el **nuevo aparcamiento en superficie de la estación de Mieres Puente (Asturias) y** el proyecto de **rehabilitación de la estación de Sigüenza.**

También durante 2024 se ha continuado con la ejecución de las **obras de restauración** de las fachadas, cubiertas y naves laterales de **Valencia Estació del Nord**, la ejecución de las obras de **rehabilitación** de la cubierta de andenes **en la estación de Barcelona Estació de França**, la ejecución de las obras para la **rehabilitación integral de la estación de Cartagena**, las obras de **acondicionamiento del apeadero de Ordizia (Gipuzkoa)** para accesibilidad, la ejecución de obras para mejorar la accesibilidad en la estación de **Valdepeñas y Navalperal de Pinares** y la ejecución de las obras de accesibilidad y de reforma del edificio de viajeros de **la estación de Alcalá de Henares.**

Asimismo, se ha continuado con las actuaciones para la **adecuación de cruces de vía entre andenes para viajeros** según recomendación técnica 7/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

(201) Contenido vinculado al PE 2030, Pilar Servicio, Objetivo 3 **(PSEV-OE3).**
(202) Contenido vinculado al PE 2030, Pilar Servicio, Objetivo 3 **(PSEV-OE3).**

Por otro lado, se está trabajando en la redacción del proyecto y ejecución de las actuaciones en materia de **equipamientos y sistemas de explotación del Centro Neuronal de Estaciones** y de las actuaciones en las estaciones para telegestión. Asimismo, durante 2024 se ha realizado el suministro e instalación de sistema de impresión y corte de gran formato para **cartelería.**

Por último, en 2024 han finalizado las obras de ejecución del **paso inferior peatonal en el apeadero de Gallur (Zaragoza)** y se han recepcionado las obras de mejora de la **accesibilidad en la estación de Villena.** En 2024 también se entregaron las obras para **nueva estación de Albal** y que se pondrá en servicio en enero de 2025. En relación con los proyectos, han finalizado los de **mejora de la accesibilidad en 7 apeaderos** de la provincia de **Girona, y** el proyecto de rehabilitación de la estación de **Almagro (Ciudad Real).**

Estaciones. Prestación de Servicios de Mantenimiento de Estaciones y Servicios Auxiliares y Complementarios (ACA)

Se ha continuado con el contrato de prestación de servicios externos auxiliares y complementarios (ACA), contrato en 6 lotes, uno por ámbito territorial, que posibilita la disponibilidad de personal de forma presencial en 67 estaciones, de forma ordinaria, en los horarios y días de la semana definidos por estación, y permite, adicionalmente, la prestación de servicios extraordinarias en el ámbito de todas las estaciones de Adif y Adif AV, para dar respuesta a necesidades de la explotación de las estaciones y dar la afección a la operación normal en situaciones adversas o en caso de incidencias.

Además de este contrato, y derivado, principalmente, de la generación de nuevas necesidades en las estaciones por la liberalización ferroviaria (control de aforos en estaciones con salas de embarque con alta ocupación, gestión de flujos en estaciones, atención al cliente en vestíbulos fuera de puntos fijos, separación de las funciones de atención al cliente y sistemas de información al viajero, etc.), se ha llevado a cabo la contratación de servicios externos auxiliares y complementarios en las estaciones de: Alcázar de San Juan, Barcelona França, Barcelona Sants, Córdoba, Girona, Madrid Chamartín - Clara Campoamor, Madrid Puerta de Atocha - Almudena Grandes, Sevilla Santa Justa, Tarragona, València Estació del Nord y Zaragoza Delicias. Asimismo, también se han contratado servicios ACA para atender las responsabilidades de Adif en la gestión de los tráficos de transporte por carretera de las estaciones intermodales de Huesca y Almería.

Durante 2024 también se han licitado servicios ACA que se prestarán en 2025 en las estaciones de A Coruña, Lugo y Ourense para garantizar la menor afectación posible al público por las obras que se llevan a cabo en esas estaciones.

En 2024 se ha continuado la línea de trabajo de racionalización y homogenización de contratos de mantenimiento de instalaciones y contratos de limpieza, agrupando contratos en ámbitos territoriales por subdirección o por jefaturas de estaciones, lo que ha posibilitado la reducción del número de contratos.

En la misma línea, se han gestionado en ámbito dirección de forma centralizada los servicios de mantenimiento relacionados con sistemas de información al viajero, tanto hardware como software. Se destacan los siguientes contratos:

- **Mantenimiento integral de los equipamientos hardware asociados a los sistemas y medios de información al viajero en estaciones.** Durante el 2024 se ejecuta un contrato único en 6 lotes de gestión centralizada, que alcanza a 435 estaciones y permite mejorar la funcionalidad de los equipos y fiabilidad del sistema, incluye actividades reposición de equipos y de coordinación con los distintos mantenedores del *software*.

- **Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo del software de explotación ELCANO MULTI en estaciones de viajeros.** Durante 2024 se ejecuta contrato de mantenimiento del *software* ELCANO MULTI para el Sistema de Información al Viajero (SIV). Este contrato tiene un alcance de 85 estaciones.

En cuanto a contratos de mantenimiento en vigor, **no se han producido incidencias reseñables.**

Relacionado con los servicios de mantenimiento se tiene establecido un **indicador de fiabilidad de instalaciones**, con alcance a 377 estaciones de gestión directa, (no incluye estaciones de Cercanías o red de ancho métrico), en 2024 el valor del índice obtenido es de 86,06%, y un indicador de disponibilidad de equipos esenciales con alcance a 12 estaciones principales, en 2024 el valor del índice obtenido es de 97,42%.

En **estaciones Adif** destacan los siguientes servicios en contratos de mantenimiento:

- Mantenimiento incluido en SIV EQUIPAMIENTOS HARDWARE con alcance a 389 estaciones.
- Mantenimiento incluido en SIV ELCANO MULTI con alcance a 50 estaciones.
- Mantenimiento incluido en SIV ELCANO con alcance a 338 estaciones.
- Mantenimiento de escaleras mecánicas con alcance a 8 estaciones.
- Prestación de Servicios Integrales de Mantenimiento con alcance a 1.450 estaciones (la totalidad de las estaciones titularidad de Adif).
- Estaciones incluidas en servicios ordinarios: 58.

Liberalización del transporte de viajeros (ámbito estaciones viajeros-explotación comercial) (203)

A lo largo de las 4 ventanas de solicitudes de la Declaración de la Red (DR) que se abrieron en el año 2024, se recibieron un total de 671 peticiones, distribuidas de la siguiente manera:

- **ILSA:** total 73 solicitudes: 40 Resueltas y con contrato y 32 rechazadas.
- **OUIGO:** total 9 solicitudes: 8 Resueltas y 1 rechazada.
- **RENFE:** total 589 solicitudes: 519 adjudicadas y 1 pendiente de adjudicación (SB-9 Atocha -edificio rojo) y 69 rechazadas.

En el Horario de Servicio 2023-2024 las empresas de transporte de viajeros han seguido incrementado sus circulaciones incorporando nuevos destinos a su oferta comercial.

Así, durante el año 2024 **Iryo comenzó a operar la ruta Barcelona-Málaga** (15 de diciembre de 2024).

Por su parte, **Ouigo amplió sus servicios a la ruta Madrid-Valladolid** (18 de abril de 2024) **y Madrid-Murcia** (5 de septiembre de 2024), **e incorporó parada en Cuenca** en las rutas Valladolid-Alicante y Valladolid-Valencia (1 de junio de 2024).

(203) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio, Objetivo 6 (**PSEV-OE6**).

Plan de actuaciones de mejora en cruces entre andenes [204]

En 2024 se ha continuado con la ejecución del programa de actuaciones de mejora iniciado en 2019 que presenta **tres vías de actuación:**

- Implantación de **medidas de protección en los cruces de uso de viajeros**, que incluye la instalación de señales de precaución en andén y de señales de silbar para los trenes, instalación de señales de prohibición de cruzar las vías a lo largo de los andenes y el balizamiento e iluminación de andén a la altura del cruce.
- Implantación de **medidas de protección en los casos de cruces de uso de servicio**, que incluye la instalación de una valla disuasoria con cierre y la señalización de prohibición excepto para uso exclusivo de personal ferroviario o de emergencias.
- **Levantamiento de cruces** en aquellos casos que no se consideran necesarios para la explotación de la estación o actividad ferroviaria, en estos casos se procede a la instalación de señales de prohibición y al levantamiento de los elementos o material que cruza la infraestructura de vía, asimismo se efectúa en ciertos cruces la instalación de valla disuasoria al final de andén o el recrecido de andenes. Tras la ejecución de dichas actuaciones se efectúa su baja del inventario.

Asimismo, en 2024 se ha remitido a la AESF y al MITMS la actualización del **Plan de Actuaciones en Cruces entre Andenes** que se elaboró y entregó en noviembre 2024, en cumplimiento del R.D. 929/2020 de Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias. En el mismo se incluye la propuesta de plan para la adecuación de los equipamientos de protección de todos los cruces entre andenes activos, que alcanza a los tipos de protección clase 1, (de

(204) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio, Objetivo 7 **(PSEV-OE7).**

protección pasiva mediante señalización o de protección activa de aviso usuario de la llegada del tren), y de protección clase 2, (que incluye señalización luminosa y acústica accionada por el tren al aproximarse al cruce), y para la disminución de cruces mediante su supresión por construcción de pasos a distinto nivel de vías, teniendo en cuenta los casos de actuaciones previstas de renovación o acondicionamiento de infraestructura de vía u otros condicionantes como son la mejora de la accesibilidad en determinadas estaciones o la disminución del nivel de riesgo.

En la **actualización del Plan se ha incluido el seguimiento de la implementación de las actuaciones previstas hasta 2030**, con un objetivo final de cruces activos de un 57% sobre el total de cruces. Los equipamientos de protección clase 1 se prevén finalizar en 2026, los equipamientos de protección clase 2 se efectuará su implantación según el desarrollo de la medida. Los primeros prototipos fueron instalados en la estación de San Yago y se realizaron pruebas entre abril y septiembre 2023, y posteriormente en la estación de Villacañas realizándose las pruebas durante el 2024.

En 2024 también se ha elaborado una actualización del inventario de cruces entre andenes, de Adif y de Adif AV, que ha sido entregado a la AESF y al MITMS en cumplimiento del R.D. 929/2020 de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. Se tienen identificados en estaciones de Adif un total de **751 cruces activos** (de pasajeros y de servicio).

Centro Neuronal de Estaciones (CNE) y actuaciones en estaciones para telegestión

Durante 2024, se ha continuado con la ejecución del expediente "redacción del proyecto y ejecución de las actuaciones en materia de equipamientos y sistemas de explotación del centro neuronal de estaciones (CNE) y de las actuaciones en las estaciones para telegestión".

Desde el CNE se dará servicio de operación y mantenimiento a todas las estaciones de viajeros (637) y se diseña con capacidad de futuro para posibilitar la prestación de servicios en las estaciones de Cercanías.

La contratación de estas actuaciones se aprobó el pasado 27 de mayo de 2022 con un presupuesto base de licitación de 28.331.065 € (sin IVA). El adjudicatario es la empresa UTE INDRA SISTEMAS, S.A - ENCLAVAMIENTOS Y SEÑALIZACION FERROVIARIA ENYSE, S.A.U., ABREVIADAMENTE "UTE CENTRO NEURONAL DE ESTACIONES" y el contrato se formalizó el 15 de junio de 2023 por un importe de 25.723.116 € (sin IVA).

El plazo de ejecución del objeto del contrato es de 48 meses, contados a partir de la fecha de 10 de octubre 2023 correspondiente al levantamiento de la orden de inicio.

En 2023, comenzaron los trabajos en las estaciones realizando las visitas para la realización de los proyectos de ejecución en las mismas, realizando el proceso de inventario y replanteo.

Durante el 2024 se han visitado las Estaciones de la Subdirección Norte y Noroeste.

También se ha redactado el proyecto para la dotación de un Entorno de Integración Inicial para que se puedan realizar ensayos de comunicaciones e integración parcial en el CNE de subsistemas locales en Estaciones de Viajeros que permitan avanzar en la ejecución de los trabajos, efectuando las pruebas de nuevos sistemas de operación de estaciones o versiones de sistemas existentes, antes de su pase a producción con total garantía, y en el que se probarán tanto las aplicaciones como los sistemas de operación de estaciones.

- Alcance **454 estaciones**
- **Presupuesto de actuaciones** en estaciones de Adif: 25.553.045,46€.
- **Presupuesto Asistencia Técnica:** 1.351.827,48€

Por otro lado, la obra civil del CNE de Valdebebas ha avanzado durante el 2024 y se tiene previsto finalizar en junio 2025 para que comiencen entonces los trabajos de adecuación de la sala de control.

Accesibilidad universal en estaciones de viajeros [205]

En 2024 se han iniciado las obras para la mejora de la accesibilidad en las estaciones de Ordes, Cerceda-Meirama y Uxes, (pertenecientes al eje atlántico), en Martutene y en Monforte de Lemos; las obras de pasos inferiores adaptados a PMR y prolongación de andenes en los apeaderos de Fornells de la Selva y Celrà (Girona); las obras para el nuevo apeadero adaptado a la accesibilidad en Loiola (Donostia-San Sebastián), y la ejecución de las obras de paso subterráneo en la estación de Cantillana.

Durante 2024 se ha continuado con las obras de acondicionamiento del apeadero de Ordizia (Gipuzkoa) para accesibilidad, la ejecución de obras para mejorar la accesibilidad en la estación de Valdepeñas y Navalperal de Pinares y la ejecución de las obras de accesibilidad y de reforma del edificio de viajeros de la estación de Alcalá de Henares.

Por último, en 2024 han finalizado las obras de ejecución del paso inferior peatonal en el apeadero de Gallur (Zaragoza) y se han recepcionado las obras de mejora de la accesibilidad en la estación de Villena. También han finalizado los proyectos de mejora de la accesibilidad en 7 apeaderos de la provincia de Girona.

Accesibilidad en estaciones de viajeros

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
% de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif/Adif AV [206]	86,88	86,93	88,33 [207]
Inversión en actuaciones relacionadas con la accesibilidad en estaciones (M€) IVA incluido	5,88 [208]	11,09 [209]	16,79

Servicio Adif ACERCA en estaciones de viajeros [210]

Adif Acerca es un servicio prestado por Adif a viajeros de tren con discapacidad o movilidad reducida con el fin de facilitar el tránsito por las estaciones, así como la subida y bajada del tren

(205) Contenido vinculado al PE 2030, Pilar Servicio, Objetivo 7 (**PSEV-OE7**); Objetivo 8 (**PSEV-OE8**).
(206) ContenidoDato integrado Adif y Adif AV.
(207) Dato % Accesibilidad en estaciones 2024 calculado con número de viajeros de 2023.
(208) Dato integrado Adif y Adif AV.
(209) Dato integrado Adif y Adif AV.
(210) Contenido vinculado al PE 2030, Pilar Servicio, Objetivo 7 (**PSEV-OE7**); Objetivo 8 (**PSEV-OE8**).

Las personas usuarias del servicio Adif Acerca son viajeros con discapacidad (motora, visual, auditiva o cognitiva) o con movilidad reducida por otras circunstancias (personas mayores, personas que porten carritos de bebé, mujeres embarazadas, etc.) que viajan en tren de alta velocidad, larga o media distancia y de cualquiera de las empresas ferroviarias que operan en la Red Ferroviaria Española.

El número de estaciones donde se presta el Servicio se ha incrementado con la inclusión de la estación de Avilés, hasta alcanzar **un total de 146 estaciones (100 estaciones titularidad de Adif).** En 70 de ellas con modalidad permanente (presencia de Asistentes Adif Acerca en todo el horario de Servicio de la estación) y 76 con asistencia en modalidad puntual (presencia de Asistentes únicamente en las franjas horarias en que se haya solicitado asistencia con antelación mínima de 12h previas a la salida del tren).

En las 70 estaciones con modalidad permanente, los Asistentes de movilidad cuentan con dispositivos móviles con la aplicación *SVIsual*, un sistema de vídeo interpretación en lengua de signos para personas con discapacidad auditiva.

En 2024 Adif y Adif AV prestaron 793.284 asistencias a viajeros con discapacidad o movilidad reducida de todas las empresas ferroviarias que operan en la red (RENFE, OUIGO, IRYO, INOUI), lo que supone un incremento del 5,70% frente a 2023.

Por estaciones, las de Madrid Puerta de Atocha - Almudena Grandes y Madrid Chamartín – Clara Campoamor son donde más asistencias se prestaron en 2024, con 123.082 y 87.562 asistencias, respectivamente, seguidas de Barcelona – Sants (con 78.857 asistencias) y Sevilla Santa Justa (con 38.663 asistencias).

Adif Acerca, que se enmarca en el compromiso de accesibilidad del Plan Estratégico 2030 (PE 2030) de Adif, **recibió en 2022 el certificado de AENOR** que acredita en el cumplimiento de los requisitos exigidos por la norma UNE 170001-2 / 2007 de Accesibilidad Universal. Además, **contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11**, que persigue garantizar el acceso a medios de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.

En 2024 se han realizado auditorías del sistema en una selección aleatoria de estaciones con Servicio Acerca (tanto con modalidad permanente como con modalidad puntual), **que han posibilitado la Renovación del Certificado del "Sistema de Gestión de Accesibilidad Universal"** en relación con la Norma ISO 170001-2 y que está integrado en el Sistema de Gestión de Adif.

Así mismo, se encuentra en fase de ejecución el contrato adjudicado por parte de Adif, que incluye el desarrollo de una nueva aplicación de gestión de asistencias que sustituirá en 2025 a las herramientas que se utilizan en la actualidad, y que ofrecerá nuevas funcionalidades para mejorar la gestión de las asistencias, así como la elaboración de informes y cuadros de mando. Igualmente se ha lanzado el proceso de contratación de plataformas elevadoras por importe de 4,20 M€ y que reemplazarán a las actuales a lo largo de 2025.

En este sentido se tienen reuniones con las distintas operadoras (con Renfe una vez al mes, con Ouigo e Iryo una vez cada tres meses) sobre el Servicio Acerca para análisis de su evolución y análisis de las reclamaciones y quejas. También se mantienen contactos continuos con las distintas operadoras para resolver los asuntos de explotación.

Plan de Transformación para las Estaciones

El diseño del Plan de Transformación para las Estaciones de Adif y Adif AV ha finalizado y actualmente se encuentra en fase de implementación.

Durante 2024 ha continuado la gestión exitosa de los contratos de alquiler de vehículos de alquiler sin conductor y publicidad, se ha adjudicado el contrato de gestión de aparcamientos y se ha continuado la planificación y lanzamiento de otros proyectos que contribuyen al Plan de Transformación de las estaciones, que se implantarán en 2025 y siguientes.

Respecto de la evolución de resultados generales de calidad de servicio en estaciones de Adif y Adif AV la tendencia general en los últimos años es la mejora continuada general de la percepción de la calidad del conjunto de las estaciones analizadas.

Por otro lado, con fecha 3 de junio de 2024 los Consejos de Administración de Adif AV y Adif acordaron la adjudicación a SABA APARCAMIENTOS, S.A. del contrato para el arrendamiento de espacios en estaciones de viajeros de Adif AV y Adif destinados a la actividad de aparcamientos (Expediente 2024-160-00027).

Estaciones de Adif que forman parte de este expediente:

- Andalucía: Algeciras, Almería, Cádiz, Huelva, Jaén, Ronda, Sevilla Plaza de Armas y Sevilla Virgen del Rocío.
- Cantabria: Santander.
- Castilla-La Mancha: Alcázar de San Juan (Ciudad Real).
- Castilla y León: Salamanca.
- Cataluña: Barcelona Clot y Figueres.
- Comunidad de Madrid: Villalba.
- Comunidad Valenciana: Valencia Nord y Xátiva.
- Extremadura: Mérida y Plasencia.
- Galicia: Ferrol y Vigo Guixar.
- País Vasco: Bilbao Abando Indalecio Prieto eIrún.
- La Rioja: Logroño.

Así, el hito más destacado en 2024 fue la optimización del negocio de aparcamientos, mediante la firma del nuevo contrato, en junio del 2024, de explotación de los aparcamientos de 55 estaciones de viajeros (23 de Adif) con 22.999 plazas

El adjudicatario explotará, durante los diez años de vigencia del mismo a contar desde el inicio de este (30 de julio de 2024), los espacios, destinados a aparcamiento, a su entero riesgo y ventura, asumiendo la gestión, cobro, control y explotación de los aparcamientos y las instalaciones. También deberá asumir el mantenimiento y limpieza de todas las infraestructuras, instalaciones, equipos, existentes, etc., así como deberá explotar y mantener los Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos (PRE).

3.4.4. Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa (S4-5)

Las principales metas y compromisos con los consumidores y usuarios finales son las siguientes:

- Implementación del Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes (Plataforma CRM), que actualmente se encuentra en fase de adjudicación.
- Lanzamientos de Nuevos Negocios:
  - Proyecto Grandes Formatos Digitales, que pretende la transformación de las estaciones a través de contenidos culturales en grandes formatos.
  - Creación de un ecosistema de Espacios de *Coworking* y Salas de Personalidades.
  - Igualmente, está prevista la revitalización de acuerdos con Ayuntamientos para la Comercialización de espacios comerciales en estaciones de pequeño tamaño (Estaciones Lanzadera).
- Implementación del proyecto Ecomilla a través de las inversiones previstas en el contrato para la explotación de aparcamientos de Adif y Adif AV.

04
INFORMACIÓN SOBRE GOBERNANZA (ESRS G)

4.1. CUMPLIMIENTO, ÉTICA Y TRANSPARENCIA (G1)

INFORMACIÓN SOBRE GOBERNANZA (ESRS G)

4.1. Cumplimiento, ética y transparencia (G1)

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

La información correspondiente a esta sección se recoge en el apartado **1.2.1 El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión (GOV-1)**

4.1.1. Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial (G1-1)

Durante 2024 se ha continuado mejorando la asistencia en la presentación de solicitudes, quejas y sugerencias o reclamaciones de las partes interesadas por medios electrónicos, mediante la actualización de procedimientos y sistemas electrónicos para su tramitación asegurando así una mejora de la comunicación en sus relaciones con Adif (Sede electrónica de Adif).

Desde la Dirección de Asesoría Jurídica se está trabajando de forma activa en la implementación de **Sistemas de Automatización e IA (Inteligencia Artificial)** de los procesos de esta Subdirección en concreto, así como de otras áreas pertenecientes a la misma Dirección, como una oportunidad clara para agilizar el trabajo y reducir cuellos de botella.

Asimismo, se está desarrollando también en esta Subdirección, como en el resto de áreas de la Dirección de Asesoría Jurídica, un claro esfuerzo de reducción de Documentación física con el objetivo palpable de alcanzar la **meta de "Papel cero",** a fin de reducir en la medida de lo posible el impacto ambiental.

Para ello, se está utilizando exclusivamente medios digitales y telemáticos, tanto para la gestión interna documental como para la relación con las administraciones y actores externos, así como la remisión de la documentación existente al Archivo General de las Matas previa catalogación y referenciación para su recuperación en caso necesario.

> Como indicador que refleja el cumplimiento del objetivo de papel cero, todos los expedientes de la Subdirección de Asesoramiento Contractual se han tramitado en formato digital

A través de la Subdirección de Asesoramiento Contractual, se desarrolla un papel esencial en las Mesas de Contratación en las que participa, velando por el cumplimiento de los estándares de Adif por parte de las Empresas susceptibles de acceder a un contrato con nuestra Entidad evitando la firma de Contratos con Empresas que perjudiquen a Adif y su sostenibilidad.

Así, en los Pliegos de Contratación que se presentan a las Empresas susceptibles de ser contratadas se incluye la obligación del cumplimiento de los MRR (Mecanismos de Recuperación y Resiliencia), por lo que, al firmarlos, declaran cumplir los **requisitos ambientales** en cuestión. Por otro lado, se exige a la Empresa susceptible de ser contratada, la firma del DEUC (Documento Europeo Único de Contratación),

quedando así declarado el cumplimiento por su parte de los **criterios sociales** recogidos en el Artículo 71 (Prohibiciones de Contratar) de la Ley 9 de 2017 de Contratos del Sector Público, y, concretamente, del Artículo 71.1 a).

Ética y transparencia

Principales políticas corporativas

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

Ver alcance en **aenor.com**

Expectativas de calidad [211]

Certificados EFQM de calidad y sellos de excelencia 500+ y normas ISO

La gestión de Adif está alineada con los marcos estructurados de reconocida validez internacional como son *Organization for Standardization* (ISO) y la *European Fundation for Quality Management* (EFQM). Se favorece la correcta gestión de la organización a través de la **Gestión por Procesos** detectando los puntos fuertes y las áreas de mejora de la compañía.

La Entidad revalidó durante el ejercicio 2024 el **Certificado EFQM 500** por su gestión excelente, innovadora y sostenible basado en el modelo de Excelencia EFQM (Fundación europea para la gestión de la Calidad) con una vigencia hasta el año 2025 y un alcance del 100% de su actividad. Respecto a las Certificaciones y Sellos de excelencia que la Entidad posee, Adif cuenta con las correspondientes auditorías de carácter legal como la Reglamentaria de Prevención de Riesgos Laborales (RD 39/1997) y las siguientes certificaciones:

NORMA: ISO 9001 *"Calidad".*

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

NORMA: ISO 14001 *"Medio Ambiente".*

- La gestión del mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias.
- La explotación de las estaciones de viajeros y centros logísticos de mercancías.
- La administración de la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General.
- La gestión de Depósitos de Combustible.

NORMA: ISO 27001 *"Seguridad de Información".*

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

NORMA: UNE 166002 *"I+D+i".*

- Investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria.

NORMA: ISO 45001 *"Seguridad y Salud en el Trabajo".*

- Todo Adif y Adif AV.

NORMA: UNE 170001-2 *"Accesibilidad Universal".*

- El tránsito de personas con discapacidad y/o movilidad reducida desde/hasta el punto de encuentro en las estaciones ferroviarias de Adif y Adif AV de origen y destino, que considera el acceso, recorrido y acomodación en el embarque/desembarque a la plaza asignada, que realicen el viaje en trenes de Operadores Ferroviarios entre las estaciones que recogen en el anexo del certificado.

(211) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Servicio, Objetivo 2 **(PSEG-OE2).**

NORMA: ISO 37001 *"Compliance antisoborno, 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"*

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

NORMA ISO 17025 *"Acreditación ENAC para ciertos ensayos de Laboratorio"*

- Laboratorio Central de Adif a los ensayos de Balasto; Equipo Comprobador de Balizas (ECB) y Tramo de catenaria.
- ENS Esquema Nacional de Seguridad con alcance a los Sistema de información que dan soporte a la Explotación de la Dirección de Transformación Digital y Sistema.

4.1.2. Gestión de las relaciones con los proveedores (G1-2)

Principales Hitos

- **Cumplir con los objetivos y plazos** establecidos por el Marco regulatorio del **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).**
- **Proyecto Compra Pública Responsable:** Aprovechar el potencial de la contratación de la Entidad para promover la consecución de objetivos medioambientales y sociales que van más allá de la mera adquisición de las obras, servicios o suministros. En concreto, será crucial la identificación y difusión dentro de la Entidad de las obligaciones normativas en materia social y medioambiental, así como la comprobación del alcance de dicha difusión en las licitaciones.
- Implementación de **acciones de eficacia administrativa y apoyo a las áreas técnicas en procedimientos de contratación.** Lograr una contratación más ágil e incrementar la seguridad jurídica por parte de las áreas técnicas, a través de, por parte de la Dirección de Compras y Contratación, la realización de una serie de actos de difusión y formación sobre procedimientos de contratación.
- **Reducción del uso de papel** mediante la implementación de las licitaciones electrónicas, la digitalización de los expedientes y la firma electrónica.

Principales riesgos y oportunidades

Riesgos:

- **Marco regulatorio del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR):** Preocupación por el cumplimiento de los ajustados plazos de licitación y adjudicación de las actuaciones afectadas por el MRR conforme al RDL 36/2020.

Oportunidades:

- **Recursos de empresas y agrupaciones de empresas a los pliegos de licitación,** así como a la adjudicación de distintos expedientes ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- **Cumplir los plazos de licitación y adjudicación** establecidos por la Unión Europea y Adif AV en relación con el **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR).**
- **Reducir** el **número de recursos** por motivos recurrentes.

Compra pública responsable:

En cuanto al régimen jurídico de aplicación en materia de contratación, en Adif no existe una política de compras como tal; se encuentra sujeta a lo establecido en la **Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público**, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las **Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/ UE** [212].

