

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

ADIF

INFORME DE GESTIÓN

EJERCICIO 2018

(Incluye la Información No Financiera)

INDICE

1.INFORMACIÓN NO FINANCIERA (aspectos a incluir según la ley 11/2018 de 28 de diciembre)	3
1.1. INFORMACION GENERAL DE LA ENTIDAD.....	4
1.2. MODELO DE NEGOCIO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS.....	5
1.2.1. Entorno Empresarial y Análisis de Materialidad.....	8
1.2.2. Mercados en los que Operamos.....	13
1.2.3. Estrategias y Objetivos.....	14
1.2.4. Políticas Aplicadas e Indicadores Clave.....	18
1.2.5. Retos a Futuro.....	22
1.3. GOBIERNO Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.....	25
1.3.1. Estructura de Gobierno.....	26
1.3.2. Consejo de Administración.....	27
1.3.3. Otros Órganos de Gestión Interna.....	29
1.3.4. Ética y Transparencia.....	32
1.4. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS.....	34
1.4.1. Descripción de Riesgos y Procedimientos de Diligencia Debida Aplicados.....	34
1.4.2. Riesgos financieros y Sistemas de Control.....	35
1.4.3. Sistema de Control Interno de la Información Financiera.....	36
1.5. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES.....	38
1.5.1. Efectos Actuales y Previsibles de las Actividades del Negocio.....	38
1.5.2. Contaminación: Medidas de Prevención.....	42
1.5.3. Gestión de Residuos: Medidas, Prevención y Economía Circular.....	44
1.5.4. Uso Sostenible de Recursos: Consumos de Energía y Combustible.....	46
1.5.5. Cambio Climático: Medidas Adoptadas y Medios Implementados.....	49
1.5.6. Protección de la biodiversidad: Medidas Adoptadas para Preservar Áreas Protegidas.....	55
1.6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL.....	59
1.6.1. Hitos en la Gestión de Personas y Cuestiones Sociales.....	59
1.6.2. Distribución de Empleados: Cuadros de Información y Análisis.....	62
1.6.3. Organización del Diálogo Social, y Salud y Seguridad en el Trabajo.....	65
1.7. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA ENTIDAD.....	68
1.7.1. Medidas Adoptadas para Prevenir la Corrupción y el Soborno.....	68
1.7.2. Compromisos Sociales en Materia de Sostenibilidad, Subcontratación de Proveedores y Consumidores.....	71



2. ACTUACIONES REALIZADAS EN LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE LA ENTIDAD	73
2.1. ESTACIONES DE VIAJEROS	73
2.2. SERVICIOS LOGÍSTICOS	75
2.3. PATRIMONIO Y URBANISMO.....	77
2.4. CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	78
2.4.1. En el ámbito de la Red	78
2.5. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD	84
2.5.1. Gestión de la Circulación	84
2.5.2. Parámetros Principales del sistema de Incentivos.....	89
2.6. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS.....	90
2.6.1. Protección y Seguridad	91
2.6.2. Telecomunicaciones	91
2.6.3. Seguridad en la Circulación	92
2.7. SOCIEDADES FILIALES Y PARTICIPADAS.....	94
2.8. SOCIEDADES Y OPERACIONES DE INTEGRACIÓN	94
2.9. LÍNEA ALTA VELOCIDAD MECA⇌MEDINA: PROYECTO HARAMAIN.....	97
2.10. COMBUSTIBLE.....	98
3. INFORMACIÓN FINANCIERA	98
3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO	98
3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD	102
3.3. CÁNONES FERROVIARIOS	104
3.4. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL.....	110
3.5. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO	111
3.6. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA.....	112

1. INFORMACIÓN NO FINANCIERA (ASPECTOS A INCLUIR SEGÚN LA LEY 11/2018 DE 28 DE DICIEMBRE)

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

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

En esta línea, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) ha preparado un estado de información no financiera adaptado a las previsiones establecidas en la citada Ley 11/2018, que constituye la mejor práctica en esta materia.

Desde el ejercicio 2017, ADIF ha optado por la presentación del Informe de Gestión Integrado, incluyendo en el mismo el estado de información no financiera, sometiéndose a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el Informe de Gestión. En cuanto al marco de reporte se ha basado en los estándares de Global Reporting Initiative (G4GRI) con el objetivo de identificar, recopilar y reportar información sobre los impactos vinculados a cuestiones medioambientales, sociales y económicas, así como la gestión de éstos de manera clara y comparable, proporcionando una imagen completa y equilibrada de los temas materiales de nuestra organización. Paralelamente, en el ejercicio 2017 se ha complementado el reporte estableciendo una correlación de los estándares G4GRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) sobre los que impacta la actividad de la entidad, proporcionando un marco global para que las organizaciones y grupos de interés evalúen su impacto local, regional y global. Para ello, en primer lugar se han priorizado esos objetivos según el sector y tipo de negocio de la entidad para así, poder identificar los ámbitos más relevantes en los que la organización puede contribuir e integrar estos objetivos a la estrategia corporativa.

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

1.1. INFORMACION GENERAL DE LA ENTIDAD

ADIF es una Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, que ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad. Las infraestructuras ferroviarias facilitan la movilidad, la vertebración y el desarrollo económico.