Con respecto al contenido del clausulado de los pliegos que rigen las licitaciones de Adif, se puede señalar que existen algunas **cláusulas sociales comunes** a todas las licitaciones:

- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de empleados fijos igual o superior al 20%.
- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de trabajadoras igual o superior al promedio nacional de nuevos empleados en el sector (afectado), siempre que la disponibilidad del mercado de mano de obra de la construcción lo permita.
- Emplear para el cumplimiento de las obligaciones contractuales un porcentaje de trabajadores con necesidades especiales igual o superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado laboral del sector (afectado) lo permita.
- Cumplir con las obligaciones contractuales cumpliendo estrictamente con la normativa de seguridad y salud aplicable.

La Entidad participa a través de la Dirección de Compras y Contratación en Grupo de Trabajo internacional de la UIC sobre Compra Pública Responsable

Sin perjuicio de otras responsabilidades por el incumplimiento de la normativa antes mencionada, se considerará como incumplimiento fundamental del contrato la imposición de dos sanciones muy graves, confirmadas mediante resolución administrativa definitiva por parte de una Autoridad Laboral, en el ámbito de la seguridad y salud, durante el plazo de un año y vinculadas a la ejecución de este contrato.

Requerimientos ambientales

Hasta el momento, existían pautas generales sobre cláusulas ambientales para incluir en la contratación de bienes, obras y / o servicios. Teniendo en cuenta la gran variedad de contratos y las distintas actividades que se llevan a cabo dentro de la organización, son los responsables de Contratos quienes seleccionan las cláusulas ambientales a incluir en cada uno de los procesos de contratación.

Actualmente la Entidad cuenta con un **Catálogo de Cláusulas Ambientales**, como resultado del Grupo de Trabajo liderado por el Área de Integración Ambiental Explotación y cuya implementación se encuentra en fase de propuesta de adopción de un *"Protocolo para la Sistemática de implantación de pilotos para la utilización del Catálogo de Cláusulas Ambientales en la Contratación".*

Las pautas a seguir en cuanto a los criterios ambientales para la contratación de bienes, obras y / o servicios se basan en el cumplimiento exhaustivo de la normativa legal y la adecuada gestión de residuos. Además, en los diferentes procesos de contratación se valora positivamente que los licitadores o fabricantes de los productos hayan implantado un sistema de gestión medioambiental, como EMAS o ISO 14001 o equivalentes, que cubre y certifica las actividades a realizar.

En relación con el **Catálogo de Cláusulas Ambientales**, resultado del Grupo de Trabajo li-

(212) Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1:** Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios.

derado por el Área de Integración Ambiental, durante 2024 se ha aprobado la sistemática para iniciar la implementación del catálogo de cláusulas en algunos contratos piloto de las diferentes áreas de Adif y Adif AV, de cara a validar el mayor número de cláusulas posibles. Dada la diversidad de contratos y las distintas actividades realizadas dentro de la organización, son los directores de Contratos quienes seleccionan las cláusulas ambientales específicas para cada proceso de contratación.

Las **directrices en torno a los criterios ambientales** en la contratación de bienes, obras y/o servicios se centran en el cumplimiento exhaustivo de la normativa legal y una gestión adecuada de los residuos. Asimismo, en los diversos procesos de contratación, se valora positivamente que los licitadores o fabricantes de productos hayan implementado un sistema de gestión medioambiental, como EMAS o ISO 14001, o equivalentes, que abarque y certifique las actividades a realizar.

Requerimientos sociales

El art. 100 de la Ley 9/2017 y el art. 43.5 de la RDL 3/2020 establecen que el órgano de contratación debe fijar el presupuesto de licitación indicando de forma desglosada y desglosada por género (y categoría profesional) los costes salariales estimados en base al convenio colectivo laboral de referencia. Por lo tanto, Adif y Adif AV respetan los acuerdos entre los trabajadores y el empleador con respecto a los salarios a percibir y permiten a los oferentes, en sus ofertas, cumplirlos.

De acuerdo con los artículos 127 de la Ley 9/2017 y 46 de la RDL 3/2020, cuando se vayan a contratar servicios con características sociales específicas, **los órganos de contratación podrán exigir**, en las prescripciones técnicas, en los criterios de adjudicación o en las condiciones de ejecución del contrato, una **etiqueta específica como medio de prueba de que el servicio contratado cumple las características requeridas**, a través de **etiquetas sociales,** como las relacionadas con la igualdad de género o las que garantizan el cumplimiento de los Convenios esenciales de la OIT. De acuerdo con lo anterior, la Ley establece un instrumento mediante el cual las áreas técnicas tienen la posibilidad de priorizar las características sociales antes mencionadas que consideren apropiadas al contratar los servicios que necesiten.

La idea anterior se ve reforzada por la indicación, como posibles criterios de adjudicación en el art. 145.2 de la Ley 9/2017 y 66.2 del Real Decreto 3/2020, los relativos a las características sociales del objeto del contrato y, entre otros, los relativos a los planes de igualdad de género que se aplican en la ejecución del contrato, en general: la igualdad entre mujeres y hombres; la promoción de la contratación de mano de obra femenina; conciliación de la vida familiar y la vida profesional; la mejora de las condiciones de trabajo y los salarios; formación y protección de la salud y la seguridad en el trabajo; la aplicación de criterios éticos y de responsabilidad social; o los criterios referidos al suministro o uso de productos basados en el comercio justo durante la ejecución del contrato (arts. 145.2 de la Ley 9/2017 y 66.2 de la RDl 3/2020).

El art. 149.4 d) de la Ley 9/2017 y el 69.3 d) de la RDl 3/2020 indican que no se aceptarán ofertas con **valores anormales o desproporcionados que no respeten obligaciones laborales o sociales,** así como aquellas que justifiquen precios por debajo del mercado; o que incumplan las obligaciones sociales o laborales europeas, nacionales o internacionales y en particular las indicadas en los anexos indicados de la citada normativa. Entre los convenios mencionados por dichos anexos se encuentran:

- El Convenio Nº 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso
- El Convenio Nº 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso

- El Convenio Nº 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación)
- El Convenio Nº 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración
- El Convenio Nº 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil.

Además, existen algunas cláusulas sociales **(condición social especial relativa a la ejecución de los contratos públicos)** comunes a todas las licitaciones de la Entidad. Están incluidos en los pliegos de licitación elaborados por Adif. Estas cláusulas pueden complementarse con otras elegidas por el departamento técnico encargado de la ejecución del contrato; estas otras cláusulas están más específicamente relacionadas con el objeto del contrato correspondiente.

Sin perjuicio de otras responsabilidades por el incumplimiento de la citada normativa, se considerará incumplimiento esencial del contrato la imposición de dos sanciones muy graves relacionadas con el incumplimiento de la normativa de seguridad y salud mediante resolución administrativa definitiva por parte de una Autoridad Laboral a lo largo de un año y relativas a la ejecución de este contrato. Además, según la interpretación conjunta de los art. 201 y 202 de la Ley 9/2017 y los art. 27.4 y 105 de la RD Legislativo 3/2020, dichas obligaciones sociales son verificadas por el responsable del contrato. **Estas obligaciones deben ser cumplidas por contratistas y subcontratistas.**

Todo lo establecido anteriormente se ha visto reforzado por lo establecido en el **Plan de Contratación Socialmente Responsable**, que se aplica a Adif y, parcialmente, a la contratación de Adif AV (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de RD legislativo 3/2020).

Como Anexos de los modelos utilizados de pliegos de condiciones administrativas, incluimos en todos nuestros contratos, al menos, los Procedimientos Operativos de Prevención Nº 12, de Coordinación de Actividades y Nº 16, sobre Empresas que Realizan Actividades en Centros de Trabajo de Adif, así como el Procedimiento General de Gestión y Coordinación de Actividades Ambientales.

Por otro lado, **se requiere que los posibles subcontratistas** acepten cumplir con nuestros procedimientos de Seguridad y Salud en una **declaración escrita.**

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

Los proveedores críticos [213] suponen el 97,17% del importe adjudicado en 2024 por Adif (2.405,50 M€)

Sistemas de supervisión y auditorías en los procedimientos de evaluación de proveedores. A pesar de la complejidad para poder hacer la evaluación de proveedores, tal y como marcan las normas de referencia de los Subsistemas de Gestión certificables y los principios de la Ley de Contratos del Sector Público, todas las áreas hacen un esfuerzo analizando los contratos en cuanto al cumplimento de los pliegos de prescripciones y proponiendo mejoras que puedan afectar a contratos similares en el futuro.

(213) Se considera *"proveedor crítico"* aquel proveedor de servicios o productos que supere a lo largo del año el millón de euros.

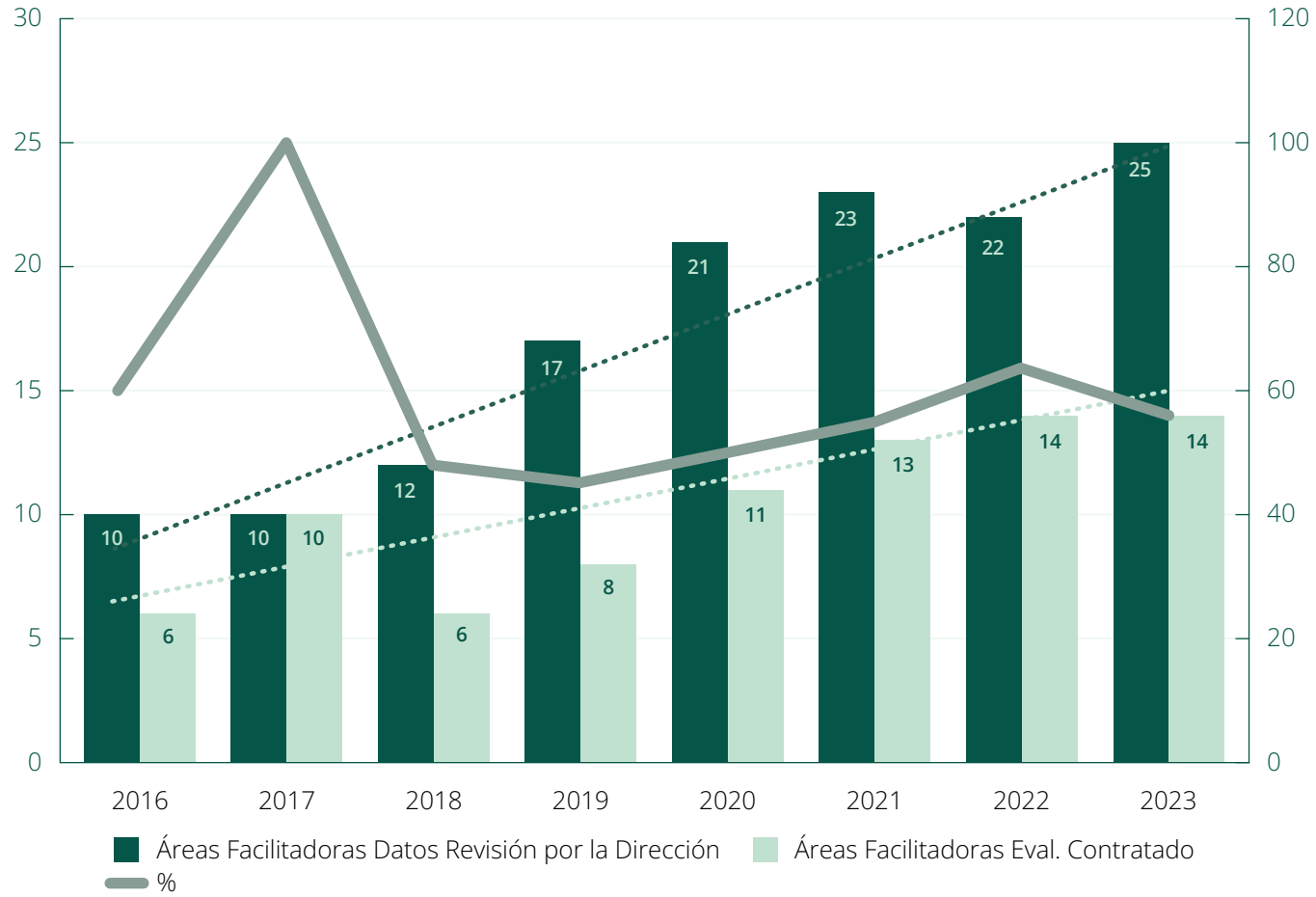
El 71,60% de los proveedores de Adif son pequeñas y medianas empresas

La Entidad elabora anualmente un **Informe sobre el Estado del Proceso de Evaluación de lo Contratado** (214) en el que cada una de las 14 áreas facilitadoras (Direcciones) evalúa a los proveedores en base a criterios de calidad de servicio, experiencia y conocimiento técnico.

En el último informe únicamente el 56% de las direcciones facilitó información sobre sus evaluaciones, sobre el cual se extrajeron las siguientes conclusiones:

- Falta de percepción por las direcciones de que el proceso de evaluación aporte un valor añadido en la gestión.
- Existen áreas de mejora en cuanto a la dotación de herramientas funcionales para la gestión del conocimiento y retorno de la experiencia; comunicación interna o registro de datos; y en la gestión, aprobación de acciones de mejora, planificación, implantación y análisis de resultados de las evaluaciones.

Evolución Interanual de la Respuesta a la Evaluación de lo Contrato



(214) Último Informe elaborado en 2024 con datos a cierre de 2023.

La Entidad no dispone de guías formalizadas que incorporen y homogenicen los criterios ambientales y sociales en la evaluación de su cadena de suministro.

Formación del personal de Adif en criterios de Compra Pública Responsable

Adif cuenta con una amplia selección de cursos de formación en materia de sostenibilidad empresarial, pudiendo los empleados libremente elegir los temas de su interés

Para fomentar la **capacitación y sensibilización de proveedores en materia de sostenibilidad,** la Entidad participa como empresa impulsora en un **proyecto de formación de carácter internacional**, que fomenta la gestión responsable de proveedores. Este Programa ha sido creado por Pacto Mundial de la ONU (*UN Global Compact*) con la colaboración y apoyo de Fundación ICO e ICEX España Exportación e Inversiones (ICEX).

Esta III Edición del Programa se inició en 2024 con la realización de una primera fase (septiembre a diciembre) en la que se produjo la presentación de los contenidos, el reclutamiento de grandes empresas impulsoras (Adif es empresa impulsora) y la preparación de comunicaciones de contacto para PYMES participantes.

La implementación se desarrollará en 6 meses (marzo a septiembre). En ellos, las PYMES participantes tendrán acceso a una plataforma de formación específica con contenidos sobre los Diez Principios de Pacto Mundial de la ONU y sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Adif, como gran empresa impulsora, ha invitado a participar en el Programa a las PYMES con las que han trabajado en 2024. De aquellas PYMES que acepten la invitación y completen su formación, Adif recibirá un informe con los datos de cumplimiento del Programa por parte de éstas. Si bien la Entidad no dispone de un catálogo propio de empresas, Adif ha invitado a participar en el Programa a las PYMEs de ámbito nacional e internacional con las que ha trabajado en 2024 en función del volumen de adjudicación. De aquellas PYMEs que acepten la invitación y completen su formación, Adif recibirá un informe con los datos de cumplimiento del Programa por parte de éstas. En la II edición del programa participaron más de 3.400 PYMEs.

Los **beneficios** que aporta la participación en este Programa son:

- Promover una gestión responsable de la cadena de suministro de las empresas participantes a través de la formación y capacitación de proveedores.
- Facilitar la recopilación de información relevante relativa al trabajo en sostenibilidad de las cadenas de suministro de las empresas participantes.
- Recopilar información que facilite el cumplimiento de los marcos normativos nacional, europeo e internacional relativo al reporting y a diferentes temáticas vinculadas con la sostenibilidad.

De cara al reporte relativo a 2025 se espera poder compartir los resultados de participación en esta Edición de las PYMES que han participado por parte de Adif.

Medidas y actuaciones para identificar, prevenir y minimizar riesgos; y acciones para promover las oportunidades:

- El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) establece plazos estrictos para la licitación y adjudicación de proyectos, generando preocupación sobre su cumplimiento según el **Real Decreto-Ley 36/2020.**
  - **Medida/Plan de Acción:** Control cumplimiento plazos fondos MRR.
- Mayor seguimiento y control de la redacción y contenidos de los Pliegos de Cláusulas Administrativas y de los Pliegos de Prescripciones Técnicas, así como de todo el proceso de contratación.
  - **Acción:** Para cumplir los plazos de licitación y adjudicación establecidos por la Unión Europea y Adif, establecimiento de plazos internos, cuando se estime necesario, más allá de los establecidos legalmente.
- Recursos de empresas y agrupaciones de empresas a los pliegos de licitación, así como a la adjudicación de distintos expedientes ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.
  - **Medida/Plan de Acción:** Análisis de los motivos de los recursos, especialmente los recursos por motivos recurrentes.
- Mayor seguimiento y control de la redacción y contenidos de los Pliegos de Cláusulas Administrativas y de los Pliegos de Prescripciones Técnicas, así como de todo el proceso de contratación.
  - **Medida/Plan de Acción:** Realización de actos de difusión y formación sobre los procedimientos de contratación y sobre los criterios e interpretaciones llevadas a cabo por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

	KPIs principales y metas cuantitativas
	Ejercicio 2024
Evolución importes previstos adjudicar con Fondos MRR	(Trimestral) <90%
Importe pendiente adjudicar / (Importe acumulado previsto adjudicar en el siguiente semestre - Importe adjudicado acumulado)	(Trimestral) <50%
Cumplimiento plazos adjudicación de contratos cofinanciados con Fondos MRR	(Trimestral) >90%
Importe adjudicado acumulado / importe acumulado previsto adjudicar en el trimestre	(Trimestral) <50%
Nº reclamaciones administrativas contratación	(Trimestral) ≤18
Nº de reclamaciones en Tribunales Administrativos de Contratación	(Trimestral) >23
Nº de reclamaciones de contratistas presentadas	(Semestral) <50
Nº de reclamaciones	(Semestral) >55

	Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Compras con criterios responsables (%)	100	100	100

Evaluación de proveedores ex ante:

Adif, en todos los procesos de licitación incluye en todos los contratos, al menos, los **Procedimientos Operativos de Prevención Nº 12, de Coordinación de Actividades y Nº 16**, sobre Empresas que Realizan Actividades en Centros de Trabajo de Adif.

Por otro lado, se requiere que los posibles subcontratistas acepten cumplir con nuestros procedimientos de Seguridad y Salud en una declaración escrita.

Desde el punto de vista de la gobernanza y la gestión responsable de la cadena de suministro, se garantiza la sostenibilidad de los contratos en los que participa a través de las **Mesas de Contratación,** asegurando que las empresas adjudicatarias cumplan con los **estándares ambientales y de responsabilidad social** de Adif.

En este sentido para 2025, la meta principal seguirá siendo la **eliminación total del papel en los procesos jurídicos,** utilizando únicamente medios digitales para la gestión documental y la comunicación con administraciones y actores externos. Este objetivo será monitoreado mediante el indicador de tramitación digital de expedientes, asegurando el cumplimiento del **compromiso de sostenibilidad.**

4.1.3. Prevención y detección de la corrupción y el soborno (G1-3)

Las principales políticas corporativas y compromisos formalizados aprobadas por el órgano de administración:

Principales políticas corporativas aprobadas por el órgano de administración

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

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

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

En cuanto al **comunicado de las políticas y procedimientos anticorrupción** (215) de la organización, esta información está publicada en la intranet de la Entidad y por tanto está a disposición de todos los empleados; con respecto al **número total y la naturaleza de los casos de corrupción confirmados y medidas adoptadas** (216)**,** dado el procedimiento interno para el tratamiento de estos datos nos impide su publicación por ser información confidencial.

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

(216) Indicador **GRI 205-3:** Número total y naturaleza de los casos de corrupción confirmados y medidas adoptadas.

	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Notificaciones Canal Ético (N.º)	20	23	26
Declaraciones de ausencia de conflicto de interés (N.º)	1.588	1.713	1.752
Empleados formados en ética (N.º)	1.834	1.265	1.409
Consultas sobre conflictos de interés (N.º)	5	10 (218)	5
Consultas sobre política de atención y regalos (N.º) (219)	4	5	4
Porcentaje de reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (%) (220)	5,15	2,41	1,56
Visitas a la sección canal ético en la web corporativa (N.º)	3.937	5.424	3.676

En 2024 no se han registrado demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia, casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing y no se han recibido sanciones ni multas significativas derivadas del incumplimiento de la normativa en los ámbitos social y económico

Igualmente, en el ejercicio 2024 se ha participado en el curso *"Medidas antifraude en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia"* impartido por el Ministerio de Hacienda.

Compromiso con los Derechos Humanos

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

El **Comité de Ética y Cumplimiento** fue constituido el 18 de octubre de 2018, y es el órgano encargado de velar, en última instancia, por el

(217) Dato integrado Adif y Adif AV.
(218) Dato integrado Adif y Adif AV.
(219) Dato integrado Adif y Adif AV.

cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración de la Entidad. Las **funciones del Comité** son las siguientes:

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

Durante el 2024, el Comité de Ética y Cumplimiento se ha reunido en 3 ocasiones.

Con respecto a la aplicación de **procedimientos de diligencia debida en materia de Derechos Humanos (DDHH)** para la monitorización, gestión y mitigación de los riesgos en materia laboral, de DDHH y, en general, en materia social, en Adif como entidad pública, el riesgo en relación con los derechos humanos es muy bajo, la actividad que se desarrolla principalmente es en España y con una **normativa muy reglada que cumple con el respeto de los derechos humanos** (es decir, no se tienen actividades en países en vías de desarrollo).

En 2024 (al igual que en 2022 y 2023) Adif no ha recibido denuncias por casos de violación de los Derechos Humanos

Como Entidad Pública Empresarial, Adif está regida por la normativa pública en materia de contratación, **Ley 9/2017 de contratos del sector público**, que constituye la propia aplicación de la normativa pública una *Due Diligence* de facto; es la *Due Diligence* para contratar con proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.

Asimismo, la Entidad dispone de un **Código Ético y de Conducta** que aplica a todos los empleados y que vela por el respeto de los DDHH. Todo el modelo de gestión ética constituye en sí mismo, un compendio de medidas para prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos, incluido el respeto a los DDHH disponiendo además la Entidad de un **Canal ético** para denunciar conductas de violación de derechos.

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

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

Hay que destacar las **auditorías de aplicación de los estándares de ética y el Código Ético,** auditorías de la Intervención General de la Admón. de Estado (IGAE), del Tribunal de Cuentas, auditoría de EQA y AENOR para la **Norma ISO 37001.** En el ejercicio 2024 se ha realizado una auditoría interna y una auditoría externa sobre el Sistema de Gestión Antisoborno, obteniendo Adif y Adif AV la renovación de la certificación ISO 37001 **sin no conformidades.**

Medidas adoptadas para la lucha contra el blanqueo de capitales

Adif está regido por la normativa pública en materia de contratación, **Ley 9/2017 de contratos del sector público.**

En esta línea, la investigación en materia de prevención y detección de la corrupción y soborno se realiza por el Área de Cumplimiento Normativo y se resuelve por el Comité de Ética y Cumplimiento y son miembros ajenos a las áreas de negocio investigadas. En caso de conflicto de intereses, es obligatoria la abstención por parte del investigador/a en el asunto a investigar o del miembro del comité de ética para resolución.

En cumplimiento del **Manual del Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo y Antisoborno** se realiza un reporte anual al Comité de Ética y Cumplimiento, a la Comisión de Auditoría y a la Alta dirección (Comité de dirección y Consejo de Administración) sobre la actividad realizada en materia de lucha contra el fraude, la corrupción y soborno.

Por otro lado, toda la información sobre cómo se comunican las políticas a aquellos para quienes son relevantes se publica en la intranet de la empresa todas las políticas y procedimientos y se realizan píldoras informativas periódicamente. Se realizan **cursos en materia ética obligatorios para todos los empleados.** Se comunican las políticas y procedimientos aprobados formalmente en virtud del procedimiento del sistema de gestión de calidad.

En cuanto al **ámbito de gobernanza** en el catálogo formativo cursos de interés abiertos a todo el personal de ambas empresas relacio-

nados con el cumplimiento normativo y formación MRR. Los cursos que se reportan en el apartado **3.1.1.Políticas relacionadas con el personal propio (S1-1).** Durante el 2024, un total de 12 personas han realizado formación sobre aspectos de los Derechos Humanos.

El 100% de las personas trabajadoras deben realizar el curso "Código Ético y De Conducta", impartido en la plataforma digital de formación CFV. Ya que es obligatorio para todas ellas.

Igualmente, el 100% de las personas trabajadoras de la Estructura de Dirección y las nuevas incorporaciones en Adif y Adif AV tienen la obligación de completar los siguientes cursos:

Adif Contra el Soborno y la corrupción CFV, Adif Contra El Fraude CFV, Adif y El Conflicto De interés CFV. Véase en el apartado **3.1.1.Políticas relacionadas con el personal propio (S1-1).**

Respecto al órgano de administración de Adif lo componen miembros de la administración que disponen de formación y conocimientos en la materia al estar sometidos al estatuto del empleado público, etc. (220)

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

4.1.4. Casos confirmados de corrupción o soborno (G1-4)

Adif es una Entidad Pública Empresarial (EPE), no puede ser condenada por que no existe responsabilidad penal en las entidades públicas.

4.1.5. Influencia política y actividades de los grupos de presión (G1-5)

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

> En Estatuto de creación de la Entidad a través de Real Decreto 2395/2004 (modificado por el Real Decreto 1044/2013) se justifica la naturaleza como ente público y se regula *"ex profeso"* la imposibilidad de tener vinculaciones con partidos políticos o actividades de lobbies

El propio estatuto regula la actividad, finalidad y controles donde no se permite ni estipula la capacidad de realizar las actividades referidas. Además, toda la actividad se encuentra fiscalizada por parte de la Intervención General del Estado, IGAE, al ser un ente público. Específicamente, su presupuesto económico viene de los presupuestos generales del Estado, sometidos a ese control económico-financiero.

Es de aplicación la **Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. https://www.adif.es/sobre-adif/transparencia/informacion-economica**

4.1.6. Prácticas de pago (G1-6)

La información referente a las **prácticas de pago a proveedores** se divulga en el apartado **4.1.1. Indicadores Económicos de la actividad.**

(220) Observación: Los miembros del consejo de administración NO son empleados de Adif, por eso no tienen la obligación de realizar los cursos anteriormente mencionados.

05
SEGURIDAD INTEGRAL FERROVIARIA

5.1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

5.2. SEGURIDAD EN LA INFORMACIÓN (CIBERSEGURIDAD)

5.3. SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN

5.4. SEGURIDAD AMBIENTAL

SEGURIDAD INTEGRAL FERROVIARIA

5.1. Seguridad en la Circulación [221]

Principales Hitos

- Mejora de la Seguridad en la Circulación, a través de **auditoría y formaciones.**
- Continuación del **desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación** (SGSC).
- Desarrollo del **"Programa de Liderazgo en Seguridad".**
- Creación/participación en el **"Grupo Europeo de Cultura de Seguridad"** bajo el paraguas de la ERA (Agencia Ferroviaria de la Unión Europea).
- **Acciones de comunicación y difusión de la Cultura de Seguridad,** tanto a nivel interno como externo.
- **Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad en la Circulación** de Adif y Adif AV es una herramienta de notificación voluntaria, confidencial y no punitiva que pretende instar al personal a participar activamente en el logro de este objetivo, facilitando el reporte de cualquier acontecimiento, evento, fallo, deficiencia, error u otra circunstancia anormal que suponga afectación para la seguridad en la circulación.
- Emitidos los **documentos reglamentarios** que soportan los procesos previos a la entrada en servicio de nuevas infraestructuras/subsistemas como pueden ser la Estación de La Sagrera en Barcelona.
- Continua la emisión de **documentación de seguridad para homologación** de nuevos vehículos/modificaciones de vehículos, como pueden ser las series S106 y S108, entre otros, con una clara orientación al cliente.
- Iniciativas en el **ámbito del buen gobierno:**
  - Puesta en marcha un nuevo **Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad**, como canal de comunicación adicional en materia de seguridad.
  - Inicio de las reuniones de **compromiso previo con la Autoridad Nacional de Seguridad Ferroviaria (AESF)** para solicitar la renovación de la autorización de seguridad.

(221) Contenido vinculado al PE 2030, Pilar Seguridad, Objetivo 1 (**PSEG-OE1).**

Principales riesgos y oportunidades

- Desde el punto de vista de la **seguridad operacional**, el principal riesgo identificado es la materialización de un accidente grave. A falta de finalizar la investigación correspondiente (descarrilamiento de tren el 19/10/2024 en el túnel Atocha-Chamartín) **No se ha materializado ningún accidente grave en 2024.**

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- Desarrollo de la **Política de Cultura Justa.**
- Continuación y ampliación del **Programa de Liderazgo en Seguridad:** por una parte, formando a más personas trabajadoras de Adif y Adif AV; y por otra, profundizando en el desarrollo del colectivo más relevante para la seguridad que participó en la 1ª parte del Programa de Liderazgo en Seguridad.
- **Renovación de la Autorización de Seguridad** de Adif, para el ejercicio de las funciones de administración de infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General. (art. 15 del RD 929/2020, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias).
- **Implantar acciones de mejora detectadas** en las auditorías a las que se ha visto sometida la Entidad.
- La principal aportación se basa en el **liderazgo, vigilancia y mejora de la seguridad operacional, y la gestión de riesgos asociados a la documentación de seguridad y el material rodante.** Para ello, se despliega, juntamente con las áreas de actividad, un amplio panel de acciones de vigilancia, que se emplean como entrada al ciclo de mejora y permiten anticiparse a la detección de desviaciones.

Se realiza el control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de Adif y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios la confianza en la red por la que transitan. **Adif tiene encomendada la seguridad en la circulación de Adif AV.**

Adif utiliza el liderazgo, vigilancia y la gestión de riesgos asociados a la documentación existente en materia de seguridad y material rodante. Para ello, se despliega, junto con las áreas de actividad, un amplio panel de acciones de vigilancia, que se emplean como entrada al ciclo de mejora y permiten anticiparse a la detección de desviaciones.

El **Real Decreto 929/2020,** de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, derogó Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, sobre seguridad en la circulación de la RFIG, y ha transpuesto al derecho nacional la Directiva (UE) 2016/798, de 11 de mayo, sobre seguridad ferroviaria y la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la UE.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 15 del RD 929/2020, para el ejercicio de las funciones de administración de infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG en adelante), los administradores de infraestructuras deberán disponer de la preceptiva autorización de seguridad emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Dicha autorización de seguridad confirma que el administrador de infraestructuras ha establecido y aprobado un sistema propio de gestión de la seguridad según lo dispuesto en el artículo 13 del citado RD 929/2020, e incluye los procedimientos y disposiciones establecidos en dicho artículo para que se cumplan los requisitos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización. Con fecha 26/11/2020, mediante Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Adif obtiene la renovación de la Autorización de Seguridad por un periodo de vigencia de cinco años, de acuerdo con el artículo 18 del mismo RD 929/2020.

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

La gestión de la seguridad en la circulación debe ser considerada por todos como una función transversal a todas las direcciones de la Entidad, una necesidad esencial que sólo se garantiza con el máximo esfuerzo personal y colectivo en el cumplimiento diario de la actividad profesional de sus trabajadores y con el impulso de todas las acciones que se dirijan hacia ese único objetivo. Con la publicación y posterior revisión de la **Directriz para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria**, se refuerza el compromiso interno de la Entidad con el marco normativo nacional y europeo, mediante el establecimiento de los criterios y estándares organizativos para la gestión de la seguridad en la circulación, tomando como referencia los criterios del Anexo II del Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) Nº 1158/2010 y (UE) Nº 1169/2010 de la Comisión.

Tras la renovación de la autorización de seguridad otorgada en noviembre de 2020, durante el año 2024 han continuado desarrollándose acciones formativas, informativas, de sensibilización, supervisión y auditoría para facilitar la implantación efectiva de los procesos y procedimientos del SGSC.

Para propiciar la implantación de los criterios establecidos en la Política de Seguridad, se aprueba el **Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC)** por el Comité General de Seguridad en la Operación, donde se establecen los Objetivos de Seguridad de Adif y Adif AV, así como los programas y acciones que facilitan su cumplimiento, y que, por medio de indicadores de seguimiento, permiten su monitorización a lo largo del ejercicio por los diferentes órganos de organización y participación de la gobernanza de sus respectivos SGSC, posibilitando con ello detectar desviaciones, desarro-

llar planes de acción y, en definitiva, garantizar el proceso de mejora continua de los niveles de seguridad en ambas Entidades.

GRADO DE CUMPLIMIENTO
Comité General de Seguimiento en la Operación

SEGUIMIENTO
Órganos de Participación

COMISIONES DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Las **actuaciones destacadas en el ámbito de la seguridad en la circulación** son las que se recogen a continuación:

Acciones de supervisión de la seguridad

Estas **acciones de vigilancia** se incluyen en el 2º nivel de gobernanza de la seguridad en la circulación, con la finalidad de comprobar el cumplimiento y eficacia de los criterios del SGSC, en particular aquellos incluidos en la normativa reglamentaria de seguridad en la circulación del tráfico ferroviario en la RFIG, administrada por Adif y Adif AV. En este sentido, en el año 2024 **se han realizado 955 inspecciones de seguridad**, estando incluidas las inspecciones proporcionadas por Adif AV.

Respecto a los sondeos de seguridad:

- **De los 4 sondeos a nivel red:**

Se han terminado las actividades de toma de datos en todos los ámbitos territoriales, quedando pendiente el cierre del informe de GASC asociado. Una vez se cumplimenten los informes parciales, se realizará el informe final correspondiente a cada sondeo.

- **De los 5 sondeos a nivel territorial:**

Se han terminado las actividades de toma de datos en todos los ámbitos territoriales. Respecto al informe final de las GASC correspondiente, quedarían pendientes sólo 3.

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 cumplimento de las normas establecidas en cuanto a la composición de los trenes (material remolcado), cargamentos y documentación del tren. En 2024, para la RFIG administrada por Adif y Adif AV, **se realizaron 23.273 acciones de pesaje de vagones.** El PASC de 2024, para la RFIG administrada por Adif y Adif AV, programó la realización de **4.805 reconocimientos visuales de trenes, realizando finalmente 5.966 acciones de reconocimiento proactivo sobre los elementos específicos** (carga, choque, freno, rodaje, tracción, suspensión, datos de tren y señales de cola de los trenes).
Acciones de control operacional	Son acciones programadas dentro de la actividad de control operacional de 1º nivel de Adif y Adif AV, que tiene la finalidad de comprobar el **cumplimento de las normas técnicas de explotación** existentes, así como el **buen estado y mantenimiento de las instalaciones fijas y del material rodantes** adscritos o encomendados para sus labores de mantenimiento y **conservación en la realización de maniobras.** Las **visitas de seguridad** son acciones encaminadas a vigilar, entre otras, el cumplimiento de las normas reglamentarias, el buen estado de la documentación y útiles de servicio, el correcto funcionamiento de las instalaciones y el estado y conservación del material rodante homologado. En 2024 se han llevado a cabo **3.646 visitas en Red Convencional.** Por otro lado, las **escuchas de seguridad** permiten comprobar el cumplimiento de las normas de circulación en las conversaciones grabadas en los Puestos de Mando, así como en aquellos Gabinetes de Circulación y Telemandos de Energía dotados de grabadoras de voz, con el fin de detectar desviaciones en el cumplimiento de las normas de explotación y adoptar las acciones correctivas / preventivas necesarias. En 2024 se han realizado **5.166 escuchas en la Red Convencional.**
Desarrollo e implantación del sistema de gestión de seguridad en la circulación	Adif ha continuado con el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación, para lo que se han aprobado o actualizado **un total de 51 documentos del SGSC a lo largo del año 2024.** Asociado a este proceso de desarrollo del sistema, y como palanca para la implantación de sus documentos, durante el año 2024 se han desarrollado diferentes grupos de trabajo internos, transversales y multidisciplinares entre los que figuran los siguientes: **Grupo de Gestión del Registro General de Peligros, Grupo para la transposición de la matriz de riesgos al Registro General de Peligros, Grupo para el traspaso de activos de construcción a mantenimiento y Grupo para la elaboración del catálogo de riesgos asociados a contratos.**

Desarrollo e implantación del sistema de gestión de seguridad en la circulación	Además, en el año 2024 se han iniciado las reuniones de compromiso previo con la **AESF** para preparar la solicitud de la Renovación de la Autorización de Seguridad.
Acciones de formación	Entre las actuaciones más destacadas se encuentran las acciones formativas y las dirigidas al otorgamiento, ampliación, mantenimiento y renovación de títulos habilitantes. En el año 2024 se han **mantenido 582 Certificados de Conducción** del personal de Adif y Adif AV y se han emitido **15.327 habilitaciones de personal** relacionado con actividades de seguridad en la circulación de Adif, Adif AV y de Empresas Externas, conforme a los requisitos establecidos en la normativa vigente. Además, durante el ejercicio, se han **evaluado** a **1.597** aspirantes de Empresas Externas **de conocimientos teóricos** y a **1.709 de conocimientos prácticos para la obtención de títulos habilitantes.**

Respecto a las **acciones de gobernanza**, en línea con las **acciones de mejora del SGSC** recogidas en el requisito 7 del RD UE 2018/762, durante el año 2024 se ha realizado:

- **Sistema de Notificación de Sucesos de seguridad en la Circulación de Adif y Adif AV (SNS)**

En el segundo semestre del año 2024 se ha puesto en marcha el nuevo **Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad en la Circulación de Adif y Adif AV** (en adelante, **SNS**) para dar cumplimiento a los requerimientos sobre reporte del **SGSC** establecidos en el art. 9.2 de la **Directiva (UE) 2016/798 sobre Seguridad Ferroviaria** y en el art. 13.2 del **Real Decreto RD 929/2020 de Seguridad Operacional e Interoperabilidad ferroviarias**, y a los puntos 2, 3, 4, y, sobre todo, el 7 de la nueva **Política de Cultura Justa de Adif y Adif AV** aprobada el diecinueve de abril del año 2023.

El **SNS** es una herramienta de notificación voluntaria, confidencial y no punitiva que pretende instar al personal a participar activamente en el logro de este objetivo, facilitando el reporte de cualquier acontecimiento, evento, fallo, deficiencia, error u otra circunstancia anormal que suponga afectación para la seguridad en la circulación que, no siendo de alerta temprana ni objeto de gestión inmediata, permitan mejorar los niveles de seguridad en las operaciones conforme a las normas reglamentarias vigentes.

El **SNS** ha sido diseñado para compartir información que permita mejorar la seguridad, sobre todo, en aquellos aspectos relacionados con los factores humanos y organizativos difícilmente detectables sin la participación voluntaria de los propios agentes.

El uso de la información derivada de los sucesos notificados queda reservado exclusivamente para la mejora de la Seguridad en la Circulación (entre ellos destacamos la reducción de comportamientos y situaciones inseguras, y con ello, prevenir posibles accidentes e incidentes) y no para la atribución de culpas o responsabilidades, salvo excepciones como conducta indebida deliberada, temeraria o negligencia grave o dolosa.

Se debe de hacer énfasis en que **SNS** no sustituye, sino que complementa, a los sistemas reglamentarios de reporte actualmente disponibles en los **SGSC** para atender de forma inmediata las notificaciones de alerta temprana en la explotación ferroviaria.

La apertura del Sistema a los notificantes se va a realizar de modo escalonado. En primer lugar, el grupo que podrá notificar al **SNS** engloba al personal interno que disponga de título habitante según la **Orden FOM/2872/2010,** 5 de noviembre, sobre títulos habilitantes del personal ferroviario con funciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación. En los próximos hitos del sistema, la notificación alcanzará a todos el personal interno y externo de Adif y Adif AV.

El **SNS** está documentado en el SGSC de Adif y Adif AV mediante el procedimiento general **ADIF-PG-107-001-008-SC-722** "Sistema de notificación de sucesos de seguridad en la circulación de Adif y Adif AV" y sus siete instrucciones técnicas:

- **ADIF-IT-107-001-004-SC-722** "Notificación de Sucesos al SNS de Adif y Adif AV".
- **ADIF-IT-107-001-005-SC-722** "Recepción de notificaciones del SNS de Adif y Adif AV".
- **ADIF-IT-107-001-006-SC-722** "Protección de la información y del notificante del SNS de Adif y Adif AV".
- **ADIF-IT-107-001-007-SC-722** "Análisis y evaluación de suceso del SNS de Adif y Adif AV".
- **ADIF-IT-107-001-008-SC-722** "Verificación de la consistencia de la base de datos del SNS de Adif y Adif AV".
- **ADIF-IT-107-001-009-SC-722** "Intercambio de información del SNS de Adif y Adif AV".

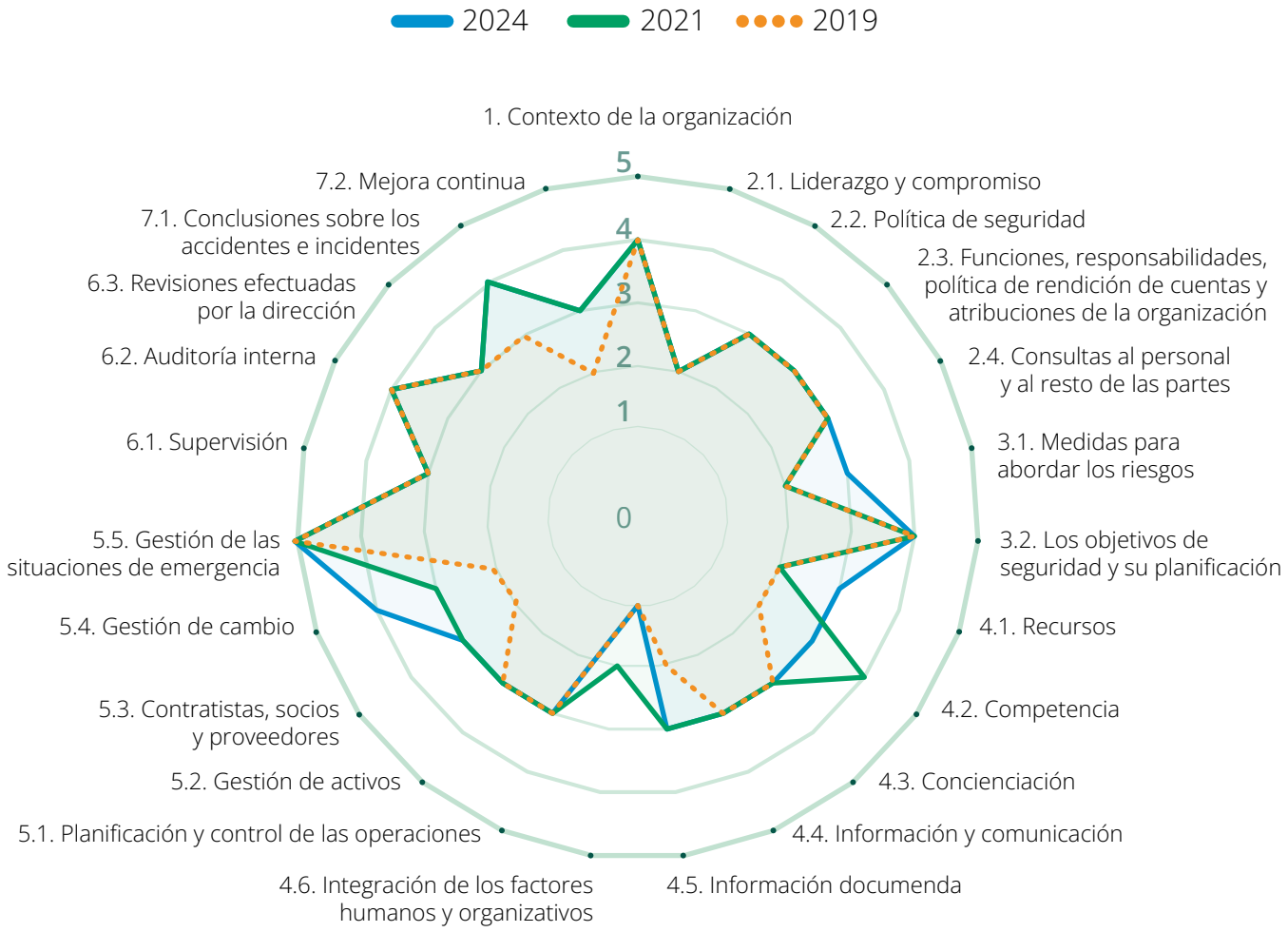
Desarrollo e implantación del SGSC

Adif ha continuado con el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación, para lo que se han aprobado o actualizado un total de **38 documentos** (10 nuevos y 28 revisiones) a lo largo del año 2024.

Mejora del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación

- Auditoría Interna realizada en 2024 correspondiente al ejercicio 2023 del SGSC, donde se han cerrado por parte del auditor **3 no conformidades (NC) y 3 observaciones (OBS)** identificadas en auditorías anteriores, permaneciendo abiertas 5 NC y 7 OBS. Por otra parte, se han identificado 10 nuevas NC y 7 OBSS relacionadas con el SGSC.
- Se han llevado a cabo **3 auditorías de seguridad relacionadas** con procedimientos de aplicación en negocio, circulación y construcción, con resultados satisfactorios al haberse evidenciado una correcta aplicación de los mismos, además de haber señalado diversas acciones que ayudarán a la mejora de los propios procedimientos.
- Se han realizado **8 auditorías** por parte de la **AESF** a procesos de Adif, habiéndose identificado diversas acciones de mejora que se irán implementando a lo largo de 2025.
- Se han celebrado **6 reuniones del Subcomité de Seguimiento del SGSC** en las que, con la participación de todas las áreas de Adif y Adif AV, se ha comprobado el correcto funcionamiento del SGSC y la revisión y aprobación de nuevos documentos.
- Se ha realizado la **Evaluación del Grado de Madurez del SGSC**, previo a la solicitud de renovación de las Autorizaciones de Seguridad de Adif y de Adif AV, prevista para el próximo mayo de 2025, según modelo establecido en la "Guía sobre modelo de madurez de Gestión" (Versión 1.0), publicada por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con fecha 29/06/2018 que se basa en el Anexo II del RUE 2018/762. **Destacando que se ha mejorado el nivel de madurez de Adif y Adif AV** alcanzado en el año 2021.

Evaluación del nivel de madurez del SGSC



Centro de gestión de red H24

Adif cuenta con el **Centro de Gestión de Red H24**, que funciona las 24 horas todos los días de la semana, lidera y coordina las áreas territoriales de circulación y es el interlocutor central con las áreas de mantenimiento y construcción de Adif y con las empresas ferroviarias, tanto para compatibilizar las restricciones temporales de capacidad en la RFIG, que los primeros generan, con las necesidades de uso de estos últimos, como para dar una pronta respuesta a las contingencias que perturben el normal desarrollo del Plan de Transportes y la ejecución programada de trabajos y obras en la infraestructura.

Además, acoge representantes de comunicación y otras áreas operativas de la empresa con el objeto de coordinar acciones y compartir información en tiempo real. Para ejercer sus labores de dirección y control dispone de herramientas informáticas compartidas con todas las áreas de circulación y resto de intervinientes en el tráfico ferroviario.

Se ha continuado realizando la monitorización del cumplimiento de estacionamiento del material ferroviario en las estaciones según planificación acordada. También se ha realizado la asignación y seguimiento de la impuntualidad por frecuencia en el ámbito de cercanías Madrid y Barcelona.

Durante 2024, se han implementado nuevos criterios de medición de puntualidad orientados a la percepción del viajero en los servicios de Cercanías. En los núcleos de Madrid y Barcelona, la medición se ha realizado mediante el Criterio Frecuencia, mientras que en el resto de los núcleos se ha aplicado el Criterio Estándar. Asimismo, se ha consolidado la filosofía y sinergia para el análisis territorial y central de la puntualidad, permitiendo la detección de causas estructurales y la propuesta de medidas correctoras en coordinación con las empresas ferroviarias.

Se ha continuado con la monitorización del cumplimiento de estacionamiento del material ferroviario en las estaciones según la planificación acordada. Además, se han adoptado medidas correctoras para mitigar la pérdida de puntualidad, junto con una coordinación más eficiente en la programación de trabajos para minimizar su impacto en el tráfico ferroviario y, por ende, en la sociedad. Como parte de los objetivos para 2025, se ha previsto la extensión del Sistema de Incentivos a todos los núcleos de Cercanías con puntualidad medida bajo el Criterio Estándar y el desarrollo de un nuevo sistema para los núcleos con puntualidad medida por frecuencia (Madrid y Barcelona). También se implementará un Plan de Acción de Puntualidad 2025 y se reforzará la coordinación del desarrollo de obras, incluidas aquellas ligadas al MRR, con las necesidades del tráfico ferroviario.

CULTURA DE SEGURIDAD

Durante el año 2024 las acciones realizadas en el ámbito de la Cultura de Seguridad vienen enmarcadas dentro de las líneas de acción del **Proyecto SIGMA.** Este proyecto tiene como objetivo principal, potenciar y evolucionar la cultura de seguridad de nuestra organización para conseguir una cultura de seguridad "positiva, transparente y justa", favoreciendo además la integración de los factores humanos y organizativos en los procesos de la organización y en el Sistema de Gestión de Seguridad.

Las líneas del proyecto Sigma donde más trabajo se ha realizado durante el año 2024 son:

- **Línea 3: Liderazgo en Seguridad**
- **Línea 4: Cultura Justa**

Esta línea de acción tiene por objetivo convertir a todos las personas que trabajan en Adif y Adif AV en unos líderes en seguridad eficaces. Deben ser los promotores de una cultura de seguridad positiva, transparente y justa, generando un clima en el que las personas se sientan con la confianza y la predisposición para compartir sus observaciones de seguridad. Tanto la detección de las deficiencias y su eliminación o reducción, como la implementación de mejoras en los sistemas y las operaciones son factores clave para la excelencia en la seguridad.

Alineado con los principios de liderazgo en seguridad de la ERA, Adif ha desarrollado un modelo con 6 comportamientos que todo líder en seguridad debe poseer.

Aparecen en la figura adjunta (pentágono) con distintos colores.

Modelo de Liderazgo en Seguridad basado en comportamientos

Programa formativo de Liderazgo en Seguridad desarrollado durante el período 2023-24.

Los objetivos del programa son:

1. Alinear a todo el personal en torno a dónde estamos en términos de Cultura de Seguridad y cuál es la evolución que queremos lograr.
2. Entender las barreras o frenos mentales que de manera inconsciente nos pueden limitar en esa evolución cultural.
3. Conocer y entender los comportamientos críticos que todos los líderes deben demostrar para lograr una cultura de seguridad positiva, transparente y justa, y adquirir herramientas para aplicar esos comportamientos en el día a día.

Durante el año 2024 han iniciado el programa **693 personas,** realizándose en total **28 sesiones formativas** presenciales (en Madrid, Barcelona, León, Miranda de Ebro, Valencia, Sevilla y Zaragoza).

El objetivo era formar a **1.500 personas** trabajadoras de Adif y Adif AV entre 2023 y 2024, de todos los ámbitos y niveles jerárquicos de la empresa. Dicha cifra se rebasó alcanzando el número de **1.555 personas empleadas formadas.**

Fases en las que se estructura el programa formativo:

1. Realización de un 'Cuestionario sobre Trampas Mentales'.
2. Sesión presencial: acción formativa de 7 horas sobre conocimientos teórico-prácticos.
3. Formación a través de una plataforma virtual desarrollada 'ad hoc', durante un período de 6 meses de duración: espacio virtual de formación estructurado en 6 'paradas' (unidades didácticas); se realizarán actividades de sostenibilidad para facilitar que se trasladen los mensajes del programa a la actividad diaria y a los equipos.

Línea 4: Cultura Justa

Esta línea supone un cambio de paradigma ya que el objetivo de la Cultura Justa es optar por el aprendizaje frente a la sanción en los eventos de seguridad no deseados (accidentes, incidentes y situaciones no seguras).

Es esencial la creación de un clima de confianza y transparencia en la organización para que los errores cometidos, involuntariamente, sean una fuente de aprendizaje y no de sanción. Adif y Adif AV deben proteger a los trabajadores para que se sientan seguros a la hora de hablar de temas de seguridad y 'notificar/reportar' sucesos de seguridad. Este clima de confianza y protección fomentará la participación de todos ellos consiguiendo incrementar el aprendizaje en la seguridad de las operaciones.

Es por ello por lo que, desde 2023 en Adif y Adif AV se cuenta con una **Política de Cultura Justa de Adif y Adif AV.** Este documento recoge **10 principios** que permitirán alcanzar una implantación eficaz de la cultura justa (parte esencial de una cultura de seguridad positiva). La Política de Cultura Justa se fundamenta en aprender de los errores, pero también nos dice que debemos aprender a detectarlos y conocerlos. Los trabajadores son clave en este proceso. Adif y Adif AV se comprometen a generar el clima de confianza y transparencia necesario para que nadie sienta el temor a comunicar conductas o situaciones que puedan suponer un riesgo para la seguridad.

Durante el año 2024 se ha finalizado la creación de un "Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad", cuyo lanzamiento oficial se produjo en el mes de julio. En una 1ª fase piloto, las personas que han podido acceder a la herramienta y participar en el proceso son las que tienen una habilitación de seguridad en vigor (el 50% de la plantilla). Desde el área de Cultura de Seguridad, se ha dado apoyo y soporte en distintas fases del proceso, principalmente colaborando en la elaboración del procedimiento de notificación.

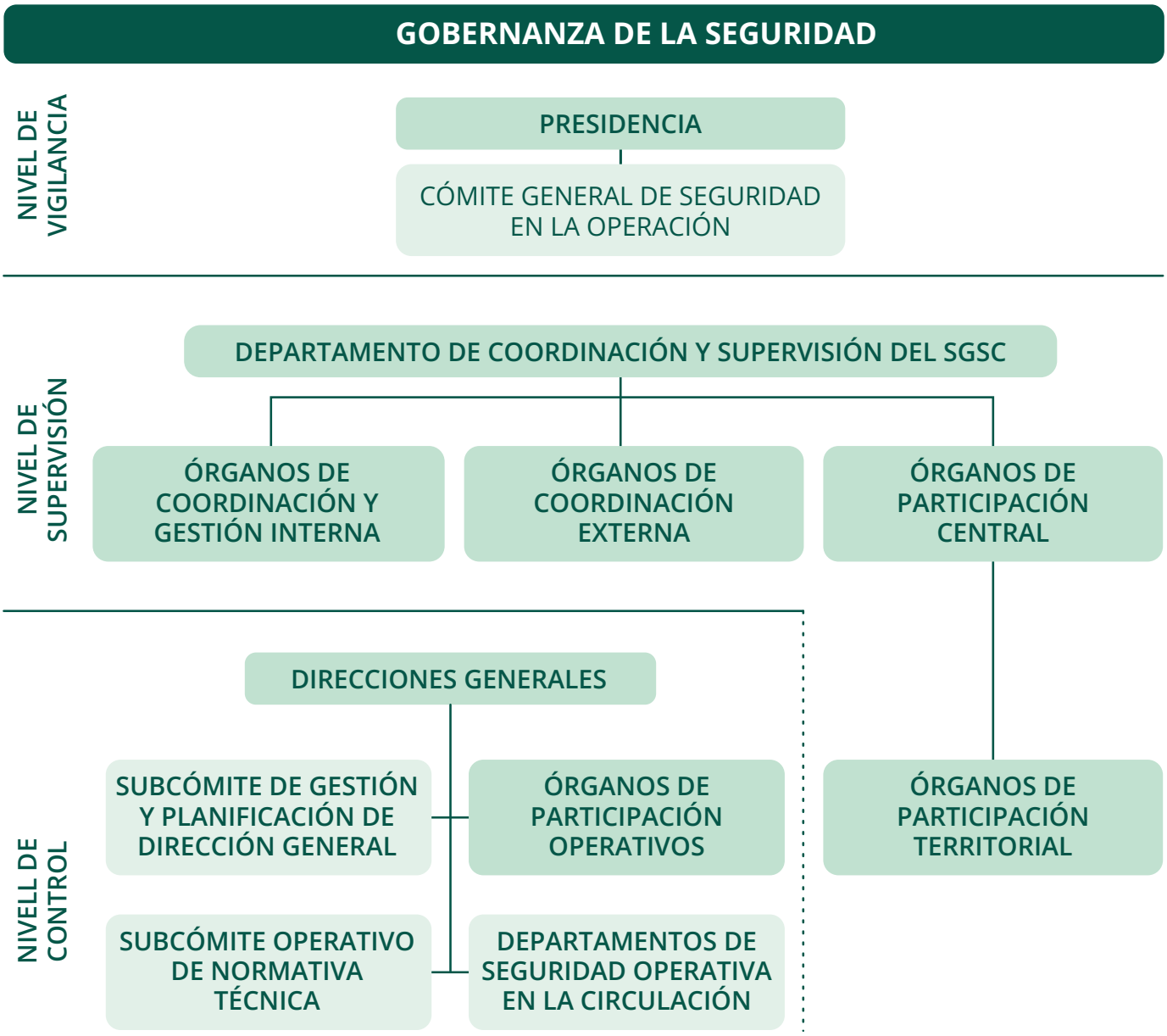
Política de
Cultura Justa

Órganos de coordinación y participación de la gobernanza del sistema

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

La Gobernanza de la Seguridad en la Circulación se fundamenta en el establecimiento de los diferentes niveles organizativos internos en la Entidad, con la misión y visión de asegurar en toda la Organización la implantación del SGSC, la toma de decisiones consensuadas y su coordinación entre los distintos niveles, así como posibilitar la participación de las personas.