El servicio público que presta ADIF y el impacto que genera en el medio ambiente y en la sociedad, hacen que su nueva orientación estratégica se haya basado en el concepto de desarrollo sostenible; integrando, de manera coherente, las tres esferas del mismo (económica, social y medioambiental), y tomando como referente de alto nivel los compromisos adquiridos por todos los actores, nacionales e internacionales, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Como entidad pública bien gobernada, la responsabilidad social debe inspirar su actividad, procurando asegurar la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés.

En esta etapa, ADIF apuesta firmemente por la transformación digital y la innovación como palancas para contribuir a alcanzar estas metas. Además, las personas que forman parte de ADIF, son protagonistas de esta nueva etapa de transformación.

Tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental y con altos estándares de calidad; desde el compromiso de responsabilidad social con los ciudadanos. Una responsabilidad social, que se fundamenta en principios éticos relacionados con la gestión y con el papel de la empresa en la sociedad. Tiene como eje vertebrador la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés; y su finalidad última, es contribuir a la sostenibilidad del desarrollo que propicia nuestra actividad, desde una perspectiva integral.

Su principal objetivo es conseguir la máxima eficiencia y optimizar la operativa de gestión de la infraestructura, concentrando esfuerzos en conseguir un sistema ferroviario económicamente sostenible; siempre bajo la premisa de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad del servicio. Esta estabilidad permitirá:

- Dinamizar el sector favoreciendo la competencia, obteniéndose una mayor y más eficiente oferta de movilidad, con precios más competitivos.
- Crear las circunstancias que permitan a los operadores nacionales desarrollar su gestión en un mercado liberalizado.

- Maximizar el uso de una red de infraestructuras de gran calidad financiadas con fondos públicos.
- Reducir el coste para la Administración de los servicios con obligaciones de Servicio Público.
- Convertir al ferrocarril en un modo de transporte competitivo.

Por ello, todas las acciones que se implementan han de tener como objeto el incremento de ingresos, la reducción de gastos y la eficiencia en la gestión; siempre con el objetivo, ya mencionado, de mantener los altos índices actuales de seguridad y calidad de servicio.

Principal normativa aplicable:

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

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

1.2. MODELO DE NEGOCIO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Las principales actividades desarrolladas por ADIF son la construcción, explotación y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias de la red convencional, entre las que se incluye la gestión de las estaciones y centros logísticos.

ADIF, dada su naturaleza y orientación, persigue optimizar su aportación como entidad de servicio público; por lo tanto, el modelo de negocio no está basado en la rentabilidad económica, sino en la sostenibilidad financiera, la eficiencia, y la rentabilidad social, entendiendo esta última como la que resulta del bienestar social generado por el desarrollo económico, la cohesión social y la conservación ambiental.

Es importante destacar la relevancia de la seguridad dentro del modelo de actividad de ADIF. La seguridad es una prioridad en la gestión de todas las áreas operativas y corporativas de la empresa, anteriores, entendiéndola desde un punto de vista integral, es decir, considerando la seguridad en la circulación, la ciberseguridad, la seguridad de las personas y bienes, y la seguridad y salud de los trabajadores.

ADIF desarrolla su actividad en el territorio nacional, administrando la red ferroviaria convencional distribuida por toda la geografía española. En 2018, la longitud de red cuya gestión corresponde a ADIF, según la Declaración de Red del ejercicio 2019, es de 11.992 km.

Construcción

La actividad de construcción de ADIF engloba tanto la construcción de nuevas infraestructuras (vías, túneles, viaductos, etc.), así como la modernización y renovación de los activos de la red ferroviaria de interés general, derivadas de lo encomendado específicamente por el Ministerio de Fomento o de actuaciones puntuales que propone el propio ADIF u otros terceros interesados.

Mantenimiento

El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria es el conjunto de operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red. Su objetivo es el de mantener operativa la red de forma continua para asegurar su correcto funcionamiento y que el tráfico se gestione de una forma segura y con la máxima regularidad. Los procesos de mantenimiento se pueden agrupar en tres principales actividades: mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones de mejora.

Explotación

ADIF es la encargada de la gestión y administración en la explotación de las infraestructuras ferroviarias de interés general de su titularidad y de aquellas cuya gestión sea de su responsabilidad. Entre las principales actuaciones de explotación de ADIF cabe destacar la gestión del tráfico ferroviario, el cálculo de cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias, estaciones y otras instalaciones ferroviarias y la explotación de las estaciones de viajeros, entre otras. Para llevar el control y mantener todo el sistema ferroviario funcionando a su máxima capacidad y a pleno rendimiento, y evitar, en la medida de lo posible, que las incidencias afecten a la normalidad del tráfico, ADIF cuenta con una red de Centros de Gestión de Tráfico, que se encargan de llevar este control y que coordinan la explotación ferroviaria.

Seguridad Integral del Sistema Ferroviario

La cultura de seguridad de ADIF se basa en la evaluación de los riesgos para poder aplicar las medidas preventivas, correctivas y de mejora necesarias para la minimización de dichos riesgos.

- Protección y seguridad: Seguridad en infraestructuras e instalaciones de la compañía mediante la implementación de los sistemas y protocolos oportunos en casos de incidentes o emergencias, en colaboración con las entidades públicas competentes.
- Seguridad en la circulación ferroviaria: Control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de ADIF y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios la confianza en la red por la que transitan.
- Prevención de Riesgos Laborales: Compromiso con la seguridad y salud de los trabajadores propios, colaborando con otras empresas para conocer y controlar los riesgos derivados de la interacción con contratistas y proveedores, así como de todo aquel que desempeñe un trabajo puntual o de larga duración para ADIF.
- Ciberseguridad: Protección de los sistemas de información de ADIF frente a intrusiones y agresiones externas.

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales

La experiencia de ADIF en la construcción, explotación y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias bajo los más altos estándares de calidad y seguridad ha posicionado a la entidad los últimos años como referencia del sector. Por este motivo, ADIF participa en diferentes iniciativas internacionales como el desarrollo de la red ferroviaria transeuropea y el desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras.

Además, ADIF lleva a cabo otras actividades relacionadas con servicios logísticos, la gestión del patrimonio y de las sociedades de integración, filiales y participadas:

Servicios Logísticos

ADIF pone a disposición de las empresas ferroviarias y de los distintos candidatos una amplia red de instalaciones logísticas diseñadas para facilitar el intercambio modal y el transporte de mercancías por ferrocarril. En estas instalaciones gestiona los recursos y espacios disponibles, y garantiza la prestación de los servicios que aporten valor añadido a la cadena de transporte ferroviario y su logística, con criterios de transparencia, objetividad y no discriminación.

ADIF ha consolidado el desarrollo de diferentes modelos de gestión para sus instalaciones como son la gestión directa, la gestión en autoprestación y la gestión a riesgo y ventura. Igualmente tiene suscritos acuerdos de colaboración con distintas Autoridades Portuarias, para la prestación de los servicios de acceso y expedición de trenes a estos puertos, así como las maniobras en su interior en colaboración con el responsable de seguridad en la circulación de cada Autoridad Portuaria.

Patrimonio y Urbanismo

Esta actividad consiste en la gestión y administración del patrimonio inmobiliario de titularidad de ADIF, contribuyendo 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.

Sociedades de Integración, Filiales y Participadas

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

1.2.1. Entorno Empresarial y Análisis de Materialidad

ADIF persigue basar su gestión en la responsabilidad ante la sociedad, por ello es fundamental escuchar a los diferentes grupos de interés y establecer canales de transparencia y diálogo con los mismos.

ADIF considera como grupo de interés a todo colectivo social que se ve o se puede ver afectado por la actividad de la empresa, ahora o en el futuro, y/o que, de manera legítima, afecta o puede afectar a la actividad de la empresa y, por lo tanto, a sus resultados. Entre sus grupos de interés se encuentran las empresas ferroviarias, los viajeros, los ciudadanos, las administraciones públicas, los empleados, los gobiernos de otros países, los proveedores, los socios de negocio y aliados y la sociedad (ONGs, asociaciones, etc.). El Plan Transforma 2020 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, cinco grupos de interés:

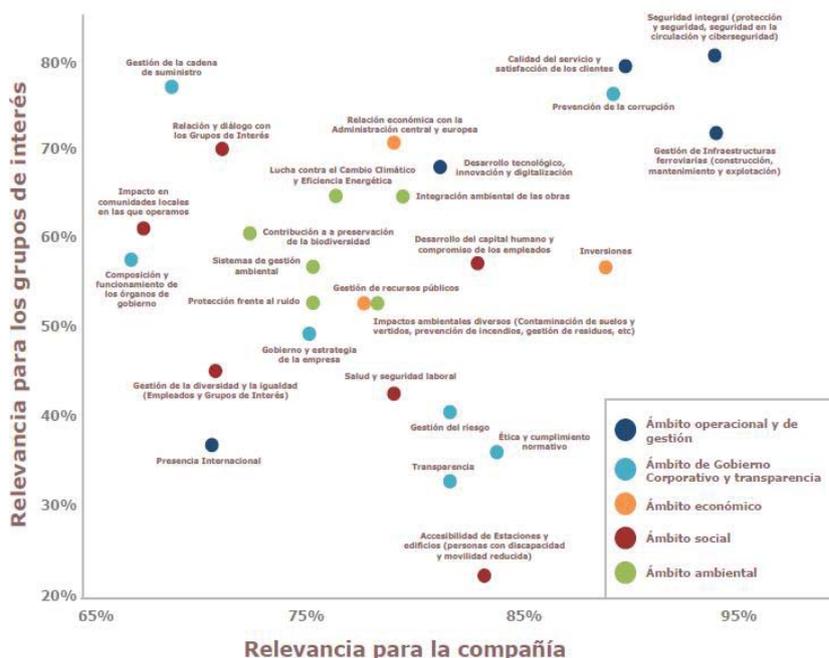


Durante el 2018, en el seno del Plan de Empresa 2018-2020, denominado PT2020, se ha analizado la información de la actividad de ADIF y su relación con los diferentes grupos de interés. A través de la actualización del informe de materialidad, que es aquél que permite identificar los aspectos de la actividad empresarial que resultan más relevantes, se obtuvo que los factores: SEGURIDAD, SERVICIO Y SOSTENIBILIDAD deben tener necesariamente un papel muy relevante en la articulación de nuestra estrategia empresarial.