Los Órganos de Participación en la Gestión de la Seguridad en la Circulación se configuran como un instrumento importante con relación al Plan Anual de Seguridad en la Circulación para realizar su seguimiento y análisis del nivel de cumplimiento alcanzado de los objetivos de seguridad fijados



En este contexto, la participación del personal representa un elemento clave para el desarrollo de una Cultura de Seguridad Positiva, coadyuvando a ganar confianza y fomentar la cooperación y el apoyo en la mejora continua de la Seguridad en la Circulación.

Según el ámbito de actuación y alcance de sus funciones se constituyen diferentes órganos de participación:

ORGANOS DE PARTICIPACIÓN EN LA GESTION DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Son órganos constituidos en los niveles 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 reforzar la monitorización y mejora continua de la seguridad en la circulación.

Según el nivel de gobernanza de la seguridad en la circulación, alcance y ámbito de actuación se constituyen los siguientes Organos de Participación.

COMISIONES TÉCNICAS TERRITORIALES

CENTRO - SUR - ESTE
NORESTE - NORTE - NOROESTE
RED ANCHO MÉTRICO

COMISIONES OPERATIVAS SECTORIALES DG

Comisión Operatius Sectorial Mantenimiento y Explotación

- DG CIRCULACION Y GESTION DE CAPACIDAD
- DG CONSERVACION Y MANTENIMIENTO,

Comision Operativa Negocio y Operaciones Comerciales

- DS NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES

COMISIÓN TÉCNICA CENTRAL

Representadas todas las áreas de actividad con funciones de Seguridad en la Circulación Adif/Adif AV

Durante el ejercicio 2024 se han mantenido **58 reuniones entre los diferentes órganos de participación,** siendo estas 8 Comisiones Técnicas Centrales, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Mantenimiento y Explotación, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Negocio y Operaciones Comerciales y 42 Comisiones Técnicas Territoriales en los diferentes ámbitos territoriales establecidos.

Además, se han **desarrollado las reuniones de los diferentes órganos de coordinación de la gobernanza del SGSC,** según el programa establecido, así como se ha participado activamente en diferentes foros nacionales e internacionales con el fin de compartir su experiencia en materia de Seguridad en la circulación.

	Información relativa a accidentes y víctimas		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de accidentes de circulación producidos	63	55	40
Nº de accidentes ocurridos en ancho métrico	6	7	7
Hombres fallecidos	14	16	13
Hombres heridos graves	17	14	3
Mujeres fallecidas	5	6	4
Mujeres heridas graves	3	4	1
Total de víctimas (fallecidos y heridos graves) (222)	**39**	**42**	**22** (223)

Durante el año 2024, de los 40 accidentes de circulación, se han producido 19 sucesos con 34 heridos leves (no catalogados como víctimas).

(222) Accidentes con víctimas en el ejercicio, del total de circulaciones producidas sobre la RFIG administrada por Adif.
(223) 1 fallecido del que se desconoce el sexo.

5.2. Seguridad en la Información (Ciberseguridad)[224]

Principales Hitos

- Concluido ciclo 2024 del **Sistema de Gestión de Seguridad de la Información** con la identificación del nivel de riesgo de las áreas analizadas y los proyectos a ejecutar con objeto de minimizar el riesgo. Integración de nuevas áreas.
- **Incremento de las medidas de protección y seguridad de los sistemas de información** de Adif y Adif AV frente a intrusiones, agresiones, accesos indebidos a la información y/o daños en los activos de la organización.
- **Definición del nuevo modelo de relación con proveedores y terceros** respecto a la seguridad de la información.

Principales riesgos y oportunidades

- **Riesgos**
  - Riesgos relativos a **incidentes de seguridad** que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de las Entidades y la integridad de sus activos – Despliegue de soluciones de seguridad.
  - Riesgos relativos a la **seguridad de la cadena de suministro** – Adjudicación de la licitación de un proyecto para implantar un Sistema de Gestión de Seguridad en Proveedores.
  - Riesgos relativos al **desconocimiento de activos de información** – Licitación de solución de descubrimiento de activos y gestión de vulnerabilidades.
  - Riesgos relativos al **uso de nuevas tecnologías,** Cloud IA – Creación de grupos de trabajo, formación y concienciación.
- **Oportunidades:**
  - Despliegue de **soluciones de seguridad:** sondas para detección de vulnerabilidades y análisis de tráfico, solución de protección contra ataques DDOS y tráfico malicioso en servicios en la nube.
  - Actuaciones para la **detección de vulnerabilidades críticas** que puedan afectar al negocio.
  - **Incremento de las actividades de formación y concienciación** orientadas al usuario.
  - **Nuevas licitaciones:** PAM, Red Team.
  - **Definición de estrategia *Cloud* y ENS.**

(224) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 2 **(PSEG-OE2)**

Contribución a los ODS

Nuestros compromisos

- **Garantizar la integridad, disponibilidad y confidencialidad,** tanto de la información de la organización como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías que dan soporte a los diferentes procesos del negocio, siendo imprescindible el trabajo en equipo de todas las áreas sigue siendo el principal objetivo para 2025.
- Los **Planes de Acción** obtenidos de la gestión del riesgo anual tienen como objetivo implantar las medidas de seguridad necesarias, que durante 2025 permitirán seguir reforzando la protección de las redes con el objetivo de mejorar sus niveles de seguridad y respuesta ante nuevos ciberataques. Objetivo impulsado por el proyecto convergencia IT/OT.
- **Seguir ampliando el alcance del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información,** así como seguir trabajando en el cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad.
- **Aumentar la capacidad de monitorización de la infraestructura IT/OT de las diferentes redes de Adif y Adif AV** para poder detectar patrones anómalos desde el Centro de Operaciones de Seguridad, con objeto de detectar posibles incidentes de seguridad, así como la implantación de soluciones de seguridad para los accesos privilegiados y la detección de posibles brechas de seguridad con la ejecución de ejercicios de *Red Team*. En este sentido, se ha trabajado en licitación para adquirir servicio de *Red Team* y *pentesting* avanzado durante 2025.
- **Ejecución del proyecto PAM** para la securización de los accesos privilegiados en sistemas operacionales.
- Refuerzo del servicio para seguir trabajando en el **cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad** en la organización.
- Durante 2025 se espera tener implantado el **nuevo modelo de seguridad de proveedores y terceros.**

Se cuenta con la **Política de Seguridad en la Información** donde se recoge una declaración de principios y de objetivos para una gestión adecuada de la Seguridad de la Información en Adif y Adif AV, alineada con las directrices estratégicas de la Organización y la normativa legal vigente, aprobada en octubre de 2019 y actualizada y firmada por Presidencia en 2023.

Dicha Política es aplicable a ambas Entidades y recoge el compromiso de Adif y Adif AV para apoyar y aplicar las normas y procedimientos en los que se sustenta, velando por el cumplimiento de la regulación y el de sus propios requisitos de negocio.

Según se define en la política, Adif y Adif AV debe tener en cuenta los siguientes principios básicos a la hora de tomar decisiones en materia de Seguridad de la Información:

- Seguridad como un proceso integral.
- Gestión de la seguridad basada en riesgos.
- Prevención, reacción y recuperación.
- Líneas de defensa.
- Reevaluación periódica.
- Seguridad como función diferenciada.

Todo el personal, interno y colaboradores, están obligados a conocer y cumplir las medidas de seguridad establecidas dentro de su ámbito de responsabilidad. La política de seguridad se revisa periódicamente.

El **Modelo de Gobierno y Gestión de la Seguridad de la Información** desarrollado, permite definir e integrar las capas de gobierno, gestión y operación de la Seguridad de la Información en la Organización, garantizando la identificación e implementación de las funciones y responsabilidades clave para el desarrollo de los procedimientos de seguridad:

- **Comité de Seguridad de la Información:** Órgano que se encarga principalmente de determinar las medidas y acciones necesarias, aprobación del Marco Normativo, define la estrategia y objetivos, seguimiento del cumplimiento de la legislación vigente en seguridad de la información. Se convoca 2 veces al año.

- **Responsable de Seguridad de la Información:** Análisis y gestión de los riesgos, impulsando y coordinando la implantación de las medidas de seguridad y cumplimiento de la legislación vigente, formación y concienciación, gestión de la monitorización, detección y respuesta ante incidentes, vigilancia digital, gestión de vulnerabilidades.

- **Delegado de Seguridad de la Información:** Conocer el Cuerpo Normativo y regulaciones aplicables en el ámbito de la Seguridad de la Información velando por su cumplimiento dentro de su ámbito, participar en el Comité de Seguridad de la Información y mantener una adecuada coordinación con el Responsable de Seguridad de la Información, impulsar la implantación y operación del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) en su ámbito y realizar el seguimiento de los planes de tratamiento del riesgo.

  En caso de Ciberataque, se siguen las instrucciones del Responsable de Seguridad de la Información de Adif y Adif AV.

- **Responsable de Negocio:** Determinar los niveles y requisitos de seguridad de Servicios y/o Información bajo su responsabilidad así como velar por la protección de los mismos, impulsar el cumplimiento de los planes de tratamiento del riesgo, mantener una adecuada coordinación con el Delegado de Seguridad de la Información y los Responsables de Sistemas de su área de negocio, impulsar la implantación y operación del SGSI en su ámbito así como gestionar y proporcionar los recursos técnicos y humanos para realizar todas las funciones de seguridad en su área de negocio.

- **Responsables de Sistemas:** Desarrollar, operar y mantener el sistema de información durante todo su ciclo de vida, verificando su correcto funcionamiento conforme a los objetivos del servicio y teniendo en cuenta el marco normativo de Seguridad de la Información.

Control de riesgos de Seguridad de la Información

El compromiso con la mejora constante y la adopción proactiva de medidas de Seguridad de la Información más eficientes hace necesario adaptarse a cambios tecnológicos y de seguridad.

Por este motivo, se ha adaptado la escala de riesgo de Seguridad de la Información de 0 (despreciable) - 7 (muy crítico) a 0 (muy bajo) - 5 (muy alto), lo que se sustenta en la necesidad de alinearse con la evolución constante del panorama tecnológico, adecuarse a las **nuevas tecnologías y herramientas GRC**, así como con los enfoques metodológicos del mercado permitiendo disponer de una comparativa de riesgos tecnológicos y de seguridad con otros sectores y organizaciones, además de seguir e implementar las guías y buenas prácticas en el ámbito de la Seguridad de la Información.

El nivel de Riesgo Objetivo en 2024 ≤ 3,5 asociado al objetivo 8.2 en lograr niveles más elevados de productividad mediante la modernización tecnológica y la innovación, ya que la reducción del riesgo en los sistemas de información contribuye no sólo a sistemas más seguros sino también más eficientes.

5.3. Seguridad y autoprotección (225) (226)

Principales Hitos

Seguridad y Autoprotección

- En proceso de ejecución la actuación MRR **"Digitalización y tratamiento de la información disponible de las cámaras de seguridad en estaciones"**. Se han desarrollado los casos de uso previstos basados en el análisis automático de la escena aplicando inteligencia artificial, concretamente la detección de objetos abandonados, el análisis de comportamientos de las personas anómalos, el análisis de las trayectorias, el control de aforos, la detección de aglomeraciones y el seguimiento de personas de interés, estando ya todos los modelos en fase de aprendizaje. Actuando sobre los sistemas de videovigilancia y redes de comunicaciones en 6 estaciones importantes de la Red. Todos los algoritmos de IA correspondientes a los distintos casos de uso se encuentran en entrenamiento. Uno de ellos (control aforo), pasó a producción reducida durante el mes de diciembre en la estación de Madrid- Chamartín Clara Campoamor.

- Una vez implantada estamos en **fase de asentamiento de la Política de Seguridad Patrimonial** adecuada a las exigencias y requerimientos organizativos y el proceso ADIF-PR-108-001-001.- Gestión de la Seguridad Patrimonial, que da respuesta a la responsabilidad de Adif de velar por garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de la actividad y la preservación de sus activos, frente a las amenazas ocasionadas por actos de interferencia voluntaria y/o ataques deliberados al sistema ferroviario.

- Se ha abordado una **consulta preliminar sobre el desarrollo y ensayo de un "sistema de detección de amenazas a la seguridad y a la autoprotección en la explotación ferroviaria".** En dicha consulta no se ha detectado ninguna solución completa ya implantada en el mercado que sea directamente aplicable a las necesidades planteadas en el reto que ha dado origen a esta CPM. No obstante, sí se han detectado soluciones que deberán ser validadas previamente en un entorno real. El sistema se validará a escala real en la infraestructura de Adif. Las soluciones aportadas podrían solucionar la necesidad detectada, si bien requieren un desarrollo especifico de la funcionalidad del sistema previo a su implantación.

Pasos a Nivel

- **Reducción de las comunicaciones en soporte físico y generalización del uso de firma digital.**

- **Reducción de los desplazamientos para reuniones** con entidades u organismos públicos.

- **Concienciación de entidades y organismos titulares del camino** de la responsabilidad compartida en materia de pasos a nivel.

(225) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 3 **(PSEG-OE3)**

(226) Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1:** Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios.

Principales riesgos y oportunidades:

Seguridad y Autoprotección

- **Delitos con incidencia en la actividad** como consecuencia de actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario (daños en las instalaciones, sustracción de conductores eléctricos, sustracciones de material ferroviario, colocación de obstáculos con dolo en las vías), que amenazan la seguridad de las personas, la preservación de los activos y la continuidad de la explotación.
- **Ataques deliberados contra la infraestructura ferroviaria** (actos violentos de colocación de explosivos, alarmas por amenaza de bomba y por paquetes o equipajes sospechosos, etc.).

Mitigación de riesgos

- **Implementación de patrullas y sistemas de seguridad** en las zonas más afectadas.

Pasos a Nivel

- **Riesgos de seguridad y salud** en la ejecución de obras de mejora de la protección o supresión de pasos a nivel.
- **Riesgos reputacionales**, en caso de producirse accidente/incidente en un paso a nivel. Se disponen de procedimientos para la investigación de accidentes.
- **Riesgos ambientales** en la ejecución de obras de mejora de la protección o supresión de pasos a nivel.

Contribución a los ODS:

Nuestros compromisos:

- N.º de **delitos con incidencia en la actividad**: ≤740
- N.º de **ataques deliberados:** ≤16
- % de **realización de informes de situaciones de emergencia con aplicación del Plan de Autoprotección:** 100%
- Evaluación de la **prestación de los servicios de vigilancia y seguridad** ≥35
- **Reducir del orden de un 3 % el número de delitos con incidencia en la actividad** como consecuencia de actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario (daños en las instalaciones, sustracción de conductores eléctricos, sustracciones de material ferroviario, colocación de obstáculos con dolo en las vías).
- **Aumento de las Operativas Extraordinarias de Seguridad.**

SEGURIDAD:

Se entiende por protección de las infraestructuras críticas el conjunto de actividades destinadas a asegurar la funcionalidad, continuidad e integridad de las infraestructuras críticas con el fin de prevenir, paliar y neutralizar el daño causado por un ataque deliberado contra dichas infraestructuras.

El Plan de Seguridad del Operador de Adif es el documento estratégico definidor de las políticas generales del operador crítico para garantizar la seguridad del conjunto de instalaciones.

Los **22 Planes de Protección Específicos** de infraestructuras designadas como críticas en Adif, son los documentos operativos donde se definen las medidas concretas ya adoptadas y las que se vayan a adoptar por los operadores críticos para garantizar la seguridad integral de sus infraestructuras.

En estos documentos:

a) Se han Identificado los niveles de riesgo al que se enfrenta cada una de las infraestructuras.

b) Se han revisado los de acción destinados a la prevención, gestión y respuesta frente aquellos riesgos que puedan poner en peligro las infraestructuras ferroviarias.

c) Se han planificado y coordinado las actuaciones en materia de seguridad.

d) Se pretende una mejor protección de las infraestructuras ferroviarias con el objeto de hacerlas más resilientes.

e) Se han coordinado y homogenizado los planes y procedimientos ya existentes.

Estos **documentos se revisan con carácter bienal.**

En cumplimiento de la periodicidad establecida en la legislación vigente para la revisión de los Planes de Protección Específicos (PPE), por parte de los operadores críticos, se ha realizado la revisión de 6 PPEs de infraestructuras designadas como críticas en los Subsectores del Transporte Ferroviario y del Transporte Urbano y Metropolitano.

Durante el año 2024, tras ser revisados por el CNPIC, se ha recibido de la Secretaría de Estado de Seguridad la Resolución de Aprobación de dos de los Planes de Protección Específicos de las infraestructuras que tenemos designadas como críticas en Adif AV, por lo que ya tenemos aprobados el 100%.

SEGURIDAD	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Presentación de denuncias administrativas (Nº)	513	473	327
Presentación de denuncias penales (Nº)	945	815	868
Realización de inspecciones de seguridad (Nº)	1.171	1.220	1.172
Realización de operativas extraordinarias (Nº)	63	41	62
Realización de intervenciones de auxilio a personas (Nº)	1.477	1.730	1.920
Realización de intervenciones de auxilio a accidentados (Nº)	174	149	163
Realización de apoyos a entidades externas (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Cuerpo de Bomberos, 112, etc.) (Nº)	1.652	1.971	1.852
Realización de apoyos a entidades ferroviarias (PM, Mantenimiento, Estaciones, etc.) (Nº)	3.409	3.761	3.640
Realización de apoyos a Autoridades (Nº)	77	78	138
Detección de objetos no permitidos en controles de seguridad de equipajes (Nº)	497	766	1.090
Recuperación de objetos perdidos (Nº)	999	960	899
Puntuación s/ 45 en la evaluación de los servicios de vigilancia y seguridad	35,85	36,76	35,63
Proyectos de protección y seguridad en estaciones en los que se ha participado (Nº) (227)	111	145	38
Proyectos de protección y seguridad en estaciones elaborados (Nº)	13	9	10

Autoprotección:

Se entiende por autoprotección el sistema de acciones y medidas, adoptadas por Adif, con sus propios medios y recursos, dentro de su ámbito de competencias, encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones en el sistema público de protección civil.

Los **Planes de Autoprotección** son el marco orgánico y funcional previsto para las actividad, centros, establecimientos, espacios, instalaciones o dependencias, con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes y dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencias, en la zona bajo responsabilidad de Adif, garantizando la integración de estas actuaciones en el sistema público de protección civil.

Adif posee 164 instalaciones afectadas por la Norma Básica de Autoprotección y legislación autonómica complementaria que deben de poseer Plan de Autoprotección.

(227) En 2022 y 2023 se han contabilizado tanto el número de proyectos como sus revisiones asociadas. En 2024 se reporta únicamente el número de proyectos.

Para los **61 Planes de Autoprotección** que engloban las **164 instalaciones** se realizan:

1. Simulacros con carácter anual que verifican los procedimientos de actuación en emergencia.
2. Inspecciones con carácter anual de medios e instalaciones de protección para verificar la funcionalidad de estos.
3. Formación cada tres años para formar a los agentes que puedan verse implicados en una emergencia.

Estos documentos se revisan con carácter trienal, siempre que no haya cambios sustanciales con anterioridad.

Por otro lado, se ha celebrado las siguientes **reuniones:**

- Reuniones anuales de coordinación con los servicios de intervención en emergencias de las Comunidades Autónomas para la gestión de la autoprotección y las emergencias.
- Celebrada la reunión del Comité para la Gestión de la Autoprotección y las Emergencias con cada una de las empresas ferroviarias de transporte de viajeros que operan actualmente.
- Celebrada la reunión del Comité para la Gestión de la Autoprotección y las Emergencias con cada una de las empresas ferroviarias de transporte de mercancías que operan actualmente.

AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIAS	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Planes de autoprotección realizados (Nº)	27	19	42
Realización de simulacros (Nº)	69	65	58
Ejecución de inspecciones a medios e instalaciones de protección (Nº)	121	106	84
Jornadas formativas a personal interno y externo (Nº)	265 (con 2.845 alumnos) (228)	259 (con 3.289 alumnos) (229)	125 (con 1.357 (alumnos)

Mensualmente se lleva a cabo una **evaluación global de la calidad de los servicios de vigilancia y seguridad prestados**, que tiene en cuenta el grado de cumplimiento de los compromisos asumidos en la organización operativa de servicios ofertada por parte del adjudicatario. El procedimiento de evaluación se describe en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de los servicios de vigilancia y seguridad vigente, en él se establece una serie de *items* que deben ser valorados conforme a unas puntuaciones y un peso que cada *item* tiene dentro del programa de evaluación, atendiendo al grado asignado de importancia.

(228) Dato agregado Adif y Adif AV.
(229) Dato agregado Adif y Adif AV.

	Información desempeño en la sociedad y responsabilidad de producto		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad (puntos/45)	35,85	36,76	35,63
Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas (Nº)	3	12	13
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	100	100	100
Delitos con incidencia en la actividad (Nº)	640	606	670

Durante el ejercicio 2024 se han producido en Adif **13 incidencias catalogadas como ataques deliberados contra la infraestructura ferroviaria**, concretamente alarmas por amenaza de bomba y por paquetes o equipajes sospechosos. En todos los casos fue necesaria la activación de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, en algunos, se requirió a unidades caninas y Tedax. Por otro lado, se han producido en Adif **670 incidencias** catalogadas como **delitos con incidencia en la actividad**, concretamente 134 por daños ocasionados en la infraestructura, 291 incidencias por sustracción de conductores eléctricos, 131 sustracciones de material ferroviario y 114 obstáculos colocados con dolo en la vía.

	Compromisos		
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de delitos con incidencia en la actividad	≤ 760	≤ 740	≤ 740
Nº de ataques deliberados contra infraestructuras críticas	≤ 12	≤ 16	≤ 16
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	100	100	100
Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad	≥ 33	≥ 35	≥ 35

Situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección

GERENCIA	FECHA	TIPO INSTALACIÓN	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
CENTRO	13/06/2024	TÚNEL	Estación subterránea Valdelas-fuentes	Arrollamiento de persona
CENTRO	09/08/2024	ESTACIÓN	Estación de Chamartín. Zona Cercanías	Incendio tren
ESTE	27/05/2024	ESTACIÓN	Estación Valencia Cabañal	Incendio del cuarto grupo electrógeno
NORESTE	16/01/2024	TERMINAL DE MERCANCÍAS	Terminal Zaragoza-Plaza	Fuga en cisterna de dióxido de azufre
NORESTE	10/07/2024	TÚNEL	Túnel de Tosses	Parada intempestiva por falta de tensión
SUR	05/07/2024	TERMINAL DE MERCANCÍAS	Huelva Mercancías	Fuga en cisterna de propano
NORTE	14/03/2024	TERMINAL DE MERCANCÍAS	Bilbao Mercancías Santurce	Pequeña fuga de MMPP hidrocarburos

Control y mantenimiento de los pasos a nivel

Como parte de sus acciones de protección, Adif lleva a cabo un control de los **Pasos a Nivel** (en adelante PPNN) existentes en la red ferroviaria. Asimismo, colabora con otros organismos y entidades titulares de los caminos o carreteras con el fin de tomar acciones para reducir el riesgo de accidentes.

La Entidad dispone de distintos procedimientos y normativas que abarcan desde la fase de obra a la fase de mantenimiento, en el que se incluyen criterios para minimizar el riesgo. Asimismo, se dispone de procedimientos para la investigación y comunicación de accidentes en materia de pasos a nivel, cumpliendo con las obligaciones y requerimientos establecidos por la normativa.

Asimismo, durante 2024 se han llevado a cabo las siguientes obras en los PPNN:

Obras de supresión de pasos a nivel en ejecución:

- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel del punto kilométrico 127/617 de la línea Madrid-Hendaya, en la Dehesa de Pedrosillo, término municipal de Ávila.
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción para la supresión del paso a nivel del p.k. 202/459 de la línea Madrid - Chamartín - Hendaya, término municipal de Medina del Campo (Valladolid).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión del paso a nivel del p.k. 227/324 de la línea Madrid-Chamartín-Hendaya, término municipal de Valdestillas (Valladolid).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión de los pasos a nivel del PK 269/872 de la Línea férrea Valencia - Tarragona y del PK 97/087 de la Línea

férrea Lérida - Reus - Tarragona. Término municipal de La Canonja (Tarragona).

- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel del P.K. 532/738 de la línea Madrid-Barcelona, en el término municipal de Mora la Nova (Tarragona).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión del paso a nivel del P.K. 197/178 de la línea RFIG 516 Mérida-Los Rosales. Término municipal de Villanueva del Río y Minas (Sevilla).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción supresión del paso a nivel del punto kilométrico 401/556 en la línea Santander-Llanes Ancho Métrico (RAM). (N º de línea RFIG 770). Término municipal de Ribadesella (Asturias).
- Ejecución de las obras del proyecto de supresión de los pasos a nivel de los P.K. 361/620 y 361/845 en la Línea León - A Coruña. Término Municipal de Monforte de Lemos (Lugo).
- Ejecución de las obras de los proyectos de supresión de los pasos a nivel de los p.k. 426/371, 426/800, 427/218, y 427/751 de la línea León - A Coruña. Término municipal de Lugo (Lugo).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión de los pasos a nivel de los PP.KK. 15/466 y 14/364 de la línea Vilagarcía de Arousa a bifurcación Angueira. Término Municipal Valga (Pontevedra).

Obras de supresión de pasos a nivel finalizadas:

- Obras de supresión de los pasos a nivel pp.kk. 55/480 y 58/661 de la línea Redondela-Santiago, en el término municipal de Catoira (Pontevedra).
- Ejecución de las obras de adecuación y actualización del proyecto constructivo: línea lLinares-Almería, supresión del paso a nivel p.k. 145/767 término municipal Benalúa de Guadix (Granada).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel del punto kilométrico 456/727 de la línea Madrid-Hendaya. Término municipal de Miranda de Ebro (Burgos).
- Ejecución de las obras del proyecto de construcción de supresión del paso a nivel en p.k. 30/493 de la línea Gandía a Silla (número de línea 344), término municipal Cullera (Valencia).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión de los pasos a nivel del p.k. 10/230 y del p.k. 12/273 de la línea Villabona-San-Juan de Nieva. Término municipal de Corvera de Asturias.
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión del paso a nivel del p.k. 35/706 de la línea Ujo-Collanzo. Término municipal de Aller (Asturias).
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo de supresión de los pasos a nivel del p.k. 36/434 y p.k. 37/492 de la línea Barcelona Ripoll. Término municipal de la Garriga.
- Ejecución de las obras del proyecto constructivo para la supresión del paso a nivel, clase c, del p.k. 59/064 de la línea RFIG S. Vicente de Calders-L'Hospitalet. Término municipal de San-Sadurní D'Anoia. (Barcelona)

Proyectos y Obras de mejora de la protección de pasos a nivel en ejecución:

- Redacción del proyecto constructivo y la ejecución de las obras para la renovación y modificación de la funcionalidad de los pasos a nivel situados en los puntos kilométricos 166/973, 167/596, 168/000, 178/604, 178/187, 189/878, 190/567 y 191/876 de la provincia de Soria en la línea 200 Madrid Chamartín Clara Campoamor - Barna - França.

- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de la funcionalidad de la protección automática de los pasos a nivel clase "A3", en los p.k. 42/750 y p.k. 43/216 de la línea 202 Torralba - Soria, en el término municipal de Coscurita (Soria).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la nueva instalación de protección automática de los pasos a nivel en los PP. KK 304/300, 315/578, 319/274, 322/968, 335/954 y 338/063 y renovación de los pasos a nivel clase A2 y A3 del tramo Guadalmez - Castuera de la línea 520 Ciudad Real - Badajoz.
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la renovación de la protección automática del paso a nivel clase A3, en el P.K. 48/508 de la Línea 752 Gijón Sanz Crespo-Laviana, en el término municipal de Laviana (Asturias).
- Redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras para la modificación de la funcionalidad de la protección automática del paso a nivel clase A3, en el P.K. 368/250, y su concatenación con los PP.NN. clase A2 de los PP.KK. 367/346 y 367/810, de la Línea 770 Oviedo - Santander, en el término municipal de Piloña (Asturias).
- Redacción de proyecto constructivo y ejecución de obra para la protección automática del paso a nivel clase A3, en el P.K. 375/775 de la Línea 770 Oviedo - Santander, en el término municipal de Parres (Asturias)

Obras de mejora de la protección de pasos a nivel finalizadas:

- Construcción y suministro para la protección automática del paso a nivel, clase b (sla) tipo Adif, en el p.k. 156/197 de la línea 700 intermodal Abando Indalecio Prieto - Casetas, en el término municipal de Ribera Alta (Araba).
- Modificación de las instalaciones a protección de clase a3 en los pasos a nivel enclavados con estaciones de los pp.kk. 28/005 (Matallana), 98/108 (Guardo) y 98/608 (Guardo) y modificación de paso a nivel clase “a2” a protección clase “a3” (enclavado) del paso a nivel p.k. 86/663 (La Espina), todos ellos de la línea 790 Guardo-La Asunción.