El análisis de materialidad de ADIF 2018, se realizó teniendo en cuenta por un lado la relevancia para la Entidad (posible impacto de los aspectos considerados sobre su estrategia y sus objetivos) y, por otro lado, la relevancia para los grupos de interés (clientes, administraciones, inversores, sociedad, empleados, proveedores, socios y aliados). Las expectativas se han clasificado en 5 grandes ámbitos: operacional y de gestión, económico, ambiental, social y, por último, gobierno corporativo y transparencia. En cada ámbito se ha cruzado la relevancia que otorga internamente ADIF a diferentes aspectos, con la que le otorgan nuestros grupos de interés, con la finalidad de definir las prioridades del Plan Transforma 2020. En el análisis de materialidad del 2019, se incluirá además la valoración de los aspectos de la actividad con impacto directo en los ODS.

El resultado de este cruce, que se muestra en el siguiente gráfico, pone de manifiesto que las prioridades son las siguientes: seguridad (incluye los diferentes aspectos relacionados con la seguridad integral), servicio (incluye aspectos relacionados con la calidad, la construcción, la gestión de la red y las estaciones, etc.) y sostenibilidad (agrupa numerosos aspectos relacionados con la gestión económica, el gobierno de la empresa, el impacto en la cohesión social y el impacto en el medioambiente).

Como conclusión, resulta evidente que estos tres factores: seguridad, servicio y sostenibilidad deben tener necesariamente un papel muy relevante en la articulación de nuestra estrategia empresarial.



En el análisis de su entorno empresarial, ADIF es consciente de la importancia de mantener una relación cercana, accesible y transparente con todos sus grupos de interés, por lo que da gran importancia a la gestión activa de sus canales de comunicación y a poder escuchar lo que sus grupos de interés demandan y piensan sobre ADIF.

ADIF prevé en el futuro revitalizar la presencia de la entidad en Internet mediante el desarrollo y la creación de una nueva página web corporativa y potenciando el diálogo con los grupos de interés a través de las redes sociales. En la siguiente tabla se puede ver un resumen de los canales de comunicación establecidos con los diferentes grupos de interés de ADIF:

GRUPO DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS E INVERSORES (Ministerio de Fomento, Administración y organizaciones financieras)	<ul style="list-style-type: none"> ● Comunicación continua a través de los organismos competentes (Subsecretaría de Estado, Secretaría de Estado de Infraestructuras, etc.) ● Reuniones de seguimiento ● Convenios de colaboración
CLIENTES EXTERNOS (usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes empresas, gobiernos de otros países)*	<ul style="list-style-type: none"> ● Oficinas de Atención al Cliente en las estaciones de Adif (atención personalizada, gestión de reclamaciones y sugerencias, etc.) ● Encuestas anuales de satisfacción a viajeros y a arrendatarios de los locales comerciales situados en las estaciones de Adif ● Teléfonos de información y correo electrónico ● Convenios y acuerdos ● Mecanismos de reclamación y sugerencias (aplicación informática RECLAMA, libros de reclamaciones, etc.) ● Reuniones con representantes de grupos de ciudadanos interesados en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad ● Buzón de comunicación ● Redes Sociales ● Canal App Adif (información en tiempo real del estado de la red y horarios)

GRUPO DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
PROVEEDORES	<ul style="list-style-type: none"> ● Comunicación vía correo electrónico o telefónica ● Convenios de colaboración
SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS	<ul style="list-style-type: none"> ● Acuerdos y colaboraciones sectoriales ● Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales ● Eventos y foros especializados ● Correo electrónico o teléfono
SOCIEDAD (ciudadanos, asociaciones, ONGs, organizaciones europeas e internacionales)**	<ul style="list-style-type: none"> ● Informes anuales de Adif y otras publicaciones ● Información permanente a través de los medios de comunicación ● Comunicación web ● Redes Sociales ● Portal de Transparencia
EMPLEADOS***	<ul style="list-style-type: none"> ● Portal corporativo Inicia ● Comités de representación de los trabajadores de Adif ● Encuestas de clima laboral y de compromiso con Adif ● Plan de Comunicación Interna ● Comunicaciones internas ● Información sobre cursos de formación ● Buzón de sugerencias ● Buzón de iniciativas para la mejora

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

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Adif se encuentra adscrita al Ministerio de Fomento que ejerce un rol regulador e inversor, por lo que la entidad tiene el compromiso de mantener una relación continua basada en la transparencia, a través de una gestión eficaz y sostenible de sus actividades. La relación entre Adif y el Ministerio de Fomento se establece principalmente a través de la Subsecretaría de Estado, la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y especialmente, con la Secretaría General de Infraestructura. Pero también está en contacto continuo con otras entidades adscritas al mismo, tales como Renfe Operadora y con otros ministerios como el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Por otro lado, Adif mantiene una relación con organismos reguladores tales como el Tribunal de Cuentas y la Intervención General del Estado, con los que establece un contacto reglado según la normativa vigente, y con otros entes como el Defensor del Pueblo (en el tratamiento y respuesta de las quejas presentadas ante este organismo e instituciones análogas de las Comunidades Autónomas), abogacía del Estado (para la resolución de consultas y supervisión encaminadas a asegurar el cumplimiento de los requisitos legales aplicables con unidad de criterio), entidades de certificación, Instituto Nacional de Estadística (aportando regularmente datos relacionados con la actividad de Adif) o universidades y centros de estudios públicos con los que Adif establece convenios de colaboración.

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

- RNE (*RailNet Europe*): para colaborar en la planificación y gestión de la capacidad ferroviaria en corredores internacionales y mejora de la calidad y eficiencia orientada al desarrollo competitivo de tráfico de viajeros y mercancías sobre los mismos.
- EIM (*European Infrastructure Managers*): como asociación que aglutina a los más importantes gestores de infraestructuras europeas y que actúa como grupo de interés ante organismos de decisión política y legislativa de la Unión Europea y realiza estudios en apoyo de la modernización del sector ferroviario.
- ERA (*European Railway Agency*): para el desarrollo de especificaciones técnicas dirigidas a la interoperabilidad y seguridad, Adif-AV participa en este desarrollo a través de EIM.
- AEIEs (*Agrupaciones Europeas de Interés Económico*): para el desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de transporte (RTE-T).
- PRIME: es la plataforma de gestores ferroviarios europeos para el desarrollo del Cuarto Paquete ferroviario. Adif-AV participa en la elaboración de un sistema de indicadores que permita el seguimiento de las principales actividades y la mejora de la gestión.

PROVEEDORES

Los proveedores son una pieza esencial para el desarrollo de la actividad de Adif y su relación con ellos se basa en garantizar el mantenimiento de las colaboraciones y de la seguridad jurídica en la concesión y de la transparencia del proceso de contratación.

El proceso de contratación de proveedores de Adif se establece a través de la política de contratación que incluye rigurosos parámetros de selección, y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia y la seguridad contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias.

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 contratación.

SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS

Dentro de este grupo de interés, Adif identifica a las sociedades filiales y participadas, entre las que se encuentran las sociedades de integración. La gestión de este grupo de interés se basa en su seguimiento y la coordinación de las actuaciones de integración del ferrocarril en las ciudades con la colaboración de otras áreas de la empresa. De esta forma, Adif establece alianzas con empresas externas y con administraciones que se formalizan mediante convenios, acuerdos de colaboración y participaciones accionariales.

En el ámbito de las sociedades de integración, y como fruto del esfuerzo de la entidad por adaptarse al nuevo marco estratégico de la empresa y al entorno económico que exige una mayor eficiencia y transparencia en la utilización de los recursos, se ha refinanciado la deuda de determinadas sociedades, se ha asumido la gestión jurídica, administrativa y contable, así como el seguimiento económico y financiero de otras que carecían de estructura suficiente para llevarlo a cabo, y se han negociado préstamos participativos.

FORÉTICA

Adif en 2017 se adhiere a FORÉTICA, asociación sin ánimo de lucro que invierte los productos e ingresos derivados de su actividad a la promoción de sus fines. Dicha Asociación se constituye con el fin exclusivo de promover la cultura de la Gestión Ética, la Responsabilidad Social y la sostenibilidad en las empresas, fomentando la integración de los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de las organizaciones.

Organización de referencia en RSE en España y Latinoamérica con más de 15 años de experiencia, lo que le permite ser la PLATAFORMA EN RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL Y SOSTENIBILIDAD más consolidada y líder en España; cuenta con expertos en actividades de investigación, comunicación y servicios de apoyo a la gestión responsable. Cuenta con más de 200 socios, 40% de empresas del IBEX 35, 22 empresas Fortune Global 500, 17 empresas del Down Jones Sustainability Index y 8% de socios ONG. Es la única en España que aglutina en su seno a los diferentes actores sociales (composición multistakeholder), lo cual la hace especialmente interesante para los fines perseguidos por Adif, relacionados con la generación de relaciones de confianza con sus grupos de interés.

En 2014, FORÉTICA es elegida por el World Business Council for Sustainable Development (WBCSD, Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible), como su único representante en España. Esta dimensión internacional de Forética y su vínculo con el principal foro mundial en sostenibilidad, tiene un valor especial para Adif, dada la proyección internacional de nuestra entidad.



RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS

Adif en 2017 inicia los trámites de adhesión a RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL, culminando el proceso en marzo de 2018. REPM es una asociación sin ánimo de lucro con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, con sede en España y constituida por tiempo indefinido.

PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS, compuesto por más de 13.000 entidades de todo el mundo, opera en España únicamente a través de la asociación RED ESPAÑOLA DEL PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS, REPM, que cuenta actualmente con más de 2.600 entidades (15% son grandes empresas de las que el 89% pertenecen al IBEX35) adheridas a esta iniciativa de responsabilidad social empresarial, convirtiéndola en la red más importante de las 86 que existen.

REPM, ha asumido el liderazgo en la tarea de impulsar la orientación de la actividad empresarial a la consecución de los OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, ODS. La actividad de Adif genera unos impactos (triple cuenta de resultados, económicos, sociales y medioambientales), que tienen su reflejo en los ODS, incidiendo directamente en las expectativas tanto de los grupos de interés como en las necesidades de la sociedad. REPM, es una asociación multistakeholder que opera en un entorno multidisciplinar fomentando la integración de nuevos modelos de gestión responsable, es por ello, que para Adif la hace especialmente interesante para los fines perseguidos por nuestra entidad, en relación a la generación de relaciones de confianza con sus grupos de interés.

Dado que Adif pretende 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, y dado el carácter de REPM de exclusividad operativo en España como representante de Naciones Unidas y su condición de liderazgo respecto a los ODS, ADIF CONSIDERA 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.



APOYAMOS
AL PACTO MUNDIAL



En el ámbito internacional, ADIF con el objetivo de obtener referencias de su entorno empresarial para la estructuración y definición de su Plan estratégico PT2020, ha analizado las estrategias de otros administradores ferroviarios del entorno europeo. Deutsche Bahn, SCNF, Infraestructuras de Portugal, Network Rail y Rete Ferroviaria Italiana; así como las de otros gestores nacionales de infraestructuras: AENA, Canal de Isabel II, Compañía Logística de Hidrocarburos, Enagás y Red Eléctrica Española.