En relación con las **obras de mejora y supresión de PPNN** se reflejan a continuación el número de actuaciones acometidas en el ejercicio:

	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Nº de PPNN Suprimidos/clausurados	71	31	42
Nº de PPNN con mejora de la protección	0	0	0

5.4. Seguridad ambiental [230]

Adif ha establecido un Sistema de Gestión Integral de Riesgos. Se trata de un conjunto de políticas, procedimientos y prácticas que permite la identificación, análisis y respuesta a los riesgos asociados a las actividades de las dos entidades, proporcionando un nivel de seguridad razonable para el logro de sus objetivos.

El alcance de este sistema de gestión incluye, entre otros, el riesgo ambiental que, en el caso de Adif, se encuentra relacionado con el incumplimiento de la normativa ambiental vigente y, por tanto, la posible sanción. En este sentido se identifican y evalúan todos los aspectos ambientales que puedan generarse en condiciones normales y anormales de funcionamiento, así como aquellos que pudieran producirse como consecuencia de sucesos imprevistos de afección ambiental.

Para la minimización y control del riesgo de daño al medio ambiente e incumplimiento de la normativa ambiental, se han establecido unos indicadores que giran en torno a:

- La eficiencia en la supervisión de proyectos y obras.
- La ampliación del ámbito de la certificación ambiental en las actividades de Adif.
- Un control exhaustivo de las actividades con mayor riesgo de contaminación del suelo.

Con este sistema, Adif da cumplimiento a los requisitos en relación con la identificación de los riesgos ambientales que introduce la norma **ISO 14001:2015.**

En este sentido, los **recursos destinados a protección ambiental (gastos e inversiones de carácter ambiental)** realizados por Adif en el ejercicio ascienden a un total de 92,41 [231] millones de €. De igual forma, las **actuaciones relacionadas con la sostenibilidad** (preservación del medio natural y de las especies protegidas, restauración y recuperación de entornos degradados, instalación de pantallas acústicas, etc.) acometidas por Adif en el ejercicio ascienden a un total de 53,63 [232] millones de euros.

Sistema de Gestión Ambiental de Adif

Teniendo en cuenta los principios establecidos en la Política Ambiental de Adif y Adif AV, y enfocado hacia el concepto de mejora continua, la actividad de Adif cuenta con un **Sistema de Gestión Ambiental** con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad que, además del objetivo de dar cumplimiento legal ambiental, también considera la preservación del entorno y la biodiversidad. A través de este Sistema, se implementan los procesos de acuerdo con lo planificado y se realiza un seguimiento y medición de los procesos, los objetivos y los criterios operativos. A partir de los resultados obtenidos, se toman acciones para lograr mejoras continuas

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 en los centros incluidos en el certificado:

(230) Contenido vinculado al PE2030, Pilar Seguridad, Objetivo 6 **(PSEG-OE6).**

(231) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

(232) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

- 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 Dirección ambiental de las obras con DIA en la construcción de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, y se ha ampliado el alcance con una nueva actividad.
- La coordinación centralizada de la gestión de residuos, de suelos contaminados y de ruido realizada en las actividades de construcción y explotación de infraestructuras e instalaciones ferroviarias.

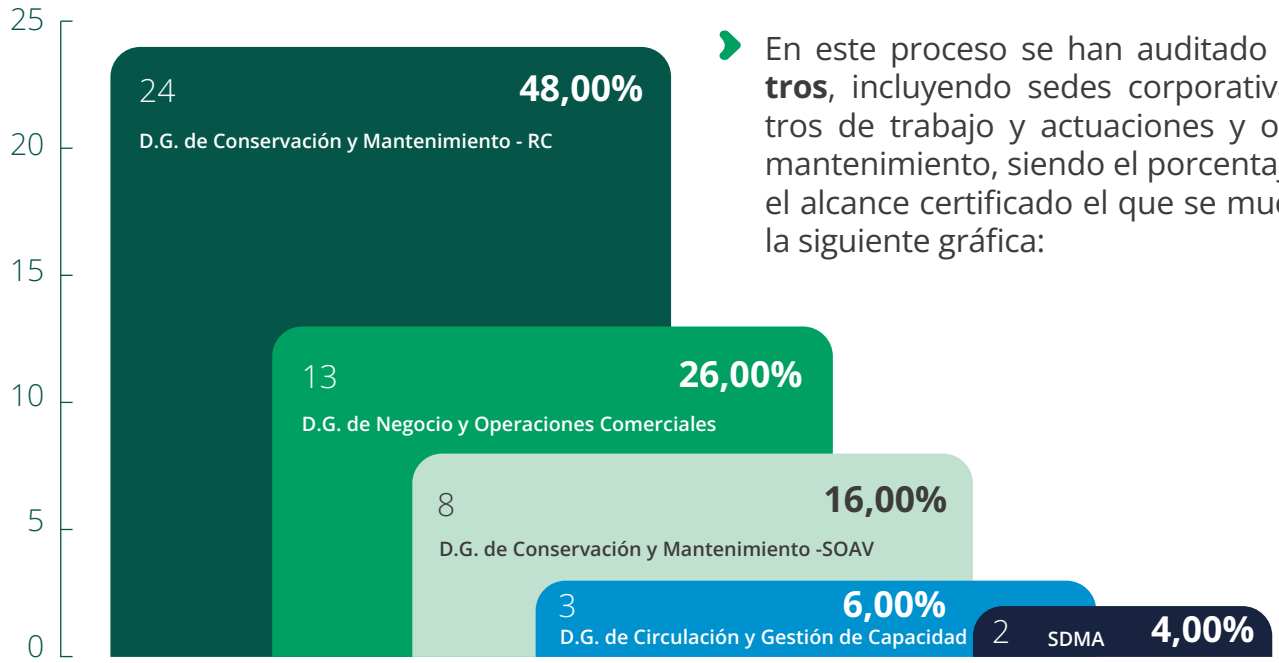
Con el propósito de optimizar la gestión de la generación de aspectos potenciales derivados de posibles situaciones de emergencia ambiental durante el desarrollo de las actividades de Adif y Adif AV, se han establecido procedimientos documentados referentes a la **"Actuación ante emergencias que afectan al medioambiente"** y la **"Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores".** A través de estos procedimientos, se proporcionan a la organización directrices uniformes de actuación y análisis con el objetivo de prevenir o mitigar los posibles impactos ambientales adversos. Esto asegura una respuesta apropiada y eficaz ante tales situaciones.

Estos procedimientos documentados facilitan a la Entidad las herramientas necesarias para abordar emergencias ambientales y gestionar incidencias de menor magnitud de manera coherente, contribuyendo así a la prevención y reducción de los posibles impactos ambientales negativos.

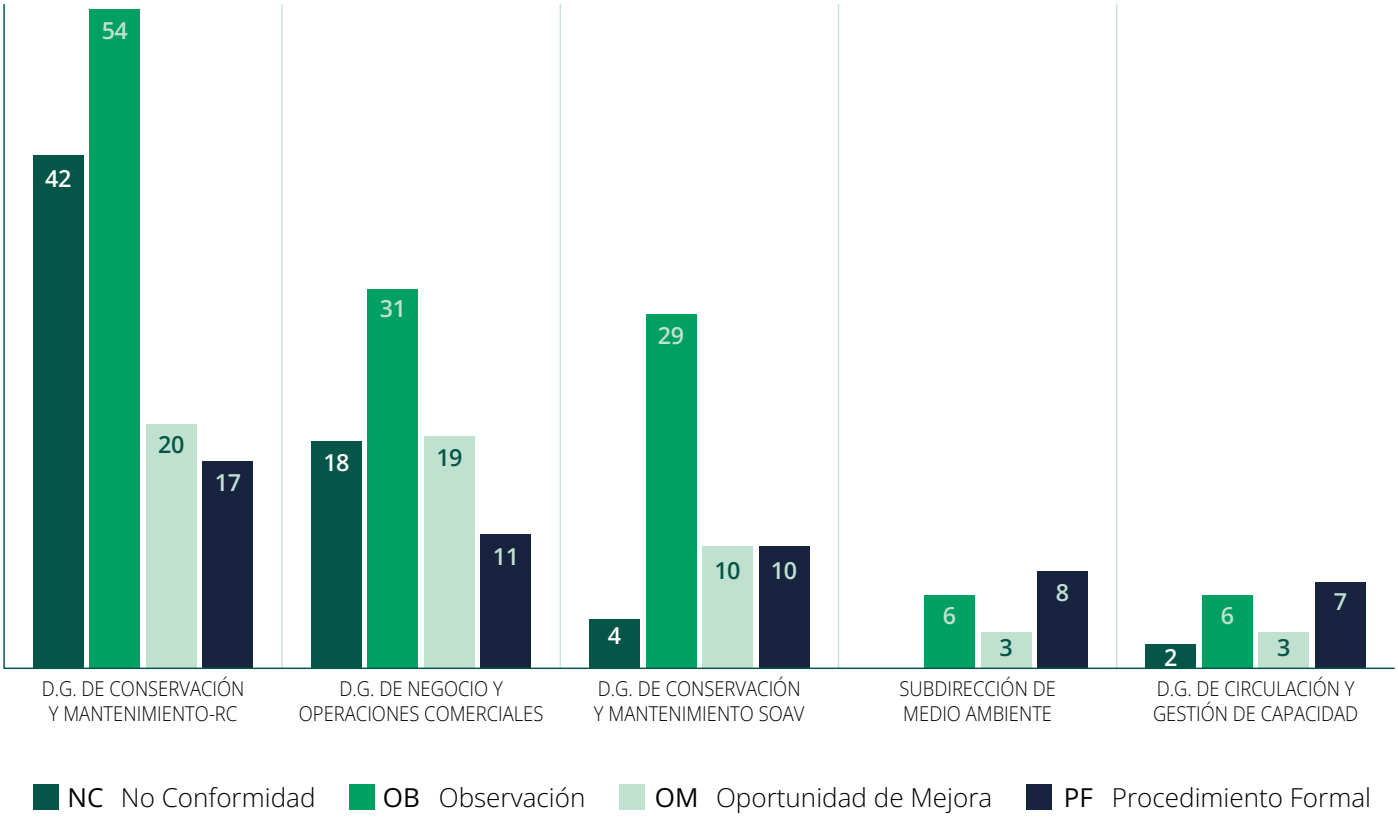
El control de las actuaciones de mejora ambiental en el seno del Sistema de Gestión de Adif se lleva a cabo mediante la realización de auditorías, tanto internas como externas, de certificación y seguimiento, que se realizan con periodicidad anual. De ellas, emanan hallazgos que son tenidos en cuenta para la mejora continua del sistema.

Auditoría interna:

- Realizada desde el día 4 de marzo de 2024 hasta el día 25 de abril de 2024.
- En este proceso se han auditado **50 centros**, incluyendo sedes corporativas, centros de trabajo y actuaciones y obras de mantenimiento, siendo el porcentaje sobre el alcance certificado el que se muestra en la siguiente gráfica:



- El número total de **hallazgos** ha sido de **300**, repartidos de la siguiente manera por áreas y por tipología:



- **Conclusiones:**

  - Durante el 2024 se ha observado un descenso en los hallazgos relacionados con la definición del **alcance del sistema,** disminuyendo de un 5,01%, obtenido en el 2023, a un 2,00% del 2024. No obstante, hay que seguir trabajando en este punto, puesto que de forma puntual se siguen encontrando fichas del alcance con datos erróneos.

  - Como en años anteriores, el punto relativo a la **planificación y control operacional** sigue siendo el que mayor número de hallazgos tiene, con un 53,33% de los hallazgos totales identificados.

  - No obstante, hay que indicar que, si bien sigue siendo alto, relativizado al número de centros auditados, la ratio del 2024 de 3,07 es ligeramente inferior al obtenido durante el 2023 de 3,54; lo que indica que durante este año se ha reforzado la labor de identificación de posibles incumplimientos y necesidades operacionales y se han establecido medidas para atajarlos.

  - El 53,33% de hallazgos identificados, relativos a la planificación y control operacional, comentado en el punto anterior, se divide en no conformidades y en observaciones. De las No Conformidades identificadas, el 64,29% se han encontrado en la DGCM-RC, el 25,00% en la DGCM-SOAV, el 7,14% en la DGNOC y el 3,57% en la DGCGC.

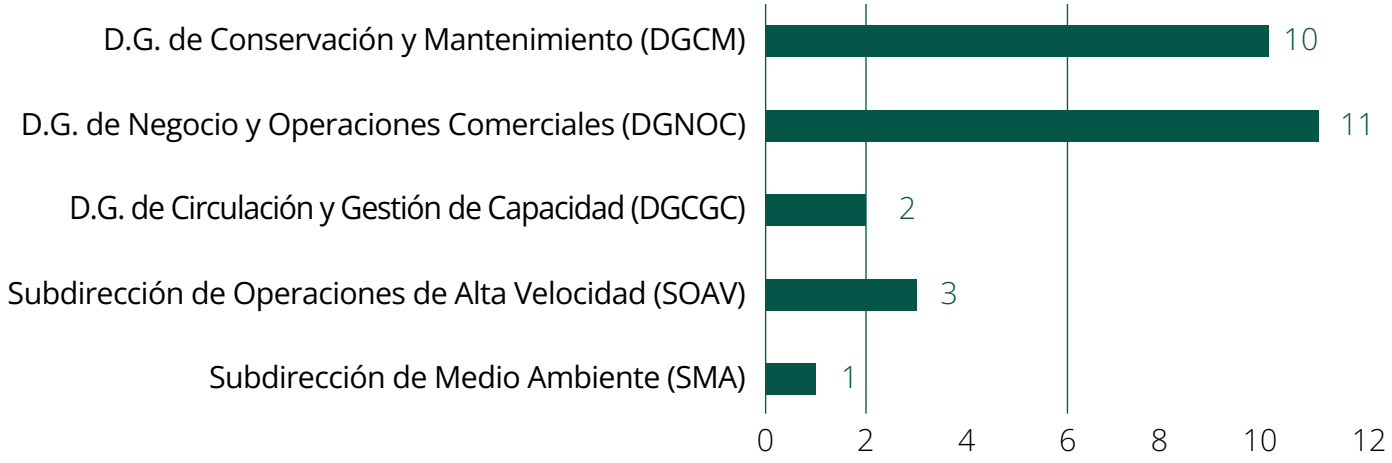
  - Respecto a las Observaciones, el 35,62% se han encontrado en la DGCM-SOAV, el 30,14% la DGCM-RC, el 28,77% se han encontrado en la DGNOC y el 2,74%, tanto en Adif AV, como en la DGCGC.

- El análisis de estos datos revela, por un lado, el diferente grado de implementación del sistema en las distintas áreas de Adif y Adif AV y por otro, pone de manifiesto el uso por parte de la DGCM-SOAV de las NC como herramienta preventiva, lo que se manifiesta en las auditorías con un menor número de No Conformidades.

Auditoría externa:

- Realizada del 30/09/2024 al 08/11/2024.
- Los **centros auditados** por Área de Actividad de Adif y Adif AV en Auditoría Externa AENOR 2024 han sido los siguientes:

Centros auditados AE 2024



	2022			
	CENTROS CERTIF.	% Alcance Adif y Adif AV	CENTROS AUDIT.	% C. Auditados / C. Certificados
DGCM	42	32	9	21
DGNOC	65	50	16	25
DGCGC	7	5	2	29
SOAV	15	12	3	20
SMA	1	1	1	100
Total	**130**	**100**	**31**	**24**

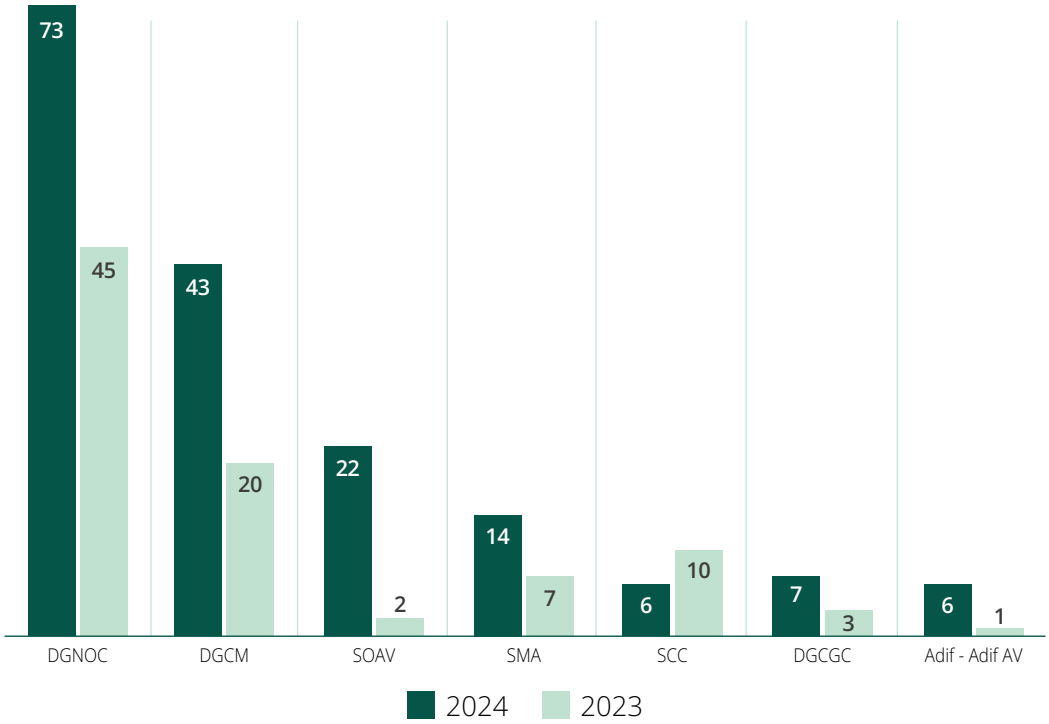
	2023			
	CENTROS CERTIF.	% Alcance Adif y Adif AV	CENTROS AUDIT.	% C. Auditados / C. Certificados
DGCM	90	50	11	12
DGNOC	65	36	10	15
DGCGC	7	4	1	14
SOAV	16	9	2	13
SMA	1	1	1	100
Total	**179**	**100**	**25**	**14**

	2024			
	CENTROS CERTIF.	% Alcance Adif y Adif AV	CENTROS AUDIT.	% C. Auditados / C. Certificados
DGCM	109	54	10	9
DGNOC	66	34	11	17
DGCGC	7	3	2	29
SOAV	16	8	3	19
SMA	1	1	1	100
Total	**199**	**100**	**27**	**14**

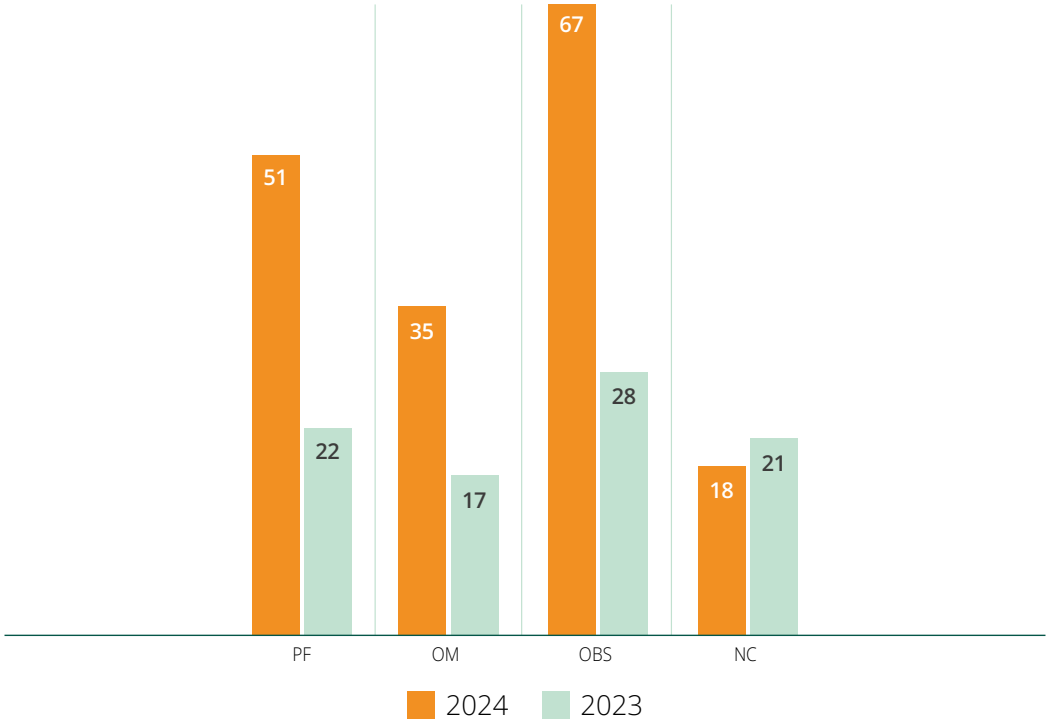
DGCM: Dirección General de Conservación y Mantenimiento.
DGNOC: Dirección General de Negocio y Operaciones Comerciales.
DGCGC: Dirección General de Capacidad y Gestión en la Circulación.
SOAV: Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad.
SMA: Subdirección de Medio Ambiente.

- Resumen de **hallazgos** por Área y por tipología se refleja en las siguientes gráficas:

Hallazgos detectados por área y año



Hallazgos detectados por tipología y año



Conclusiones:

- Se han agrupado las **no conformidades** por punto de norma, dando lugar a **18 hallazgos** englobados en **2 no conformidades.**
- De los hallazgos registrados en el Informe de Auditoría, **18** son **no conformidades** (21 en 2023), **67 Observaciones** (28 en 2023), **35 Oportunidades de Mejora** (17 en 2023) y **51 Puntos Fuertes** (22 en 2023).
- El área que acumula mayor número de hallazgos es la **DGNOC** con un **53% de hallazgos**, seguido de la **DGCM** con un **25% de hallazgos.**
- Los apartados de la norma UNE-EN ISO 14001:2015 que acumulan mayor número de hallazgos son el apartado **8.1 Planificación y Control Operacional** (25% de hallazgos) y el apartado **6.1.3 Requisitos Legales y Otros Requisitos** (22% de hallazgos).
- Se recomienda realizar un seguimiento del cumplimiento de los **acuerdos de servicio de los proveedores** de mantenimiento, así como impulsar la detección y registro de **No Conformidades diferentes de las de auditorías.**
- Mejorar en cuanto a la gestión de la **legalización y realización de inspecciones reglamentarias** de las distintas instalaciones (Alta y Baja tensión, depósitos de combustible, Instalaciones de Protección Contra Incendios, autorizaciones de vertido, etc.).

Programa de seguros

Dentro del Programa de Seguros, la entidad cuenta con un seguro de responsabilidad civil general de explotación de Adif y responsabilidad civil complementaria, que incluye una cobertura adicional y específica referente a la **responsabilidad civil medioambiental.** Esta garantía complementaria cubre la responsabilidad medioambiental derivada de la **Ley 26/2007** (desarrollada parcialmente por el Real Decreto 2020/2008, de 22 de diciembre) abarcando los gastos de reparación primaria, complementaria y compensatoria.

Plan Estratégico 2030

El Plan Estratégico 2030 (PE2030) de Adif y Adif AV, específicamente dentro del **Pilar de Sostenibilidad y el Objetivo Estratégico 3 (OE.3)**, se orienta hacia la **recuperación de la naturaleza y biodiversidad.** Este objetivo se enmarca en el compromiso con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, destacando la contribución al ODS 15, centrado en la vida de ecosistemas terrestres. La meta específica es la 15.3, que busca combatir la desertificación, rehabilitar tierras y suelos degradados, incluyendo aquellas afectadas por la desertificación, sequías e inundaciones, con la aspiración de lograr un mundo con un efecto neutral en la degradación del suelo.

Alineados con el Plan Estratégico 2030, se han desarrollado el **procedimiento "Gestión de Suelos Contaminados"** y la **instrucción técnica denominada "Elaboración y presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación (IPS / IS)".** Estos documentos regulan las funciones y responsabilidades de Adif AV en el cumplimiento de la normativa de suelos contaminados, en especial, la **Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados,** la cual se centra en **fomentar una economía circular.** El objetivo principal es garantizar la protección del suelo y de las aguas subterráneas y superficiales.

06
CONTRIBUCIÓN A LOS ODS

6.1. RETOS GLOBALES Y AGENDA 2030

CONTRIBUCIÓN A LOS ODS

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

Una vez analizada la contribución de las iniciativas estratégicas al cumplimiento de los ODS, se puede concluir que ODS se ve más impactado en el desarrollo del Plan Estratégico 2030 (PE2030), así como el cumplimiento de metas específicas medidas a través de indicadores pertenecientes a la Entidad.

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

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

- Adif contribuye a la creación y gestión de infraestructuras sostenibles que sean de calidad, resilientes y seguras, a través de su actividad diaria. Para ello, ha emprendido distintos proyectos de I+D+i (145)[233] movilizando inversiones en proyectos innovadores y de relevancia.

- Adif apuesta por una reducción en la accidentabilidad y los incidentes con la que, junto con la modernización de las estaciones, se han visto beneficiados más de 808 Millones de usuarios durante el año 2024.

(233) Dato agregado Adif y Adif AV.

- La Entidad contribuye a la lucha contra el cambio climático a través de su propia actividad, fomentando el uso de un medio de transporte sostenible y limpio.
- El transporte ferroviario juega un papel primordial en la transición hacia una economía baja en carbono (reducción del consumo energético total de 69,91 GWheq/año). El cambio hacia un modelo de transporte más sostenible y eficiente es clave ante los nuevos escenarios regulatorios internacionales y nacionales.
- Asimismo, incorpora un catálogo de cláusulas medioambientales y sociales con sus proveedores.

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

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

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

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

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

Con el **ODS 11**, apostando por una reducción en la accidentabilidad y los incidentes.

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

Con el **ODS 13**, ya que el transporte ferroviario juega un papel primordial en la transición ha-

cia una economía baja en carbono, el cambio hacia un modelo de transporte más sostenible y eficiente es clave ante los nuevos escenarios regulatorios internacionales y nacionales.

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

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

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

En el diseño del PE2030 se persigue una alineación con aspectos y objetivos que se proponen con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, con las 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

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

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

SDG *Rail Index*

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

Para ello, se han determinado **24 KPIs relevantes y 7 ODS clave** y metodología que, en base a la normativa aplicable, permitan establecer unas comparaciones homogéneas que permitan obtener una calificación de cumplimiento de cada organización. Esto se realiza mediante ponderaciones y comparaciones de *benchmarking*. Este proceso se halla informatizado en una herramienta que es alimentada por los diferentes KPIs que las organizaciones acreditan y por tanto determina finalmente el grado de orientación con los ODS del sector ferroviario internacional y de cada empresa del sector ferroviario en particular.