Considerando los resultados obtenidos en todas las organizaciones, tanto a nivel europeo como nacional, se puede concluir que entre los aspectos a los que más prioridad se otorga se encuentra la seguridad, centrándose tanto en la protección de las personas como en la de las infraestructuras. Por otra parte, la gran mayoría de los gestores sitúan al cliente en el centro de la estrategia y pretenden ofrecer un servicio de calidad en aras de incrementar su satisfacción. Asimismo, se ha puesto de manifiesto que la sostenibilidad forma parte de los principales ejes estratégicos de las entidades estudiadas.

Además, la mayoría de estos gestores aspiran a plantear modelos de negocio modernos, en los que la transformación digital y la innovación jueguen un papel importante. Para ADIF, ambas herramientas son imprescindibles para avanzar en el proceso de transformación.

Por último, gran parte de los planes estratégicos analizados prestan especial atención a las personas que forman parte de las entidades, existiendo una vocación de convertirse en buenos empleadores para sus trabajadores.

1.2.2. Mercados en los que Operamos

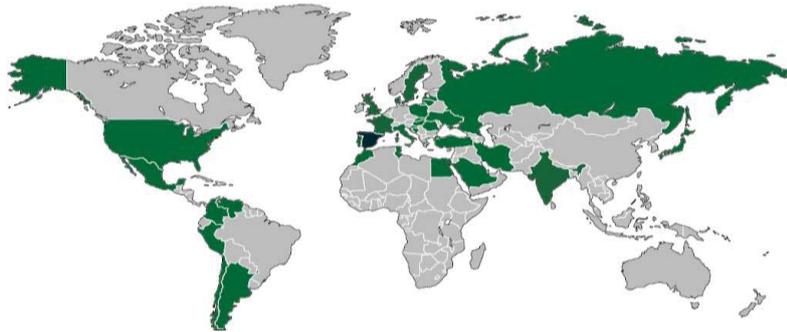
En el ámbito internacional, los resultados están orientados al objetivo general fijado por la entidad; que es, además de la defensa de sus intereses, la rentabilización del conocimiento y experiencia de ADIF en la consecución de asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores. En este sentido, 2018 ha resultado ser un año de gran relevancia, especialmente en el ámbito de la Alta Velocidad, consolidando la dimensión del negocio en el exterior a través oportunidades muy relevantes, como son los Estudios de Viabilidad de Líneas de Alta Velocidad en India y Egipto, o las Asistencias Técnicas a Suecia o Israel; así como en el ámbito de la participación en Organismos e iniciativas internacionales, principalmente en el seno de la UE, donde también podemos decir que hemos consolidado y mejorado nuestra posición.

La experiencia de ADIF en alta velocidad es especialmente apreciada por aquellos países que se interesan o ya tienen proyectos de alta velocidad, en cualquiera de los aspectos ligados al proyecto, la construcción, explotación y mantenimiento de infraestructuras. En consecuencia, se desarrollan Asistencias Técnicas derivadas de los Acuerdos de colaboración que tenemos establecidos con empresas similares o con sus Ministerios de tutela. Nuestros estándares de calidad, seguridad, costes y plazos de construcción nos posicionan como referencia de primer rango a nivel mundial, apoyando también a las empresas españolas del sector. Además, ADIF participa a través de diferentes organismos internacionales en numerosas iniciativas relacionadas con la innovación ligada a la alta velocidad y al desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras, directamente aplicables tanto al desarrollo de nuevas líneas de alta velocidad como al impulso de la red ferroviaria transeuropea.

ADIF tiene presencia en organismos y asociaciones internacionales, participando en misiones en el exterior y recibiendo delegaciones de otros países. En lo que se refiere a las misiones, podemos destacar las relacionadas con países estratégicos para nuestro negocio exterior y que tienen programas de inversión importantes en infraestructura ferroviaria, como son Gran Bretaña (proyecto HS2, nueva línea de alta velocidad Londres - Birmingham - Leeds / Manchester), Suecia, Dinamarca, Perú, Estados Unidos, México, India, Australia, Malasia, Marruecos, Egipto, Israel, Japón, Corea, etc.; así como la colaboración permanente con Amtrak, el operador ferroviario de viajeros de EEUU, a través del North East Corridor Forum, cuya vicepresidencia hemos desempeñado.

A destacar también la participación en los Estudios de Viabilidad de nuevas líneas de alta velocidad en India (Mumbai - Kolkatta) y Egipto (El Cairo - Luxor - Asuán / Hurgada), concluido en ejercicio anterior; así como en el Proyecto de Hermanamiento (Twinning Project), financiado por la Unión Europea, para apoyar al Ministerio de Transportes de Egipto y a la empresa ferroviaria nacional (Egyptian National Railways, ENR) en la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad, concluido en ejercicio anterior. Actualmente, se está trabajando sobre nuevas oportunidades de negocio en Asia y Oriente Medio, negociaciones ya abiertas en 2017 (Malasia, Marruecos, India).

Igualmente, en 2018 hemos continuado con la participación de ADIF en el Twinning Project financiado por la Comisión Europea, referente al intercambio de experiencias en el ámbito de la seguridad en la circulación y en la cultura de la seguridad en general con otros diez administradores de infraestructura europeos.



1.2.3. Estrategias y Objetivos

Una vez definido el Plan de Empresa 2018-2020, denominado PT2020, en 2018 se ha iniciado una nueva estrategia para los próximos años, con el horizonte 2020. En este Plan se ha realizado una reflexión previa sobre la naturaleza y sentido de nuestra actividad, y se ha puesto el foco en la necesidad de orientar todo lo que hacemos; es decir, enfocar la planificación, construcción y gestión de las infraestructuras ferroviarias, a mejorar la vida de las personas a las que, como empresa pública, damos servicio. Esa idea de mejora, además, se basa en el concepto de desarrollo sostenible, ya que entendemos que la única manera de avanzar en este sentido es promover el progreso económico, sin dejar de lado los aspectos sociales necesarios para el bienestar del conjunto de la sociedad y el respeto al medio ambiente.

Para este año, en ADIF adoptamos la perspectiva de una triple cuenta de resultados, tratando de dar respuesta, desde nuestra responsabilidad como empresa, a los retos sociales, económicos y medioambientales, tanto de nuestro sector, como de nuestro país. Por ello, ahora nuestro Plan de Empresa es nuestro Plan de Responsabilidad Corporativa y también se podría decir de forma inversa, ya que nuestra actividad se orienta, desde la responsabilidad empresarial, a promover, un modelo de desarrollo del país cada vez más sostenible.

En ADIF se ha integrado el Plan de Responsabilidad Corporativa (RC) en el Plan Estratégico; el cual se materializa en líneas estratégicas de trabajo orientadas al cumplimiento de compromisos adquiridos en el marco de nuestra política de RC y Sostenibilidad; compromisos que son medibles, para ser evaluables, a través de la ejecución de distintos planes, programas, proyectos que permiten desarrollar las líneas de actuación.

RESPONSABILIDAD

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	RESPONSABILIDAD				
	OPERATIVA	ECONÓMICA	SOCIAL	AMBIENTAL	BUEN GOBIERNO
1. Seguridad en la circulación	✓		✓		
2. Ciberseguridad	✓		✓		
3. Protección y seguridad	✓				
4. Seguridad y salud laboral			✓		
5. Sistema de transporte	✓			✓	
6. Experiencia de cliente	✓		✓		
7. Oferta de infraestructuras	✓	✓	✓	✓	
8. Co-creación de valor		✓	✓		
9. Negocio sostenible		✓			✓
10. Medioambiente y clima			✓	✓	
11. Cohesión social			✓		
12. Gobierno y gestión	✓		✓		✓
13. Personas	✓		✓		
14. Transformación digital	✓		✓		
15. Innovación	✓		✓	✓	

La estrategia de ADIF se ha articulado en torno a tres grandes pilares: la Seguridad, el Servicio y la Sostenibilidad. Pilares que reciben el impulso de tres palancas de transformación: las Personas que integran la organización, la Transformación Digital y la Innovación. Sobre esta arquitectura básica, se han fijado 15 objetivos estratégicos, los cuales, a su vez, se han desplegado por áreas de actividad de la entidad.

Durante este ejercicio se ha desplegado el Plan de Empresa a toda la Entidad, consolidando los indicadores estratégicos mensualmente, analizando su comportamiento y desviaciones, fruto de los cuales dará pie para 2019, a la adecuación de dichos indicadores a las nuevas exigencias que manan de las necesidades del Programa de Actividad y de los Convenios a suscribir con el Estado, bajo el paraguas de la mejora continua en nuestros procesos.

En paralelo a la formalización de la estrategia, se ha dado un gran impulso a la agilización de proyectos y al relanzamiento de la inversión en infraestructuras ferroviarias, impulsando múltiples acuerdos con diferentes grupos de interés, como son Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y diferentes organismos empresariales.

Estructura y despliegue del Plan Transforma 2020



Objetivos Estratégicos de ADIF (período 2018-2020)

1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN OE 1.1.	Garantizar una gestión de la circulación segura, fomentando una cultura de prevención, proactividad y mejora continua
2. CIBERSEGURIDAD OE 1.2.	Proteger los sistemas de información de ADIF frente a intrusiones y agresiones y, en su caso, minimizar su impacto en la actividad
3. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD OE 1.3.	Garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de las operaciones y la preservación de los activos, frente a las amenazas de seguridad y las situaciones de emergencia
4. SEGURIDAD Y SALUD LABORAL OE 1.4.	Mantener a ADIF como un referente en el sector de baja accidentalidad laboral, con un esfuerzo permanente de prevención
5. SISTEMA DE TRANSPORTE OE 2.1.	Favorecer el incremento de la cuota de transporte y su integración con otros modos de transporte
6. EXPERIENCIA DE CLIENTE OE 2.2.	Crear una experiencia óptima para los usuarios de la red ferroviaria, tanto en sus viajes como en el uso de nuestras estaciones y centros logísticos
7. OFERTA DE INFRAESTRUCTURA OE 2.3.	Poner a disposición de la sociedad una red ferroviaria de alta calidad que dé respuesta a sus necesidades de transporte
8. CO-CREACIÓN DE VALOR OE 2.4.	Poner en valor los activos y capacidades de ADIF en colaboración con empresas, instituciones públicas y organizaciones del tercer sector
9. NEGOCIO SOSTENIBLE OE 3.1.	Obtener un resultado de explotación equilibrado y captar de modo eficiente los recursos financieros necesarios
10. MEDIOAMBIENTE Y CLIMA OE 3.2.	Contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos
11. COHESIÓN SOCIAL OE 3.3.	Facilitar un servicio público accesible y contribuir a la mejora de las comunidades locales, generando bienestar y facilitando la integración de los colectivos sociales en riesgo de exclusión
12. GOBIERNO Y GESTIÓN OE 3.4.	Afianzar el prestigio de ADIF como entidad pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia
13. PERSONAS OE 4.1.	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
14. TRANSFORMACIÓN DIGITAL OE 4.2.	Implementar una gestión inteligente de los procesos de ADIF y reforzar la interacción digital con los clientes
15. INNOVACIÓN OE 4.3.	Orientar la innovación hacia un modelo abierto y participativo que dé respuesta a los retos del sector ferroviario