En 2022 se obtuvo por primera vez la calificación del *Rail Sustainability Index* acreditado por la UIC, en la que evalúa el grado de consecución del desarrollo sostenible en las empresas ferroviarias. Dentro de los 7 ODS analizados en la Entidad (se ha realizado tratamiento conjun-

to para Adif y Adif AV), se obtiene la máxima calificación en dos de ellos: ODS 7 y ODS 13, los cuales se sitúan por encima de la media del sector. En definitiva, el **desempeño de Adif alcanza el 84,10 % frente a un desempeño medio del sector del 44,03 %.**

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

Rail Sustainability index
Rail delivering the SDGs

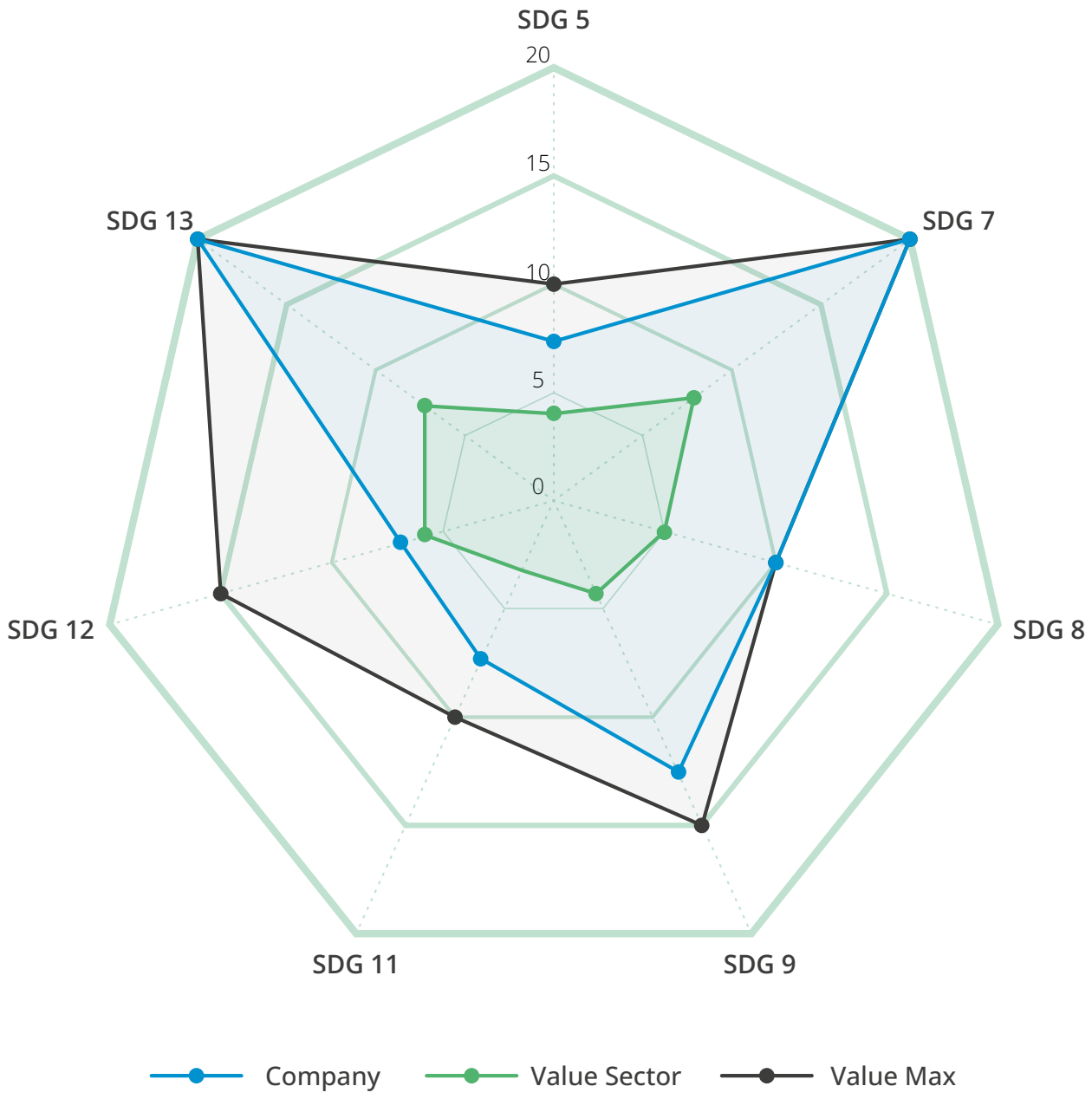
ADIF

Score band: A
Level: Leader

SDG	5 Igualdad de género	7 Energía asequible y no contaminante	8 Trabajo decente y crecimiento económico	9 Industria, innovación e infraestructura	11 Ciudades y comunidades sostenibles	12 Producción y consumo responsables	13 Acción por el clima	Total
Score	7,10	20,00	10,00	12,50	7,80	6,70	20,00	84,10 %
SDG	4,17	7,92	6,28	6,68	5,52	5,84	8,22	44,63 %

Hightest scoring KPI
The score achieved for this series of KPIs is equal to or above the sector average.

Key Opportunity to improve
The score achieved for this series of KPIs is below the sector average.



**Las puntuaciones y valores obtenidos para RSI son de 2023, último dato disponible debido al funcionamiento del grupo de trabajo internacional RSI.*

6.1. Retos globales y Agenda 2030

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

Adif se alinea mediante su Plan Estratégico 2030 (PE 2030) y sus iniciativas con la Agenda 2030 a través de la estrategia del Ministerio aprobada en diciembre de 2021 de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que constituye la hoja de ruta que guiará las actuaciones en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años, así como el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Adif firmó el 6 de junio de 2021 un Convenio Marco de colaboración con la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 en el marco de los ámbitos de actuación y competenciales en las siguientes materias:

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

- **Acciones formativas** sobre los ODS.
- **Otras acciones** relacionadas con la implementación de la Agenda 2030.

Además, Adif y Adif AV han asumido la Vicepresidencia del Grupo de Trabajo del Convenio Marco de Colaboración entre la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las sociedades estatales

Respecto al *Reto País 2: Hace frente a la emergencia climática y ambiental.* La actividad de Adif se encuadra en la mejora de las reducciones de gases de efecto invernadero, compra de energía eléctrica con garantía de origen (GdO) y el fomento del uso de energías renovables con proyectos como subestaciones reversibles, y la descarbonización del transporte mediante la electrificación de las líneas.

Así, Adif trabaja hacia una transición ecológica con actuaciones en la eficiencia energética, descarbonización y energías renovables, que mejora la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias y promueve una cultura y sensibilización acerca del cambio climático de manera colaborativa con los grupos de interés.

Por otra parte, en un contexto en el que el transporte representa más de una cuarta parte de los GEI a nivel mundial, Adif avanza en eficiencia energética, reducciones de GEI, reducción de la huella de carbono. Para su logro, sigue avanzando en la descarbonización, transformación digital y en la innovación tecnológica del sistema ferroviario.

En este sentido, la apertura al mercado de viajeros representa una oportunidad para la democratización del transporte mediante el aumento de la oferta trasferir viajeros de otros medios de transporte y permite generar demanda inducida, contribuyendo a los indicadores de desarrollo sostenible del país.

Evolución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Adif

Leyenda

Evolución positiva 2024 vs 2023

Evolución negativa 2024 vs 2023

Sin variación o no admiten comparación

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
3 SALUD Y BIENESTAR Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.	0,09 accidentes significativos por causa del administrador / M Km-tren [234] - **Meta 3.6** 0,17 persona fallecida o herida grave en accidentes de tren / M Km-tren [235] - **Meta 3.6**	› Iniciativa Estratégica: Seguridad y Salud en el Trabajo. V Plan de Accidentabilidad Cero. › Iniciativa Estratégica: Adecuación del SGSC para mejora de la seguridad en la circulación. › Iniciativa Estratégica: Adaptación a las modificaciones del Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) para una circulación segura. › Plan de Actuación y Mejora de la Seguridad en la Circulación. › Iniciativa Estratégica: Sistemas para el análisis del comportamiento de las personas y detección de objetos sospechosos. › Proyecto SIGMA.
4 EDUCACIÓN DE CALIDAD Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos.	90,40% nivel de transferencia (satisfacción con la formación recibida y su aplicación al puesto de trabajo) (Adif y Adif AV) (+0,4% respecto a 2023) - **Meta 4.4** 95,82 media horas de formación /año empleado - **Meta 4.3** 12,35 M€ inversión en formación (Adif y Adif AV) - **Meta 4.3** 22 convenios de prácticas con universidades (Adif y Adif AV) (- 4,35% respecto a 2023) - **Meta 4.3**	› Iniciativa Estratégica: Plan de Formación. › Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional. › Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento.

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

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

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
5 IGUALDAD DE GÉNERO Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas	20,02% de mujeres en plantilla (+1.22% con respecto a 2023) - **Meta 5.1** 25,38% de mujeres en la Estructura de Dirección (+1,98% con respecto a 2023) - **Meta 5.5** 36,36% de mujeres en el Consejo de Administración - **Meta 5.5**	› III Plan de Igualdad de Adif y II Plan de Igualdad de Adif AV. › Programa LIDERA "Mentoring Mujeres Tituladas" (RAI). › Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional. › Iniciativa Estratégica: Plan de ordenación profesional. › Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento.
7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE Garantizar el acceso a una energía asequible,segura, sostenible y moderna	70,50% energía verde consumida (GdO) respecto del total de energía consumida (-1.9% con respecto a 2023) - **Meta 7.2** 69,91 GWheq/años[236] ahorrados por eficiencia energética (acumulado desde 2009) - **Meta 7.3** 4,06 MJ/km-tren[237] de intensidad energética (+1,97% con respecto a 2023) - **Meta 7.3**	› Compra del 100% de la energía eléctrica consumida por Adif ha sido con certificados de Garantía de Origen (GdO). › Iniciativa Estratégica: Proyectos de I+D+i. › Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. › Iniciativa Estratégica: Gestión de la energía. › Iniciativa Estratégica: Eficiencia Energética. › Iniciativa Estratégica: Descarbonización y energías renovables. › Iniciativa Estratégica: Cultura de lucha y sensibilización contra el cambio climático. › Iniciativa Estratégica: Ferrolinera®.

(236) El valor se corresponde con la meta calculada. El valor definitivo para este indicador ha sido de 69,91 GWheq/años.

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

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos	144,70% de inversión RC ejecutada en obras (inversión ejecutada por Adif sobre presupuesto interno) - **Meta 8.1** 0,38 jornadas perdidas por accidente por cada 1.000 h trabajadas (+2.63%) - **Meta 8.8** 13.429 empleados (+4,63% respecto a 2023) (incluye Adif-KSA) - **Meta 8.5** 98,51% de empleados con contrato indefinido (+0.34% respecto a 2023) - **Meta 8.5** 5,96% de brecha salarial a favor del género masculino - **Meta 8.5** 50% de ideas y proyectos desarrollados en intraemprendamiento, finalistas de Adif Talento, con implantación total o parcial (Adif+Adif AV) (+7% con respecto a 2023) - **Meta 8.3** 71,43% Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) (Adif y Adif AV) - **Meta 8.3** 52,42% trabajadores menores de 51 años (+6.67% con respecto a 2023) - **Meta 8.6** 6,86 índice de frecuencia de accidentes ((nº de accidentes/horas trabajadas) · 1.000.000) (+8.74%) - **Meta 8.8**	› Plan de seguridad integral de sistemas de información. › Plan de modernización del mantenimiento. › Plan Integral de Transformación digital. › Plan de Recuperación de transformación y resiliencia. › Plan integral de gestión de personas. › Plan de Innovación. › Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV. › Iniciativa Estratégica: Proyecto de optimización de capacidad. › Iniciativa Estratégica: Seguridad y Salud en el Trabajo. V Plan de Accidentabilidad Cero. › Desarrollo e implementación de la liberalización del mercado Obligaciones Servicio Público (OSPs) – 4º Paquete Ferroviario.

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación	6.719,60 km de líneas electrificadas en servicio (+0,015% respecto a 2023) - **Meta 9.4** 60% resultados de innovación transferidos (eficiencia en la innovación) (Adif y Adif AV) - **Meta 9.5** 7,861 M€ en inversión total en proyectos de innovación - **Meta 9.5** 527.281 total de UTIs manipuladas en instalaciones logísticas (-3,12% respecto a 2023) - **Meta 9.2**	› Plan de Innovación Estratégica. › Plan de Lucha Contra el Cambio Climático. › Plan de Modernización del Mantenimiento. › Plan de implantación de la metodología BIM. › Iniciativa Estratégica: Plan de mejora de las comunicaciones. › Plan Integral de Estaciones. › Plan de Transición Ecológica. › Programa Adif Talento. › Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. › Iniciativa Estratégica: E-futura. › Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV. › Iniciativa Estratégica: Actuaciones regionales.
10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES Reducir la desigualdad en y entre los países	88,33% de viajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (Adif y Adif AV) – (+1,4% respecto a 2023). Dato calculado con el nº de viajeros 2023 - **Meta 10.2** 16,79 M€ (IVA incl.) de inversión en obras de mejora de la accesibilidad (Adif) - **Meta 10.2**	› Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida (Servicio Acerca). › Servicio Dialoga.

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES Lograr que las ciudaddes sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles	808,01 millones de usuarios en estaciones de viajeros (+6.97% respecto a 2023) - **Meta 11.2** 5.516,36M€ (IVA no incl.) inversión ejecutada acumulada en integración urbana (Adif y Adif AV) - **Meta 11.2** 220 convenios, acuerdos, protocolos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif (dato acumulado) (+1,36% respecto a 2023) - **Meta 11.3** 28 contratos de arrendamientos con criterios sociales (Nº total) - **Meta 11.4**	› Iniciativa Estratégica: Plan integral de estaciones de viajeros. › Iniciativa Estratégica: E-futura. › Iniciativa Estratégica: Modelo Iniciativa Estratégica: Cuantitativo de Riesgos. › Iniciativa Estratégica: Proyectos de I+D+i. › Iniciativa Estratégica: Plan de mejora de las comunicaciones. › Iniciativa Estratégica: Actuaciones regionales. › Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la Iniciativa Estratégica: Estación de Madrid – Chamartín. › Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la estación Madrid Puerta de Atocha. › Iniciativa Estratégica: Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Barcelona Sants integrada en el nuevo modelo de ciudad. › Iniciativa Estratégica: Proyecto de Construcción y Puesta en servicio de la nueva Estación de la Sagrera y su zona de tratamiento técnico de trenes asociada. › Iniciativa Estratégica: Elaboración de estudios de integración urbana. › Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV. › Iniciativa Estratégica: Comercialización de la Fibra Óptica. › Iniciativa Estratégica: Plan de Acción para la mejora de la coordinación y control de las Operaciones de Integración.

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	58,17% de aumento en el consumo de agua respecto a 2023 - **Meta 12.2** 0,66 t/M km-tren de intensidad de generación de residuos peligrosos (238) - **Meta 12.4** 100% de las contrataciones incluyen cláusulas sociales y medioambientales - **Meta 12.7**	› Sistema de gestión de residuos peligrosos. › Iniciativa Estratégica: Proyecto de Compra Pública Responsable. › Iniciativa Estratégica: Acciones para la transformación digital de puestos de trabajo. › Iniciativa Estratégica: Cultura de lucha y sensibilización contra el cambio climático.
13 ACCIÓN POR EL CLIMA Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	11.577 tCO2eq de reducción de emisiones de GEI (acumulado desde 2009) - **Meta 13.2** 20% reducción de la huella de carbono respecto a 2023 - **Meta 13.2**	› Plan de Lucha Contra el Cambio Climático. › Iniciativa Estratégica: Proyectos de I+D+i. › Iniciativa Estratégica: Innovación Abierta. › Iniciativa Estratégica: Estrategia de Adif y Adif AV en *EU-Rail JU (Europe's Rail Joint Undertaking).* › Iniciativa Estratégica: Gestión de los recursos de mantenimiento. › Iniciativa Estratégica: Desarrollo e implantación de nuevas técnicas y metodologías de la ingeniería del mantenimiento. › Objetivo de neutralidad en carbono en 2050. › Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. › Iniciativa Estratégica: Proyecto de compra pública responsable.

(238) Los km-tren totales incluyen, además de aquellos que generan la recaudación por cánones ferroviarios del administrador de infraestructuras por los tráficos adjudicados y circulados de las Empresas Ferroviarias, los km-tren de servicio interno de Adif para el mantenimiento de las infraestructuras y otras operaciones de tráfico que no generan recaudación. Dato a cierre 2023. Última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES Gestionar sosteniblemente los bosques, luchas contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras, detener la pérdida de biodiversidad	5 sanciones administrativas ambientales graves o muy graves – **Meta 15.1** 92,41 M€ recursos destinados a protección ambiental (inversión + explotación)[239] - **Meta 15.1** 34,30 M€ destinados a la prevención de incendios. (+4.22% respecto a 2023) - **Meta 15.5** 1.867 km de vías cedidos o arrendados para vías verdes (Dato acumulado) (+1.33% respecto a 2023) – Meta 15.3	› Política de Medioambiente. › Sistemas de gestión ambiental. › Supervisión ambiental en obras. › Plan de prevención contra incendios.
16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas	670 delitos de terceros con incidencias en la actividad (interposición de denuncia penal) - **Meta 16.1** 13 ataques deliberados contra infraestructuras críticas (+7.69% respecto a 2023) - **Meta 16.1** 26 notificaciones por incumplimiento del Código Ético – **Meta 16.5** 1,56% reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) (-0,84% respecto a 2023) - **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.

(239) Dato a cierre 2023. Última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

ODS	Contenido	Ámbito Adif (Iniciativas/planes/programas)
 Revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible	276 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales en vigor (+2.22% respecto a 2023) - **Meta 17.16** 28 acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales firmados - **Meta 17.16**	› Programa Estación Abierta. › Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF). › Protocolos de colaboración. › Iniciativa Estratégica: Análisis y propuestas para una eficiente participación de Adif y Adif AV en las entidades de sus "grupos societarios". › Iniciativa Estratégica: Desarrollo del Plan de Acción para la mejora de la coordinación y control de las Operaciones de Integración. › Iniciativa Estratégica: Proyectos de I+D+i. › Iniciativa Estratégica: Innovación Abierta. › Iniciativa Estratégica: Estrategia de Adif y Adif AV en EU-Rail JU (Europe's Rail Joint Undertaking). › Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV. › Iniciativa Estratégica: Comercialización de la Fibra Óptica. › Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la Iniciativa Estratégica: Estación de Madrid – Chamartín. › Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la estación Madrid Puerta de Atocha. › Iniciativa Estratégica: Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Barcelona Sants integrada en el nuevo modelo de ciudad. › Iniciativa Estratégica: Proyecto de Construcción y Puesta en servicio de la nueva Estación de la Sagrera y su zona de tratamiento técnico de trenes asociada.

07
ANEXOS

7.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS CSRD-ESRS

7.2. CONTENIDOS LEY 11/2018

7.3. TABLAS Y METODOLOGÍA TAXONOMÍA VERDE

7.4. CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

7.5. INFORME DE AUDITORÍA SCIIF

ANEXOS

7.1. Índice de contenidos CSRD-ESRS

7.1.1. Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa (IRO-2)

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Material	DR	Nombre	Material	Pág.
ESRS (Información general)	SI	BP-1	Bases generales para elaboración EINF	SI	135
		BP-2	Información sobre circunstancias específicas	SI	135
		GOV-1	El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	SI	140
		GOV-2	Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos	SI	140
		GOV-3	Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos	SI	157
		GOV-4	Declaración sobre la diligencia debida	SI	157
		GOV-5	Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad	SI	157
		SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	SI	159
		SBM-2	Intereses y opiniones de las partes interesadas	SI	198
		SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	210
		IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	214
		IRO-2	Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa	SI	461
E1 (Cambio Climático)	SI	GOV-3	Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos	SI	249
		SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	249

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Material	DR	Nombre	Material	Pág.
E1 (Cambio Climático)	SI	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	253
		E1-1	Plan de transición para la mitigación del cambio climático	SI	254
		E1-2	Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	SI	256
		E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	SI	257
		E1-4	Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	SI	260
		E1-5	Consumo y combinación energéticos	SI	261
		E1-6	Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales	SI	270
		E1-7	Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
		E1-8	Sistema de fijación del precio interno del carbono	NO	
		E1-9	Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición de importancia relativa y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático	SI	272
E2 (Contaminación)	SI	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	273
		E2-1	Políticas relacionadas con la contaminación	SI	273
		E2-2	Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	SI	274
		E2-3	Metas relacionadas con la contaminación	SI	278
		E2-4	Contaminación del aire, del agua y del suelo	SI	278
		E2-5	Sustancias preocupantes y sustancias extremadamente preocupantes	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
		E2-6	Efectos financieros previstos de las incidencias, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
E3 (Agua y Recursos Marinos)	SI	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	280
		E3-1	Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	SI	280

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Material	DR	Nombre	Material	Pág.
E3 (Agua y Recursos Marinos)	SI	E3-2	Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	SI	280
		E3-3	Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	SI	282
		E3-4	Consumo de agua	SI	282
		E3-5	Efectos financieros previstos de las incidencias, los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
E4 (Biodiversidad y ecosistemas)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	283
		IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	283
		E4-1	Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio	SI	283
		E4-2	Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	283
		E4-3	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	283
		E4-4	Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	285
		E4-5	Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas	SI	285
		E4-6	Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios
E5 (Economía Circular)	SI	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	287
		E5-1	Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	SI	287
		E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	SI	288
		E5-3	Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	SI	296
		E5-4	Entradas de recursos	SI	296
		E5-5	Salidas de recursos	SI	297
		E5-6	Efectos financieros previstos de las incidencias, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	SI	Reporte previsto para futuros ejercicios

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Material	DR	Nombre	Material	Pág.
S1 (Propia fuerza laboral)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	302
		S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	SI	302
		S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	SI	312
		S1-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los trabajadores propios expresen sus inquietudes	SI	312
		S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	SI	314
		S1-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	323
		S1-6	Características de los asalariados de la empresa	SI	325
		S1-7	Características de los trabajadores no asalariados en el personal propio de la empresa	NO	
		S1-8	Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social	SI	332
		S1-9	Parámetros de diversidad	SI	332
		S1-10	Salarios adecuados	SI	335
		S1-11	Protección social	SI	335
		S1-12	Personas con discapacidad	SI	336
		S1-13	Parámetros de formación y desarrollo de capacidades	SI	337
		S1-14	Parámetros de salud y seguridad	SI	340
		S1-15	Parámetros de conciliación laboral	SI	344
		S1-16	Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total)	SI	347
		S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	SI	349
S2 (Plantilla en la cadena de valor)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	355
		S2-1	Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor	SI	351
		S2-2	Procesos para colaborar con los trabajadores de la cadena de valor en materia de incidencias	SI	351

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Material	DR	Nombre	Material	Pág.
S2 (Plantilla en la cadena de valor)	SI	S2-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los trabajadores de la cadena de valor expresen sus inquietudes	SI	351
		S2-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los trabajadores de la cadena de valor, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los trabajadores de la cadena de valor y la eficacia de dichas actuaciones	SI	351
		S2-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	351
S3 (Colectivos afectados)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	355
		S3-1	Políticas relacionadas con los colectivos afectados	SI	355
		S3-2	Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de incidencias	SI	357
		S3-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes	SI	357
		S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones	SI	357
		S3-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	373
S4 (Consumidores y usuarios finales)	SI	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	SI	373
		S4-1	Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales	SI	373
		S4-2	Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales en materia de incidencias	SI	374
		S4-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	SI	374
		S4-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones	SI	377
		S4-5	Metas relacionadas con la gestión de incidencias negativas de importancia relativa, el impulso de incidencias positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa	SI	389

ESRS		Requerimientos de divulgación		EINF	
Tema	Material	DR	Nombre	Material	Pág.
G1 (Conducta empresarial)	SI	GOV-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	SI	391
		G1-1	Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial	SI	391
		G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	SI	395
		G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	SI	403
		G1-4	Casos confirmados de corrupción o soborno	SI	407
		G1-5	Influencia política y actividades de los grupos de presión	SI	407
		G1-6	Prácticas de pago	SI	407

7.1.2. Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa (IRO-2) Equivalencia ESRS con otras normativas europeas

ESRS	DR	DP		SFDR	Pilar 3	Reg. Ben [240]	IG 24 Pag
2	GOV-1	21(d)	Porcentaje de miembros de órganos de administración, dirección y supervisión por género y otros aspectos de la diversidad	X		X	144
2	GOV-1	21 (e)	Porcentaje de consejeros independientes			X	147
2	GOV-4	30	Divulgación del mapeo de la información proporcionada en la declaración de sostenibilidad sobre el proceso de debida diligencia	X			157

(240) **Reglamento (UE) 2016/1011 de 8 de junio de 2016** sobre los índices utilizados como referencia en los instrumentos financieros y en los contratos financieros o para medir la rentabilidad de los fondos de inversión.

ESRS	DR	DP		SFDR	Pilar 3	Reg. Ben [240]	IG 24 Pag
2	SBM-1	40(d) i	La empresa opera en el sector de combustibles fósiles (carbón, petróleo y gas).	X	X	X	No material
2	SBM-1	40(d) ii	La empresa opera en la producción de productos químicos.	X		X	No material
2	SBM-1	40(d) iii	La empresa opera en armas controvertidas. (minas antipersonas, municiones en racimo, armas químicas y armas biológicas)	X		X	No material
2	SBM-1	40(d) iv	La empresa opera en el cultivo y la producción de tabaco.			X	No material
E1	E1-1	14	Divulgación del plan de transición para la mitigación del cambio climático				254
E1	E1-1	16 g	Información sobre si la empresa está o no excluida de los índices de referencia de la UE armonizados con el Acuerdo de París	X	X	X	254
E1	E1-4	34	Divulgación de los objetivos de reducción de emisiones de GHG	X	X	X	260
E1	E1-5	38	Consumo de combustible de fuentes fósiles desagregado	X			261
E1	E1-5	37	Consumo total de energía relacionado con las operaciones propias	X			264
E1	E1-5	43	Divulgación de la conciliación con la línea correspondiente o las notas en los estados financieros de los ingresos netos provenientes de actividades en sectores de alto impacto climático	X			Próximos ejercicios
E1	E1-6	44	Emisiones brutas de los Alcances 1, 2, 3 y totales de GEI - Emisiones de GEI por alcance [tabla]	X	X	X	270
E1	E1-6	53-55	Intensidad de emisiones de GEI,(emisiones totales de GEI por ingresos netos)	X	X	X	272
E1	E1-7	56	Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono				Próximos ejercicios
E1	E1-9	66	Activos en riesgo físico material			X	272
E1	E1-9	66 (a)	Activos en riesgo físico material antes de considerar las acciones de adaptación al cambio climático		X		272
		66 (b)	Porcentaje de activos en riesgo físico material abordados por acciones de adaptación al cambio climático				

ESRS	DR	DP		SFDR	Pilar 3	Reg. Ben [240]	IG 24 Pag
E1	E1-9	67 c	Monto total de los activos inmobiliarios clasificados por clases de eficiencia energética		X		272
E1	E1-9	69 a	Ahorros de costos esperados de las acciones desagregadas relacionadas con el cambio climático			X	272
E2	E2-4	28 a	Contaminación del aire, agua y suelo [dimensiones múltiples: a nivel de sitio o por tipo de fuente, por sector o por área geográfica]	X			278
E3	E3-1	9	Agua y recursos marinos	X			280
E3	E3-1	13	Divulgación del plazo en el que se adoptarán políticas en áreas con alta escasez de agua	X			Próximos ejercicios
E3	E3-1	14	Se han adoptado políticas o prácticas relacionadas con los océanos y mares sostenibles	X			280
E3	E3-4	28 c	Total de agua reciclada y reutilizada	X			282
E3	E3-4	29	Ratio de intensidad de agua	X			282
E4	IRO-1	16 a i	Divulgación de actividades que afectan negativamente a áreas sensibles de biodiversidad	X			283
E4	IRO-1	16 b	Se han identificado impactos negativos materiales con respecto a la degradación de tierras, desertificación o sellado del suelo	X			283
E4	IRO-1	16 c	Las propias operaciones afectan a especies amenazadas	X			283
E4	E4-2	23 b	Explicación de si y cómo la política relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas se relaciona con los impactos materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	X			Próximos ejercicios
E4	E4-2	23 c	Explicación de si y cómo la política relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas se relaciona con las dependencias materiales y los riesgos y oportunidades físicos y de transición materiales	X			Próximos ejercicios
E4	E4-2	23 d	Explicación de si y cómo la política relacionada con la biodiversidad y los ecosistemas apoya la trazabilidad de productos, componentes y materias primas con impactos significativos actuales o potenciales sobre la biodiversidad y los ecosistemas a lo largo de la cadena de valor	X			Próximos ejercicios

ESRS	DR	DP		SFDR	Pilar 3	Reg. Ben [240]	IG 24 Pag
E5	E5-5	37 d	Desechos no reciclados	X			297
E5	E5-5	39	Cantidad total de desechos peligrosos	X			297
S1	SBM-3	14 f	Información sobre el tipo de operaciones con un riesgo significativo de incidentes de trabajo forzoso o trabajo obligatorio	X			No material
S1	SBM-3	14 g	Información sobre países o áreas geográficas con operaciones consideradas en riesgo significativo de incidentes de trabajo infantil	X			No material
S1	S1-1	20	Descripción de los compromisos de políticas de derechos humanos relevantes para la propia fuerza laboral	X			302 498
S1	S1-1	21	Divulgación de si y cómo las políticas están alineadas con los instrumentos internacionalmente reconocidos relevantes			X	302 498
S1	S1-1	22	Las políticas abordan explícitamente la trata de personas, el trabajo forzoso o trabajo obligatorio y el trabajo infantil	X			498
S1	S1-1	23	Existe una política o sistema de gestión para la prevención de accidentes laborales	X			307
S1	S1-3	32 c	Existen mecanismos de manejo de quejas o reclamaciones relacionadas con asuntos laborales de los empleados	X			312
S1	S1-14	88 (b) (c)	Número de muertes y accidentes en la propia fuerza laboral como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo y enfermedades laborales	X		X	341
S1	S1-14	88 e	Número de días perdidos debido a lesiones relacionadas con el trabajo y muertes por accidentes laborales, enfermedades laborales y muertes por enfermedades relacionadas con los empleados	X			341
S1	S1-16	97 a	Brecha salarial de género	X		X	347
S1	S1-16	97 b	Ratio anual de remuneración total	X			347
S1	S1-17	103 a	Número de incidentes de discriminación	X			349

ESRS	DR	DP		SFDR	Pilar 3	Reg. Ben [240]	IG 24 Pag
S1	S1-17	104 a	Número de problemas e incidentes graves de derechos humanos relacionados con la propia fuerza laboral que son casos de no respeto de los Principios Rectores de la ONU y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales	X		X	349
S2	SBM-3	11 b	Divulgación de las geografías o productos para los cuales existe un riesgo significativo de trabajo infantil, o de trabajo forzoso u obligatorio, entre los trabajadores en la cadena de valor de la empresa	X			No material
S2	S2-1	17	Descripción de los compromisos de política relevantes en relación con los derechos humanos de los trabajadores de la cadena de valor	X			351
S2	S2-1	18	La empresa tiene un código de conducta para proveedores	X			395
S2	S2-1	19	Divulgación de si y cómo las políticas están alineadas con los instrumentos internacionalmente reconocidos relevantes			X	498
S2	S2-4	36	Divulgación de los recursos asignados a la gestión de impactos materiales	X			Próximos ejercicios
S3	S3-1	16	Descripción de los compromisos de políticas de derechos humanos relevantes para las comunidades afectadas.	X			355
S3	S3-1	17	Divulgación de si y cómo las políticas están alineadas con los instrumentos internacionalmente reconocidos relevantes.	X		X	498
S3	S3-4	36	Divulgación de cuestiones graves de derechos humanos e incidentes relacionados con las comunidades afectadas	X			Próximos ejercicios
S4	S4-1	17	Descripción de si y cómo las políticas están alineadas con ins-trumentos internacionalmente reconocidos relevantes	X		X	498
S4	S4-4	35	Divulgación de cuestiones graves de derechos humanos e incidentes relacionados con consumidores y/o usuarios finales	X			404

ESRS	DR	DP		SFDR	Pilar 3	Reg. Ben [240]	IG 24 Pag
G1	G1-1	10 b	Si existen políticas sobre anticorrupción o soborno consistentes con la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción	X			403
G1	G1-1	10 d	Si existen políticas sobre la protección de los denunciantes	X			392
G1	G1-4	24 a	Condenas por violación de las leyes contra la corrupción y el soborno	X		X	404
G1	G1-4	24 b	Prevención y detección de la corrupción o soborno - Tabla de capacitación en anticorrupción y soborno	X			405

7.1.3. Declaración sobre Diligencia Debida (GOV-4)

Elementos esenciales de la Diligencia Debida	DR	Pág.	Pilar: Personas	Pilar: Medioambiente
a. Integración la diligencia debida en la gobernanza, la estrategia y el modelo de negocio	ESRS 2 GOV-1	140	X	X
	ESRS 2 GOV-2	140	X	X
	ESRS 2 GOV-3	157	X	X
	ESRS 2 SBM-1	159	X	X
	ESRS 2 SBM-3	210	X	X
	ESRS 2 SBM-3-S1	302	X	
	ESRS 2 SBM-3-S3	354	X	
	ESRS 2 SBM-3-S4	373	X	

Elementos esenciales de la Diligencia Debida	DR	Pág.	Pilar: Personas	Pilar: Medioambiente
b. Colaboración con las partes interesadas afectadas en todas las etapas clave de la diligencia debida	ESRS 2 SBM-2	198	X	X
	ESRS 2 IRO-1	214	X	X
	S1-2	312		X
	S1-3	312		X
	S3-2	357		X
	S3-3	357		X
	S4-2	374		X
	S4-3	374		X
	G1-2	395	X	X
c. Identificación y evaluación de las incidencias adversas	ESRS 2 IRO-1	214	X	X
	ESRS 2 SBM-3	210	X	X
	ESRS 2 IRO-1-E1	253	X	
	ESRS 2 SBM-3-E1	249	X	
	Gestión ambiental	235	X	
	E1-1	254	X	
	E1-2	256	X	
	E2-1	273	X	
	E3-1	280	X	
	E5-1	287	X	
	S1-1	302		X
	S2	351		X
	S3-1	355		X
	S4-1	373		X

Elementos esenciales de la Diligencia Debida	DR	Pág.	Pilar: Personas	Pilar: Medioambiente
d. Adopción de medidas para hacer frente a esas incidencias adversas	E1-3	257	X	
	E2-2	274	X	
	E3-2	280	X	
	E4-3	283	X	
	E5-2	288	X	
	S1-4	314	X	
	S2	351	X	
	S3-4	357	X	
	S4-4	377	X	
	G1-1	391	X	X
	G1-2	395	X	X
	G1-3	403	X	X
e. Seguimiento de la eficacia de estos esfuerzos y comunicación	G1-1	391	X	X
	G1-3	403	X	X
	G1-4	407	X	X
	G1-5	407	X	X

7.2. Contenidos Ley 11/2018

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
MODELO DE NEGOCIO	MODELO DE NEGOCIO	2-1 Detalles organizacionales Actividades, marcas, productos y servicios 2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	159
	ENTORNO EMPRESARIAL	2-7 Empleados 2-8 Trabajadores que no son empleados	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	159
	ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA	2-9 Estructura de gobernanza y composición 2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	GOV-1	El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	140
	MERCADOS EN LOS QUE OPERA		SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	163
	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	163
	FACTORES Y TENDENCIAS QUE PUEDEN AFECTAR A SU FUTURA EVOLUCIÓN	2-16 Comunicación de inquietudes críticas	SBM-1	Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	163
PRINCIPALES RIESGOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	GESTIÓN DE RIESGOS	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	IRO-1	Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	210 217
	ANÁLISIS DE RIESGOS E IMPACTOS RELACIONADOS CON CUESTIONES CLAVE	2-15 Conflictos de interés	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	210

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES					
GESTIÓN AMBIENTAL	EFECTOS ACTUALES Y PREVISIBLES DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	2-15 Conflictos de interés	SBM-3	Incidencias, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	210
		2-16 Comunicación de inquietudes críticas	E1.SBM-3	IROs y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	249
	PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN O CERTIFICACIÓN AMBIENTAL	2-27 Cumplimiento de la legislación y las Normativas		Gestión ambiental	246
	RECURSOS DEDICADOS A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	257
			E2-2	Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	274
			E3-2	Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	280
			E4-3	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	283
				Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	288
	APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	E1-2	Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	256
			E2-1	Políticas relacionadas con la contaminación	273
			E3-1	Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	280

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
GESTIÓN AMBIENTAL	APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	E4-2	Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	283
			E5-1	Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	287
	CANTIDAD DE PROVISIONES Y GARANTÍAS PARA RIESGOS AMBIENTALES	Descripción cualitativa de las provisiones para riesgos ambientales	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	257
			E2-2	Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	274
			E3-2	Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	280
			E4-3	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	283
			E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	288
CONTAMINACIÓN	MEDIDAS PARA PREVENIR, REDUCIR O REPARAR LAS EMISIONES DE CARBONO QUE AFECTAN GRAVEMENTE EL MEDIO AMBIENTE	Descripción cualitativa de las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	257
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN DE GESTIÓN DE RESIDUOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN, RECICLAJE, REUTILIZACIÓN, OTRAS FORMAS DE RECUPERACIÓN Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS	GRI 306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	E5-5	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	288
		GRI 306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos			
		GRI 306-3 Residuos generados			

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN DE GESTIÓN DE RESIDUOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN, RECICLAJE, REUTILIZACIÓN, OTRAS FORMAS DE RECUPERACIÓN Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS	GRI 306-4 Residuos no destinados a eliminación	E5-5	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	288
		GRI 306-5 Residuos destinados a eliminación			
	ACCIONES PARA COMBATIR EL DESPERDICIO DE ALIMENTOS	-			
USO SOSTENIBLE DE RECURSOS	CONSUMO DE AGUA Y EL SUMINISTRO DE AGUA DE ACUERDO CON LAS LIMITACIONES LOCALES	GRI 303-5 Consumo de agua	E3-4	Consumo de agua	282
	CONSUMO DE MATERIAS PRIMAS	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	E5-4	Entradas de recursos	296
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DEL USO DE MATERIAS PRIMAS	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	E5-2	Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	288
	CONSUMO, DIRECTO E INDIRECTO DE ENERGÍA	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	E1-5	Consumo y combinación energéticos	261
		GRI 302-3 Intensidad energética			
	MEDIDAS TOMADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA	GRI 302-4 Reducción del consumo energético	E1-3	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	257
	USO DE ENERGÍAS RENOVABLES	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	E1-5	Consumo y combinación energéticos	266
CAMBIO CLIMÁTICO	ELEMENTOS IMPORTANTES DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO GENERADOS COMO RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	GRI 305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	E1-6	Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales	270
		GRI 305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (alcance 2)			

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
CAMBIO CLIMÁTICO	ELEMENTOS IMPORTANTES DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO GENERADOS COMO RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	GRI 305-4 Intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero	E1-6	Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales	270
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA ADAPTARSE A LAS CONSECUENCIAS DEL CAMBIO CLIMÁTICO	Descripción cualitativa de las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	**E1-3**	Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	257
	METAS DE REDUCCIÓN ESTABLECIDAS VOLUNTARIAMENTE	GRI 305-4 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	**E1-4**	Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	260
BIODIVERSIDAD	MEDIDAS TOMADAS PARA PRESERVAR O RESTAURAR LA BIODIVERSIDAD	GRI 304-3 Hábitats protegidos o restaurados	**E4-3**	Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	283
	IMPACTOS CAUSADOS POR LAS ACTIVIDADES U OPERACIONES EN ÁREAS PROTEGIDAS	GRI 304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	**E4-5**	Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas (E4-5)	285
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL					
EMPLEO	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE EMPLEADOS POR SEXO, EDAD, PAÍS Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	2-7 Empleados	**S1-6**	Características de los asalariados de la empresa	325
	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE MODALIDADES DE CONTRATO DE TRABAJO	2-7 Empleados	**S1-6**	Características de los asalariados de la empresa	325

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
EMPLEO	PROMEDIO ANUAL DE CONTRATOS INDEFINIDOS, DE CONTRATOS TEMPORALES Y DE CONTRATOS A TIEMPO PARCIAL POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	2-7 Empleados GRI 401-1 Nuevas contrataciones de empleados y contratación de personal	S1-6	Características de los asalariados de la empresa	325
	NÚMERO DE DESPIDOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	Descripción cualitativa del número de despidos	S1-6	Características de los asalariados de la empresa	325
	BRECHA SALARIAL	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	S1-16	Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total)	347
	REMUNERACIONES MEDIAS Y SU EVOLUCIÓN DESAGREGADOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL O IGUAL VALOR	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de la plantilla por sexo, edad y categoría profesional	S1-16	Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total)	347
	REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS CONSEJEROS Y DIRECTIVOS	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los consejeros por sexo Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los directivos por sexo	GOV-1	El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	144
	POLÍTICAS DE DESCONEXIÓN LABORAL		S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	304
	EMPLEADOS CON DISCAPACIDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	S1-12	Personas con discapacidad	336
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	ORGANIZACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO	Descripción cualitativa sobre la organización del tiempo de trabajo	S1-15	Parámetros de conciliación laboral	344

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	NÚMERO DE HORAS DE ABSENTISMO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	S1-14	Parámetros de salud y seguridad	340
	MEDIDAS DESTINADAS A FACILITAR EL DISFRUTE DE LA CONCILIACIÓN FAMILIAR	GRI 401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	314
		GRI 401-3 Permiso parental	S1-15	Parámetros de conciliación laboral	346
SEGURIDAD Y SALUD	CONDICIONES DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	S1-14	Parámetros de salud y seguridad	340
	ACCIDENTES DE TRABAJO, EN PARTICULAR SU FRECUENCIA Y GRAVEDAD, POR SEXO		S1-14	Parámetros de salud y seguridad	340
RELACIONES SOCIALES	ORGANIZACIÓN DEL DIÁLOGO SOCIAL	GRI 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	312
	PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO POR PAÍS	2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	S1-8	Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social	332

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
RELACIONES SOCIALES	BALANCE DE CONVENIOS COLECTIVOS EN LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO	2-30 Convenios de negociación colectiva	S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	312
	MECANISMOS Y PROCEDIMIENTOS CON LOS QUE CUENTA LA EMPRESA PARA PROMOVER LA IMPLICACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN LA GESTIÓN DE LA COMPAÑÍA, EN TÉRMINOS DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN		S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	312
FORMACIÓN	POLÍTICAS IMPLEMENTADAS EN EL CAMPO DE LA FORMACIÓN	GRI 404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	302
	CANTIDAD TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN POR CATEGORÍAS PROFESIONALES	GRI 404-1 Media de horas de formación al año por empleado	S1-13	Parámetros de formación y desarrollo de capacidades	337
IGUALDAD	MEDIDAS ADOPTADAS PARA PROMOVER EL EMPLEO, PROTOCOLOS CONTRA EL ACOSO SEXUAL Y POR RAZÓN DE SEXO	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	314

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
IGUALDAD	PLANES DE IGUALDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	314
	LA INTEGRACIÓN Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	S1-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones	314
	POLÍTICA CONTRA TODO TIPO DE DISCRIMINACIÓN Y, EN SU CASO, DE GESTIÓN DE LA DIVERSIDAD	GRI 406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	S1-1	Políticas relacionadas con el personal propio	302
DERECHOS HUMANOS					
	PROCEDIMIENTOS DE DILIGENCIA DEBIDA EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS	2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	349

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
	PROCEDIMIENTOS DE DILIGENCIA DEBIDA EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS	2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	357
			G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	403
	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	S1-2	Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias	312
			S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	349
			S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	357
			G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	403
	DENUNCIAS POR CASOS DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	S1-17	Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con los derechos humanos	349

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
	PROMOCIÓN Y CUMPLIMIENTO DE CONVENIOS OIT RELACIONADOS CON LA LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA, LA ELIMINACIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN EN EL EMPLEO Y LA OCUPACIÓN, LA ELIMINACIÓN DEL TRABAJO FORZOSO U OBLIGATORIO, LA ABOLICIÓN EFECTIVA DEL TRABAJO INFANTIL	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	Tax	Taxonomía Ambiental (Salvaguardas mínimas sociales)	498
CORRUPCIÓN Y SOBORNO					
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	403
	MEDIDAS PARA LUCHAR CONTRA EL BLANQUEO DE CAPITALES	Descripción cualitativa de las medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	G1-3	Prevención y detección de la corrupción y el soborno	403
	APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	357
SOCIEDAD					
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN EL EMPLEO Y EL DESARROLLO LOCAL	GRI 413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	S3.SBM-3	IROs y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	355

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN LAS POBLACIONES LOCALES Y EN EL TERRITORIO	2-28 Afiliación a asociaciones	S3.SBM-3	IROs y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	355
	RELACIONES MANTENIDAS CON LOS ACTORES DE LAS COMUNIDADES LOCALES Y LAS MODALIDADES DEL DIÁLOGO CON ESTOS	2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	S3-2	Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de incidencias	357
	ACCIONES DE ASOCIACIÓN O PATROCINIO	2-28 Afiliación a asociaciones	S3-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones (S3-4)	357
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES	INCLUSIÓN EN LA POLÍTICA DE COMPRAS DE CUESTIONES SOCIALES, DE IGUALDAD DE GÉNERO Y AMBIENTALES	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	395
	CONSIDERACIÓN EN LAS RELACIONES CON PROVEEDORES Y SUBCONTRATISTAS DE SU RESPONSABILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	395
	SISTEMAS DE SUPERVISIÓN Y AUDITORIAS Y RESULTADOS DE LAS MISMAS	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos 2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	G1-2	Gestión de las relaciones con los proveedores	395

Ley 11/2018		Marco de reporting	Estándares ESRS relacionados		
			DR	Denominación	Pág.
CONSUMIDORES	MEDIDAS PARA LA SALUD Y LA SEGURIDAD DE LOS CONSUMIDORES	GRI 416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	S4-4	Adopción de medidas relacionadas con las incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones	377
	SISTEMAS DE RECLAMACIÓN	Descripción cualitativa de los sistemas de reclamación	S4-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	374
	QUEJAS RECIBIDAS Y RESOLUCIÓN DE LAS MISMAS	GRI 418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	S4-3	Procesos para reparar las incidencias negativas y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	374
INFORMACIÓN FISCAL	BENEFICIOS OBTENIDOS PAÍS POR PAÍS	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido		Orientación a resultados	71
	IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS PAGADOS	Descripción cuantitativa del resultado antes y después de impuestos		Orientación a resultados	71
	SUBVENCIONES PÚBLICAS RECIBIDAS	GRI 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno		Orientación a resultados	71

7.3. Tablas y metodología Taxonomía Verde

Metodología análisis de alineamiento

Para evaluar el porcentaje de alineamiento de la actividad 6.14 se ha realizado un proceso de evaluación, donde se incorporan variables cualitativas y cuantitativas para justificar y argumentar que las actividades elegidas cumplen con los requisitos de alineamiento expuestos en el **Reglamento 2021/2139 y su posterior modificación en el RD 2023/2485.**

Se ha verificado la contribución sustancial a al menos uno de los 6 objetivos medioambientales, en este caso **mitigación al cambio climático**, no causando un perjuicio significativo (DNSH) al resto de objetivos medioambientales y cumpliendo las salvaguardas mínimas.

La herramienta tiene como objetivo llevar a cabo un análisis detallado de los criterios de alineamiento de la Taxonomía Ambiental, en concreto, los Criterios de Contribución Sustancial y DNSH, a una escala granular. Para lograr esto, se realiza un análisis a dos niveles: activo y proyecto, basándose en el modelo de negocio de Adif.

En ambos niveles, el enfoque se centra en los ejes ferroviarios en explotación y en construcción como punto de convergencia. En este contexto, los porcentajes de alineamiento de los KPI (*Key Performance Indicators*) financieros se calculan mediante el siguiente enfoque:

- **VNN & OpEx:** dependiendo del criterio de alineamiento evaluado el porcentaje se calcula a partir de:
  - Kilometraje total de los ejes y tramos en explotación.
  - Desglose de ingresos por cánones de estructuras ferroviarias para cada eje con titularidad de Adif.
- **CapEx:** valor de las inversiones (sin IVA) asociadas a cada eje en explotación o construcción. Para ello, se utiliza el desglose de inversiones a partir de las partidas de SAP de Seguimiento de la Ejecución Presupuestaria.

Con esta premisa, se emplea un enfoque específico para cada uno de los criterios de contribución sustancial y DNSH a partir de los requerimientos de cumplimiento y la información disponible en la Entidad.

En esta línea, se ha recopilado la información no financiera desglosada por los principales ejes de Adif, recogiendo los siguientes aspectos clave:

- **Criterios de Contribución Sustancial a la mitigación:** se han evaluado los tramos y ejes que, o bien están electrificados, o bien tienen una previsión de electrificación en un plazo inferior a 10 años, o bien no forman parte de la Red RTE-T[241] hasta 2030.
- **DNSH2-Adaptación al CC:** tramos y ejes cubiertos por estudios de vulnerabilidad de la afección de la infraestructura a los efectos del cambio climático en base a la NAG 4000.
- **DNSH3-Agua y Recursos Marinos:** proyectos asociados a cada eje en explotación y/o construcción que cuentan con Evaluaciones de Impacto Ambiental, EIA y, por tanto, tienen asignado un Director Ambiental de

(241) **Red RTE-T:** Redes Transeuropeas de Transporte.

Obra, DAO. Así como promociones/construcciones bajo dirección o Vigilante Ambiental de Obra, VAO. Igualmente, se han considerado las medidas de protección a los recursos hídricos.

- **DNSH4-Economía Circular:** estudios y controles exhaustivos de la generación y valorización de residuos de obra y construcción en las obras que cuentan con un seguimiento ambiental realizado por un Director Ambiental de Obra o un Vigilante Ambiental de Obra.
- **DNSH5-Contaminación:** estudios de ruidos asociados a la infraestructura ferroviaria en explotación. En concreto, los Mapas de Ruido Estratégico, MER [242], y los Planes de Acción de Ruido, PAR. Igualmente, se han contemplado las incidencias ligadas al uso de herbicidas y productos fitosanitarios y contaminación de suelos.
- **DNSH6-Biodiversidad y Ecosistemas:** estudios de EIA y proyectos que cuentan con un seguimiento ambiental donde se contemplan las cuestiones de biodiversidad y ecosistemas asociados a las infraestructuras, así como promociones/construcciones bajo dirección o Vigilante Ambiental de Obra. Medidas de protección a la biodiversidad.
- **Incidencias ambientales:** listado de incidencias y no conformidades ambientales según gravedad, tipología de DNSH y tramo en el que se producen.

Este enfoque se traduce, desde un punto de vista analítico, mediante un conjunto de indicadores de desempeño (KPI) a nivel eje ferroviario que determinan el porcentaje de cumplimiento de los criterios de alineamiento de la taxonomía. Específicamente, se evalúa la contribución sustancial al objetivo de mitigación del cambio climático y el no perjuicio al resto de objetivos, medido a través de los DNSH. La evaluación de las Garantías Mínimas Sociales sigue un proceso cualitativo a nivel entidad.

Se ha de remarcar la fortaleza de este enfoque metodológico, ya que se trata de un análisis robusto y exhaustivo de la red y basado en evidencias cuantitativas y técnicas de los criterios DNSH que se han recogido en los indicadores de desempeño (KPI), y no se trata de sólo un análisis cualitativo de cumplimiento normativo.

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

Se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a mitigar el cambio climático cuando contribuye a estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera en un nivel que impide interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático, en consonancia con el objetivo a largo plazo referente a la temperatura ambiental del Acuerdo de París.

Todos los ejes en explotación y/o construcción que cumplan con uno de los criterios taxonómicos i), ii) o iii) de la contribución sustancial a la mitigación del cambio climático de la actividad 6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario, cumplen con este requerimiento, que expone:

1.

a) *"la infraestructura (tal como se define en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo* [243]) es:

   I. bien **infraestructura electrificada** en tierra y subsistemas asociados: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en

(242) **Mapas Estratégico de Ruido:** tal y como establece la Ley y Real Decreto 1513/2005, Adif debe completar la elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción con el Ruido (PAR) de los grandes ejes ferroviarios, es decir, aquellos que superen los 30.000 trenes/año.

(243) Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.

II. bien infraestructura en tierra y subsistemas asociados nuevos y existentes, cuando hay un **plan para la electrificación** de las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, los apartaderos, o en caso de que la infraestructura vaya a ser apta para el uso de trenes de cero emisiones de escape de CO_2 en un **plazo de diez años** desde el comienzo de la actividad: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.

III. bien, **hasta 2030**, infraestructura en tierra y subsistemas asociados existentes que **no forman parte de la red RTE-T)** y sus ampliaciones indicativas a terceros países, ni de ninguna red de grandes líneas ferroviarias definida a nivel nacional, supranacional o internacional: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797;

b) *la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de mercancías entre los modos: infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías;*

c) *la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de pasajeros desde el ferrocarril al ferrocarril o desde otros modos al ferrocarril;*

d) *las herramientas digitales permiten un aumento de la eficiencia, la capacidad o el ahorro energético.*

2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles.

Estas actuaciones están encaminadas a la reducción de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, promueven el cambio modal al ferrocarril y potencian el transporte colectivo de propulsión eléctrica frente a la utilización del transporte privado mayoritariamente de combustibles fósiles.

Para las actuaciones desarrolladas en **líneas ferroviarias electrificadas**, ni el Reglamento (UE) 2020/852 ni el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR) exigen realizar una evaluación sustantiva de este objetivo. Por tanto, dado que las actuaciones proyectadas pueden acogerse al campo de intervención 64 (Ferrocarriles de nueva construcción o mejorados: red básica de la RTE-T) del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia [244] (MRR) con un **coeficiente de cambio climático del 100%**, y que el objetivo de la medida y la naturaleza del campo de intervención a los que pertenecen **apoyan directamente los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático**, no es necesario realizar una evaluación sustantiva para esos dos objetivos (conforme a lo indicado en las fichas de las Componentes 1 [245] y 6 [246] del PRTR).

No causar perjuicios significativos (DNSH)

Para conseguir la alineación taxonómica de la mitigación del cambio climático, se expondrá la justificación del cumplimiento de los criterios técnicos del principio de no causar un perjuicio

(244) REGLAMENTO (UE) 2021/241 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

(245) Componente 1 (PRTR): Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

(246) Componente 6 (PRTR): Movilidad sostenible, segura y conectada.

significativo (DNSH - *"Do not significant harm"*) del resto de los objetivos:

1. Adaptación al cambio climático.
2. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos.
3. Transición hacia una economía circular.
4. Prevención y control de la contaminación.
5. Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Para la justificación del cumplimiento de los DNSH y de cara a asegurar el cumplimiento de los diferentes criterios se ha realizado una evaluación a escala granular, comprobando para cada eje en explotación y construcción si se cuentan con los procedimientos y se cumplen con los requerimientos planteados en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 y su posterior actualización en el RD (UE) 2023/2485.

A diferencia del ejercicio previo, **se ha aumentado el alcance del análisis**, considerando como alineados los ingresos, gastos operativos y proyectos asociados a ejes en explotación y construcción en los que se ha realizado un seguimiento ambiental y se cumplen los criterios concretos recogidos en cada DNSH.

A continuación, se detalla en profundidad y a nivel cualitativo los procedimientos que justifican el cumplimiento del DNSH de cada uno de los objetivos de medio ambiente.

Adaptación al cambio climático

Se cumple con los requisitos técnicos del DNSH de la adaptación al cambio climático gracias a la elaboración de los **Estudios globales de Adaptación a los efectos del cambio climático** en todos aquellos proyectos de infraestructuras ferroviarias de Adif con financiación MRR. Estos estudios se han realizado atendiendo a la implementación de la **Metodología desarrollada por Adif para analizar el riesgo y la adaptación a los efectos del Cambio Climático** en proyectos (Norma interna NAG 4-0-0-0.0). En la metodología para la evaluación del riesgo se tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- Identificación de las **amenazas potenciales principales** atribuibles a la variabilidad y cambio climático, atendiendo a los **impactos potenciales** sobre los componentes de la infraestructura ferroviaria y sobre el servicio ferroviario.
- Análisis de las **proyecciones de cambio climático** a utilizar, el origen de los datos, variables y escenarios, así como la descarga y tratamiento de los datos del Visor de Escenarios de cambio climático de la Plataforma Adaptecca [247].
- **Categorización del riesgo climático** de la integridad de la infraestructura ferroviaria y del servicio ferroviario. Se analiza la **severidad de la afectación y la probabilidad** de cada uno, indicando el nivel de riesgo obtenido diferenciando entre riesgo actual, a 30 años y a 80 años vista.

Como resultado, se elaborará un **Informe de evaluación del riesgo** en el que se refleje la relación de impactos asociados a eventos climáticos, las proyecciones de cambio climático considerados para la evaluación y los resultados obtenidos al término de esta.

En el caso que se encuentren riesgos calificados como inadmisibles, se deberá realizar un **Plan de adaptación** que recoja las medidas seleccionadas para reducir los efectos de ese riesgo.

Este análisis sirve para prevenir los impactos, siempre que sea posible, o conseguir la adaptación cuando la situación sea irreversible, identificando y proponiendo la implementación en el tiempo de las medidas necesarias para minimizar sus efectos.

(247) Escenario de emisiones intermedias (RCP4.5) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

Adif se ha marcado el objetivo de realizar **Estudios globales de Adaptación a los efectos adversos de cambio climático en toda la red ferroviaria para 2030**, en línea con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) y la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética.

El cumplimiento del DNSH en los contratos de ejecución de obras de la adaptación al cambio climático, se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.

Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos

El cumplimiento del DNSH del uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, se confirma con la realización de las siguientes actuaciones:

- Cuando proceda, la realización de una **evaluación de impacto ambiental**, incluyendo una evaluación del impacto en el estado del agua, y aplicación de las medidas de mitigación necesarias para la protección del medio hídrico.

- Identificación y análisis de los **riesgos de degradación ambiental de la calidad de las aguas y prevención del estrés hídrico** de conformidad con la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro, así como con los planes hidrológicos de cuenca. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).

- En el caso de actuaciones en el medio marino y costero, **no impedir ni comprometer de forma permanente la consecución de un buen estado medioambiental**, tal como se define en la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, a nivel de la región o subregión marina de que se trate o en las aguas marinas de otros Estados.

- No tener un impacto significativo sobre: i) las **masas de agua afectadas** o ii) **hábitats y especies protegidos** que dependen directamente del agua. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).

- Definición de las correspondientes **medidas preventivas y correctoras para la protección de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico**, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, según sea necesario: ubicación de las zonas de ocupación, impermeabilización de las zonas de maquinaria, prevención y control de vertidos, diseño de las obras de paso sobre cauces, etc.

- Respetar la **jerarquía de mitigación** y otros requisitos pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales y de flora y fauna silvestres.

- Identificación y gestión correcta de los **riesgos asociados** y la **demanda hídrica** en cada nivel de actuación. Se asegurará que los planes de gestión para el uso y la conservación de los recursos hídricos desarrollados con otras partes interesadas se han implementado.

Transición hacia una economía circular

La justificación del DNSH que se realiza en las Memorias de los proyectos, también evalúa el objetivo de la transición hacia una economía circular analizando los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, la realización de una **evaluación de impacto ambiental** incluyendo una evaluación del impacto generado por la utilización de recursos naturales y la generación de residuos; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.

- Justificación del objetivo europeo de garantizar que al **menos el 70% (en peso) de los residuos de construcción y demolición no peligrosos** (excluyendo el material natural mencionado en la categoría 17 05 04 en la lista europea de residuos) generados está **preparado para su reutilización, reciclaje y recuperación de otros materiales**, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales, de acuerdo con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición de la UE. En este sentido, Adif se ha adaptado internamente a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminantes para una economía circular, que en su artículo 26 indica que:

  - *1) Con objeto de cumplir los objetivos de la ley y de contribuir hacia una economía circular europea con un alto nivel de eficiencia de los recursos, las autoridades competentes deberán adoptar las medidas necesarias, a través de los planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los siguientes objetivos:*

  - *b) La cantidad de residuos no peligrosos de construcción y demolición destinados a la preparación para la reutilización, el reciclado y otra valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno, con exclusión de los materiales en estado natural definidos en la categoría 17 05 04 de la lista de residuos, deberá alcanzar como mínimo el 70% en peso de los producidos.*

- En los proyectos de electrificación, cumplimiento de las directrices marcadas por la Directiva 2012/19/UE sobre **residuos de aparatos eléctricos y electrónicos** (RAEE) desde el diseño de los transformadores y otros posibles aparatos eléctricos o electrónicos hasta el final de su vida útil.

- Teniendo en cuenta los impactos relacionados con el consumo de recursos y generación de residuos que producen los proyectos de plataforma, adopción de medidas que agilizan la transición a una economía circular, apoyándose fundamentalmente en el **principio de jerarquía de los residuos**, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.

- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para reducir el consumo de recursos y la generación de residuos**, conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.

- En lo relativo a la **gestión de residuos de construcción y demolición** (RCDs), aplicación de las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, sobre producción y gestión de RCDs desde el propio diseño de las actuaciones, de forma que los proyectos contemplen un estudio de gestión de RCDs que incluya los objetivos a cumplir en esta materia por parte de los adjudicatarios de las obras.

- Para el resto de las tipologías de residuos, aplicación de lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de **residuos y suelos contaminados** para una economía circular, en especial a lo concerniente a los residuos peligrosos, así como lo previsto en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, para aquellos materiales no contaminados procedentes de excavaciones que no tengan la consideración de RCD.

- Aplicación de los procedimientos específicos de Adif relativos para el tratamiento de **material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes.** Al respecto del material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes, y su gestión posterior para reutilización (como material de segundo uso o enajenable) o su gestión como residuo (en el caso de que no pueda ser destinado a reutilización), en el proyecto se deberá:

  a) Identificar y estimar los materiales susceptibles de destinarse a reutilización (ya sea para segundo uso o enajenación -incluyendo su lugar de almacenaje o acopio-), conforme a los criterios establecidos por la Dirección Técnica / Dirección de Mantenimiento de la D.G. de Conservación y Mantenimiento de Adif.

  b) Consecuencia de lo anterior, el proyecto deberá incorporar las partidas presupuestarias necesarias para el transporte, el acopio y la adecuada gestión de los materiales destinados a reutilización (segundo uso o enajenación).

  c) El resto de materiales desinstalados y desmontados que no sean destinados a reutilización tendrán necesariamente la consideración de residuo en el proyecto.

  d) En el estudio de gestión de residuos del proyecto deberá quedar claramente explicitado todo lo anterior (material procedente de desinstalaciones y desmontajes destinado a reutilización por atender a los

criterios marcados para ello; aquel que, al no cumplir dichos criterios, deberá tratarse como residuo), y deberá incorporar la adecuada y completa gestión de todos los residuos así identificados.

- Aplicación de las medidas del **I Plan Nacional de Acción en Economía Circular 2021-2023:**
  - 1. Gestión eficaz de los excedentes de tierras para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otros proyectos deficitarios.
  - 2. Incremento de la reutilización de la tierra vegetal en las obras para su aprovechamiento en labores de restauración e integración paisajística.
  - 3. Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos.
- Igualmente, en 2024, se participó en el proceso de elaboración del II Plan de Acción de Economía Circular 2024-2026. En donde, Adif y Adif AV están colaborando con la propuesta de actualización de cuatro medidas incluidas en el I Plan de Acción y la contribución de cuatro nuevas iniciativas.
- Garantizar la **recogida separada eficaz y eficiente de los residuos en origen**, así como que las fracciones separadas en origen se preparan para su reutilización o reciclaje. Para ello, podrá hacerse referencia a las medidas incluidas en el proyecto y destinadas a la recogida, separación, almacenamiento y entrega a gestor de los residuos generados, conforme a lo establecido en la Normativa interna NAG 3-0-1.0 de Adif.
- Cumplimiento lo exigido por la **Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular,** que en su artículo 30 indica: *"1. A partir del 1 de julio de 2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Asimismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria. 2. La demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, y con carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2024, garantizando la retirada de, al menos, las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior, previo estudio que identifique las cantidades que se prevé generar de cada fracción, cuando no exista obligación de disponer de un estudio de gestión de residuos y prevea el tratamiento de estos según la jerarquía establecida en el artículo 8".*
- En la construcción de nuevas estaciones y en rehabilitaciones de estaciones existentes se tendrán en consideración las directrices recogidas en la Directiva (UE) 2018/844 relativa a la **eficacia energética de los edificios** de cara a que sean edificios de consumo de energía casi nulo.
- Los diseños de edificios y las técnicas de construcción apoyarán la circularidad y, en particular, demostrarán, con referencia a la **norma ISO 20887** u otras normas análogas, un diseño eficiente en el uso de recursos, adaptable, flexible y desmontable para permitir la reutilización y reciclaje utilizando los sistemas de clasificación disponibles para residuos de construcción y demolición.
- Adif ha elaborado una **Guía sobre el control documental de la gestión de residuos en obra** con el siguiente objeto:
  - a) Ofrecer asesoramiento específico relativo al control documental de la gestión de residuos en obras, conforme marca la diversa legislación vigen-

te y dirigida a los responsables de la gestión de los residuos producidos en el ámbito de las obras, siendo en este caso las contratas adjudicatarias.

b) Informar e implicar a las Direcciones de Obra en el proceso de control de la gestión de residuos de las obras.

c) Crear un control documental para aquellas obras sujetas al Fondo MRR de la Unión Europea, para acreditar el cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de gestión de residuos de construcción y demolición.

Asimismo, Adif está desarrollando las bases de un **nuevo Modelo de gestión de residuos**, en el que se encuentran:

- **Procedimiento Específico de Gestión de Residuos Históricos** [248] para la gestión de aquellos residuos peligrosos y no peligrosos (entre los que se encuentra los residuos de construcción y demolición) generados antes de julio de 2020.
- **Contrato para la gestión de residuos históricos.**
- **Contrato para la gestión de residuos de proyectos y obras de inversión finalizadas** entre julio de 2020 y julio de 2022.
- **Contrato para la gestión de residuos de mantenimiento y explotación** generados desde julio de 2020. Aprobado en febrero de 2023.

El cumplimiento del DNSH en los **contratos de ejecución de obras** de la transición hacia una economía circular, se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.

Prevención y control de la contaminación

De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, no se espera que los proyectos generen un aumento significativo de las emisiones de contaminantes atmosféricos, ya que es una medida encaminada a la reducción de las mismas derivadas de un cambio modal de transporte de bajas emisiones. Asimismo, se debe tener en cuenta las emisiones (no significativas proporcionalmente) generadas durante el montaje y construcción de la terminal llevándose a cabo de acuerdo con la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la afección a los cursos de agua/reservas/acuíferos.

Para la justificación del DNSH de la prevención y control de la contaminación, se incluye en las Memorias de los proyectos los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, realización de una **evaluación de impacto ambiental**, incluyendo una evaluación del impacto generado por la emisión de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.
- Cumplimiento de **normativa sobre emisiones**, así como medidas para evitar la generación de polvo (riegos, cobertura de cajas de camiones, etc.), limitación de la velocidad, control del correcto mantenimiento de vehículos y maquinaria de obras para asegurar unas correctas emisiones de gases y partículas procedentes de los motores; conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- Análisis de los riesgos asociados y definición de las **medidas preventivas y correctoras destinadas a evitar los vertidos** a cauces y/o suelo desnudo.

(248) Residuo histórico: todo aquel derivado de materiales sin valor neto de almacén que se encuentran acopiados durante un plazo superior a dos años en el momento de la puesta en marcha de este nuevo modelo y cuya generación no responde a ningún trabajo en ejecución o recientemente ejecutado y de los cuales Adif tiene la intención de desprenderse. En el momento de la puesta a disposición de estos materiales para su gestión, adquieren su condición de residuo.

- **Consonancia con los planes existentes** a nivel mundial, nacional, regional o local de reducción de la contaminación.
- Cumplimiento de las **conclusiones relativas a las mejores técnicas disponibles** (MTD) pertinentes de los documentos de referencia sobre las mejores técnicas disponibles (BREF) del sector.
- Aplicación de **soluciones alternativas al uso de sustancias peligrosas.**
- Consonancia con el **uso sostenible de los plaguicidas.**
- Consonancia con las **mejores prácticas para combatir la resistencia a los antimicrobianos.**
- Justificación del **carácter de las actuaciones contempladas** en cuanto a promover el uso de la electricidad frente a los combustibles fósiles, con una clara reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Respecto al **uso de traviesas de madera tratadas con creosota, si bien el Reglamento de Ejecución 2022/1950** ha prorrogado su utilización en determinados casos como las traviesas de ferrocarril y los postes de electricidad y telecomunicaciones, en Adif se está trabajando, por un lado, en su sustitución a través de contratos de renovación de ciertas líneas y, por otro lado, se está evaluando la viabilidad técnica de sustituirlas por otras alternativas cuando no se pudieran sustituir por traviesas de hormigón.
- **Mapas Estratégico de Ruido. FASE IV:** Tal y como establece la Ley y Real Decreto 1513/2005, Adif debe completar la elaboración de **Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y los Planes de Acción con el Ruido (PAR)** de los grandes ejes ferroviarios, es decir, aquellos que superen los 30.000 trenes/año. En este sentido, los «Mapas Estratégicos de Ruido de los Grandes Ejes Ferroviarios. Fase IV» se espera sean aprobados por la Dirección General del Sector Ferroviario en enero de 2025.
- Inclusión de un **análisis de los efectos producidos por las emisiones acústicas y las vibraciones en fase de obra**, y contempla las medidas correctoras necesarias para reducirlos (entre otras: limitación horaria, plan de rutas, empleo de maquinaria con bajo nivel de ruido y correcto mantenimiento de la misma), conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- Análisis de los **efectos generados por el ruido y las vibraciones en la fase de explotación** y, en su caso, mitigación mediante la introducción de medidas correctoras que cumplan con la Directiva 2002/49/CE. En su caso, el proyecto deberá incluir un estudio específico de ruido y vibraciones, conforme a la metodología estandarizada (de acuerdo con lo establecido en la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero), que permita una adecuada valoración del impacto acústico y vibratorio y una definición precisa de las medidas para reducirlo.

Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas

Para la justificación del DNSH de la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, se incluye en las Memorias de los proyectos el análisis de los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, realización de una **evaluación del impacto ambiental** de acuerdo con la Directiva 2011/92/UE y la Directiva 92/43/CEE y se han aplicado los pasos de mitigación requeridos para reducir la fragmentación y degradación de la tierra, en particular los pasillos verdes y otras medidas de conectividad ecológica, así como las especies de animales protegidas pertinentes enumeradas en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE, que se han basado en objetivos de conservación establecidos.

- **Análisis de los efectos generados por las actuaciones objeto de proyecto sobre la fauna, la vegetación y los espacios naturales**, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. En su caso, realización de estudios específicos botánicos / faunísticos / de afección a espacios naturales.
- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para asegurar la integridad de la vegetación, la fauna y los espacios naturales**, conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, entre otras: delimitación de las superficies de actuación y protección física de la vegetación, planes de prevención y extinción de incendios, restricciones espaciales y temporales a la ejecución de actuaciones, medidas de permeabilidad de la infraestructura, medidas anticolisión/antielectrocución de la fauna, medidas de integración y restauración ecológica y paisajística.
- En su caso, **acreditación de la no afección a un espacio natural** catalogado mediante informe del órgano gestor de dicho espacio.
- Respetar la **jerarquía de mitigación** y otros requisitos pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales.
- Respetar la **Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad**, y el resto de la normativa nacional aplicable.

Salvaguardas mínimas

El cumplimiento de las salvaguardas mínimas sociales, de acuerdo con el marco normativo establecido por la Unión Europea; las salvaguardas mínimas se basan en la siguiente normativa que, dada la naturaleza jurídica de la organización, Entidad Pública Empresarial (EPE), contempla obligaciones sociales que deben ser cumplidas tanto por contratistas como subcontratistas:

a) **Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público**, así como Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales y en la D.A. 8ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

b) Las **Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.**

c) Los **Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas.**

d) Los **principios y derechos establecidos en los convenios fundamentales a que se refiere la Declaración – Convenios fundamentales de la OIT** de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en concreto (Convenio N.º 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso, el Convenio N.º 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso, el Convenio N.º 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación), el Convenio N.º 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración; y el Convenio N.º 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil).

e) La **Carta Internacional de Derechos Humanos.**

Todo lo establecido anteriormente se ve reforzado por lo previsto en el **Plan de Contratación Socialmente Responsable**, que se aplica a Adif y, parcialmente, a la contratación de Adif AV (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero).

Además, la Entidad dispone de sus **procedimientos corporativos y normas de conducta, políticas anticorrupción y demás medidas contra la corrupción y el soborno**, así como mecanismos donde se detallen conductas ilegales en la organización o en las relaciones de esta con su entorno (socios de negocio y otros grupos de interés), donde se recoge cómo cumplen con estos aspectos, tales como **Código Ético y de Conducta, Política de Conflicto de Interés, Política Corporativa de Lucha contra el fraude, Política de Atenciones y Regalos, Política de uso de medios tecnológicos, Política de protección al denunciante de irregularidades**, etc.

Con respecto a la aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos para la monitorización, gestión y mitigación de los riesgos en materia laboral, de DD.HH. y, en general, en materia social, en Adif como entidad pública, el riesgo en relación con los derechos humanos es muy bajo, la actividad que se desarrolla principalmente es en España y con una **normativa muy reglada que cumple con el respeto de los derechos humanos** (es decir, no se tienen actividades en países en vías de desarrollo).

Precisamente, por ser entidad pública la ***Due Diligence*** en todas las contrataciones que se realizan es la propia aplicación de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, que contiene todos los requerimientos y exigencias en cuanto a condiciones fiscales, garantías, condiciones sociales o medioambientales que deben cumplir los licitadores como requisitos estrictos para poder acceder a la licitación/convocatoria pública. En la auditoría del sistema de gestión de riesgo de fraude, precisamente se traslada que el carácter público de Adif y la aplicación de la Ley 9/2017, que constituye la propia aplicación de la normativa pública una *Due Diligence* de facto; es la *Due Diligence* para contratar con proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.

Asimismo, la entidad dispone de un **Código Ético y de Conducta** que aplica a todos los empleados y que vela por el respeto de los derechos humanos. Todo el modelo de gestión ética constituye en sí mismo, un compendio de medidas para prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos, incluido el respeto a los derechos humanos, disponiendo además la entidad de un **Canal ético para denunciar conductas.**

A continuación, se presentan los **resultados del proceso de elegibilidad y alineamiento a la mitigación del cambio climático** según el cálculo de los indicadores y el cumplimiento de los criterios técnicos exigidos y justificados en los apartados anteriores para facilitar la cumplimentación de las plantillas oficiales.

Tabla de reporte Taxonomía Ambiental [249][250]

Volumen de Negocio

Año financiero	2024			CTS							Criterios DNSH								
Actividades económicas (VOLUMEN DE NEGOCIO)	Códigos	Volumen de negocios absolutos (Mill.€)	Proporción Vol. Negocios%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Ag Rec. hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Ag Rec. hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción VNN que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año N-1	Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	812	73%	S	N	N	N	N	N		S	S	S	S	S	S	63%	F	
VNN actividades medioambientales sostenibles (se ajustan a la taxonomía) (A.1)		812	73%	73%							S	S	S	S	S	S	63%		
De las cuales facilitadoras		812	73%	73%							S	S	S	S	S	S	63%	F	
De las cuales de transición				0%															T
A.2. Actividades elegibles pero no alineadas																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	269	24%	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								34%		
Volumen de negocios de actividades (A.2)		269	24%	24%													34%		
TOTAL (A.1 + A.2)		**1.082**	**97%**	**97%**													**97%**		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES																			
VNN de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		**35**	**3,17%**																
TOTAL (A+B)		**1.117**	**100%**																

(249) S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente.

(250) EL: actividad elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente N/EL: actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo pertinente.

CapEx

Año financiero	2024	CTS	Criterios DNSH

Actividades económicas (CapEx)	Códigos	CapEx(Mill.€)	Proporción CapEx%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Ag Rec. hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Ag Rec. hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año N-1	Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	1.231	76%	S	N	N	N	N	N		S	S	S	S	S	S	73%	F	
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.231	76%	76%							S	S	S	S	S	S	73%		
De las cuales facilitadoras		1.231	76%	76%							S	S	S	S	S	S	73%	F	
De las cuales de transición				0%															T
A.2. Actividades elegibles pero no alineadas																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	399	24%	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								27%		
CapEx de actividades (A.2)		399	24%	24%													27%		
TOTAL (A.1 + A.2)		**1.629**	**100%**														**100%**		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES																			
VNN de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		-	0%																
TOTAL (A+B)		**1.629**	**100%**																

OpEx

Año financiero	2024			CTS								Criterios DNSH								
Actividades económicas (OpEx)	Códigos	OpEx(Mill.€)	Proporción OpEx%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Ag Rec. hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Ag Rec. hídricos y marinos	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad y ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año N-1	Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	1.225	75%	S	N	N	N	N	N		S	S	S	S	S	S	63%	F	
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.225	75%	75%							S	S	S	S	S	S	63%		
De las cuales facilitadoras		1.225	75%	75%							S	S	S	S	S	S	63%	F	
De las cuales de transición				0%															T
A.2. Actividades elegibles pero no alineadas																			
Infraestructura para el transporte ferroviario	CCM 6.14	381	23%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								35%		
OpEx de actividades (A.2)		381	23%	23%													35%		
TOTAL (A.1 + A.2)		**1.606**	**98%**	**98%**													**98%**		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES																			
VNN de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		35	2,15%																
TOTAL (A+B)		**1.624**	**100%**																

7.4. Contribución al desarrollo socioeconómico

		Contribución económica		
		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Generación de riqueza	Gasto realizado en personal (salarios) (miles de euros)	659.029	716.999	752.397
	Contribución a grupos de interés (valor económico distribuido[251]) (millones de euros)	1.550,10	1.694,20	1.775,20
Pago de impuestos	Pago de impuestos por empleados (Seguridad Social) (miles de euros)	153.916	174.624	184.860
	Pago de impuestos por empleados (IRPF) (miles de euros)	93.982	104.116	111.734
Fomento de la actividad económica	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)	4,90	31,80	744,50
	Importe adjudicado construcción (M€) (IVA no incl.)	1.896,29	1.869,76	1.470,62
	Gasto incurrido en labores de mantenimiento de red convencional (M€) (IVA no incl.)	535,70	595,20	617,80
	Gasto total en explotación de red convencional (referido a la gestión del tráfico ferroviario) (M€) (IVA no incl.)	204,20	224,60	224,50

(251) Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1:** Valor económico directo generado y distribuido.

		Contribución social		
		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Empleo	Nº de empleos directos generados [252]	12.325	12.806	13.429
	% empleo indefinido	98,24	98,17	98,51
	Horas de formación (totales)	1.322.520	1.717.079	1.268.548
	Horas de formación (totales) del género masculino	1.019.541	1.347.761	997.124
	Horas de formación (totales) del género femenino	302.979	369.318	271.424
	Inversión en formación (M€)	7,50 [253]	10,32 [254]	12,35 [255]
	Complemento de ayuda social (€ para gastos médicos por empleado)	163.761	430.658	430.447
	Media de horas de formación al año por empleado	107,90	136,29	95,82
	Media de horas de formación al año por empleado del género masculino	98,22	131,64	94,30
	Media de horas de formación al año por empleada del género femenino	161,65	156,42	101,85
Servicio	Inversión en red convencional (renovación, mejora y reposición de los activos en explotación (M€) (IVA inc.)	770,23	1.283,97	1.903,84
	Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones (M€) (IVA inc.)	17,86	21,30	35,80
	Inversión en renovación y mejora de los activos de la Entidad (en el ámbito de estaciones, instalaciones logísticas e inversiones transversales) (M€) (IVA inc.)	180,38	361,40	620,89
	Km de red total gestionada	11.894 [256]	11.674 [257]	11.672
	Km de línea renovados o mejorados	132,60	231,98	112,00
	% renovado o mejorado	1,12	1,98	0,96
	Km de líneas electrificadas en servicio	6.735,80	6.718,60	6.719,60

(252) Incluye las personas trabajadoras del consorcio Adif-KSA
(253) Dato integrado Adif y Adif AV.
(254) Dato integrado Adif y Adif AV.
(255) Dato integrado Adif y Adif AV.
(256) Corrección dato Informe de Gestión 2023: 11.869,90 km.
(257) Corrección dato Informe de Gestión 2023: 11.689,20 km.

Contribución social

		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Servicio	Circulación de trenes (media diaria)	4.801	5.099	4.920
	Circulaciones (total)	1.752.541	1.861.257	1.800.563
	Km-tren (media diaria) (258)	335.687	338.096	334.039
	Km-tren (259) (total - en Millones)	122,53	123,40	122,26
	Nº de estaciones titularidad de Adif	1.451	1.451	1.448
	Nº de usuarios de estaciones de viajeros	731.410.345	751.612.757	808.008.,603
	Nº de empresas que operan en la red de Adif (liberalización)	18	18	22
	Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	57	57	57
	Nº de estaciones con Servicio Asistencia Adif Acerca	98	99	100 (260)
Accesibilidad	Nº de actividades del Programa Estación Abierta	118	113	139
	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% viajeros) (261)	86,88	86,93	88,33 (262)
	Inversión en obras de mejora de la accesibilidad (M€) (IVA inc.)	5,88 (263)	11,09 (264)	16,79

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

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

(260) El núm. de estaciones Adif y Adif AV donde se presta el Servicio Acerca se ha incrementado en 2024 con la inclusión de la estación de Avilés, hasta alcanzar un total de 146 (100 titularidad de Adif y 46 titularidad de Adif AV), de las cuales 70 de ellas con modalidad permanente (presencia de Asistentes Adif Acerca en todo el horario de Servicio de la estación) y 76 con asistencia en modalidad puntual (presencia de Asistentes únicamente en las franjas horarias en que se haya solicitado asistencia con antelación mínima de 12h previas a la salida del tren).

(261) Dato agregado Adif y Adif AV.

(262) Utilizado para el cálculo el nº de viajeros de 2023.

(263) Dato agregado Adif y Adif AV.

(264) Dato agregado Adif y Adif AV.

		Contribución social		
		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Acción social/ contribución a la comunidad	Nº de entidades no lucrativas con las que colabora	70	59	25
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (€)	1.704.476,96	1.866.490,66	1.645.885,28
	Porcentaje de compras con criterios responsables	100	100	100
	Inversión en la comunidad (lucro cesante Estación Abierta) (€)	368.774	135.083	120.905
	Convenios, acuerdos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif (265)	214	217	220
	Integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) (IVA no incl.) (266)	4.699,18	4.875,42	5.516,36
	Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en un plazo inferior a 7 días (267)	96,10	99,00	97,79
	Contratos de Patrocinio en vigor (268)	3	5	2
Conocimiemto e investigación	Nº de proyectos de I+D+i cerrados	1	1	0
	Presencia en asociaciones y organismos internacionales (269)	143	145	184
	Presencia en proyectos y actividades internacionales (270)	66	80	75
	Inversión en I+D+i (M€)	3,37	9,07	7,86
	Ideas y proyectos desarrollados en intraemprendamiento, finalistas de Adif Talento en el año, con implantación total o parcial (%) (271)	54	43	50

(265) Dato acumulado. El cómputo realizado en años anteriores puede sufrir modificaciones al alza en años sucesivos debido a la tramitación definitiva de nuevos convenios.
(266) Dato agregado Adif y Adif AV.
(267) Dato agregado Adif y Adif AV.
(268) Dato agregado Adif y Adif AV (valor acumulado).
(269) Dato agregado Adif y Adif AV.
(270) Dato agregado Adif y Adif AV.
(271) Dato agregado Adif y Adif AV.

Contribución social

		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Conocimiemto e investigación	Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados del total de iniciativas) (272)	85,42	89,59	71,43
	Innovación abierta y emprendimiento (Alianzas innovación abierta: protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc.) (273)	8	5	3
	Nº de empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias (274)	25	27	27
	Nº de empresas participantes en iniciativa lanzada por Adif y la asociación *"The Railway Innovation Hub Spain"* (275)	83	108	93
	Nº de iniciativas en marcha de transformación digital (276)	20	19	21
	Inversión en transformación digital (277) (M€)	6,00	33,50	49,78

Contribución ambiental (276)

		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Lucha contra el cambio climático	Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO_2eq)	7.591	11.542	11.577
	Mejora de la eficiencia energética (GWheq)	53,70	69,69	69,91
	Reducción acumulada del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 (Gwheq) (279)	2.900	2.900	2.900
	Reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 (ktCO_2eq) (280) (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO)	3.700	3.700	3.700

(272) Dato agregado Adif y Adif AV.
(273) Dato agregado Adif y Adif AV.
(274) Dato agregado Adif y Adif AV.
(275) Dato agregado Adif y Adif AV.
(276) Dato agregado Adif y Adif AV.
(277) Dato agregado Adif y Adif AV.
(278) Indicadores señalados con ***: Datos agregados (Adif +Adif AV).** La generación de residuos corresponde en todos los casos a Adif, independientemente de que el activo sobre el que se realiza sea de Adif AV. Último dato disponible, valor provisional 2024 a fecha de cierre del IG2024. El valor definitivo se presentará en el segundo semestre de 2025, en la Memoria Medioambiental de la Entidad.
(279) Dato agregado Adif y Adif AV.
(280) Dato agregado Adif y Adif AV.

		Contribución ambiental [276]		
		Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024
Lucha contra el cambio climático	Objetivo de reducción de huella de carbono para 2030 (%) [281]	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular
	Porcentaje de energía eléctrica comprada con certificado de GdO [282]	100	100	100
	Porcentaje de energía procedente de fuentes renovables	69,60	72,40	70,50
	Recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación) (M€) [283]	33,33	92,41	92,41 [284]
Minimización de impactos	Gastos en prevención de incendios (M€)	18,67	32,85	34,30
	Nº de informes de revisión ambiental (proyectos)	806	855	590
	Nº de informes de seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA	760	970	1.891
	Nº de informes normativos de seguimiento ambiental de obras sometidas a DIA	53	72	85
	Residuos peligrosos gestionados (Tn)	110,08	133,80	4.147*
	Residuos peligrosos destinados a valorización (%)	85,70	85,30	99,69*

(281) Dato agregado Adif y Adif AV.
(282) Dato agregado Adif y Adif AV.
(283) Dato a cierre de año anterior (2020, 2021 y 2022, respectivamente).
(284) Dato a cierre de 2023, última información disponible. La información relativa a 2024 se presentará en el segundo semestre de 2025 en la Memoria Medioambiental de la Entidad.

7.5. Informe de auditoría SCIIF

El Informe de **Auditoría del Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF)** se publica en la web de la Entidad como Informe independiente junto con el Informe de Gestión.

PKF Attest

Informe de auditor referido a la *"Información relativa al Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF)"* de Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias correspondiente al ejercicio 2024

https://www.adif.es/documents/20124/45201947/2024_INFORME_AUDITOR%C3%8DA_SCIIF_ADIF.pdf

adif