Tendencias: situación actual y futura evolución

El análisis PEST (político, económico, social y tecnológico) de ADIF, nos ha aportado una visión de la situación actual y de las perspectivas futuras que pueden afectar a la entidad. A continuación se señalan los aspectos más relevantes del mismo desde el punto de vista:



- **Político:** Las directrices y normativas del sector ferroviario, tanto europeas como nacionales, se dirigen a configurar un modelo para el sector que debemos tener muy presente en nuestro modelo de empresa y nuestra estrategia de futuro. Así, con la reciente aprobación del Cuarto Paquete Ferroviario por parte de la Unión

Europea, se pretende eliminar los últimos obstáculos a la creación de un espacio ferroviario europeo único, fomentando la competencia y la innovación en los mercados nacionales de viajeros (Liberalización del sector ferroviario). Además, en su pilar político y de gobernanza, se exige garantizar la independencia de los administradores de infraestructuras en las denominadas funciones esenciales (asignación de capacidad y fijación de cánones). Este enfoque promueve también la estabilidad y la desvinculación de la planificación de condicionantes externos.

En relación con la legislación nacional, el 24 de enero de 2018 se sometió a audiencia pública el anteproyecto de Ley por la que se modificará la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, incorporando los cambios recogidos en el Cuarto Paquete Ferroviario y centrándose en la apertura a la competencia del mercado de servicios de viajeros y en la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

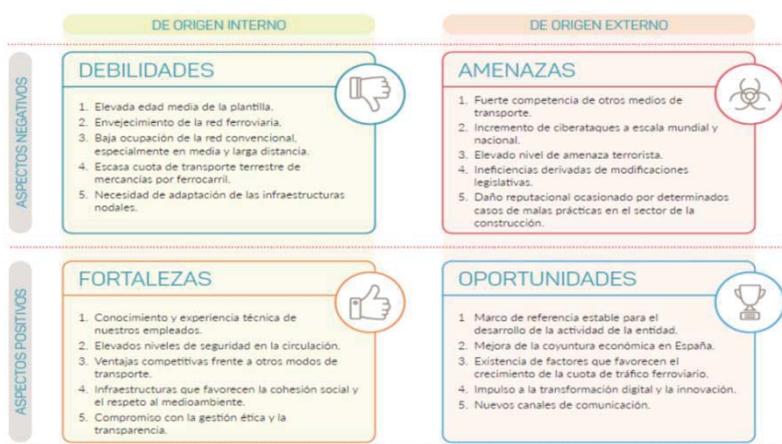
Además, el Cuarto Paquete Ferroviario introduce otras cuestiones clave en el pilar técnico relativas a seguridad e interoperabilidad. También se apuesta por mejorar la interconexión y la integración funcional de las redes ferroviarias nacionales.

- Económico: Nos encontramos en un momento económico con expectativas positivas de crecimiento. Las previsiones recogidas por el Banco de España establecen un crecimiento medio anual en torno al 2,3% del PIB, lo que tendrá un impacto positivo en el transporte. En este contexto, cabe esperar que la evolución del tráfico ferroviario sea también positiva, aunque depende lógicamente de la competitividad de las empresas ferroviarias, especialmente de su oferta y gestión comercial. Por otra parte, debemos tener muy presente, desde el punto de vista de nuestra planificación y gestión económica, que el Cuarto Paquete Ferroviario exige la sostenibilidad financiera del sector y la máxima transparencia financiera, así como el equilibrio de la cuenta de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras.
- Social y cultural: Son numerosas las variables que determinan las tendencias y el cambio social. Entre las que más inciden en las infraestructuras y el transporte cabe señalar el envejecimiento de la población, el proceso de digitalización de nuestra sociedad y el nuevo concepto de movilidad. Actualmente, la población mayor de 65 años se sitúa en un 19,1% de la población total, con cerca de 9 millones de personas, y las previsiones de aumento son muy significativas. Esto apunta hacia unas necesidades de accesibilidad integral notables en infraestructuras y servicios ferroviarios. En cuanto a los cambios culturales el Informe de la Sociedad Digital en España (2017, de la Fundación de Telefónica España), recoge como nuestro país se encuentra en un proceso de transformación imparable, donde los nuevos modos de vida inciden en un cambio en el concepto de movilidad y marcan tres tendencias aspiracionales: la *ultramovilidad* (aumento de distancias y velocidades), la *altermovilidad* (soluciones de transporte más eficientes) y la *proximovilidad* (transporte que mejora la movilidad local), todo ello

en una revolución de espacio y tiempo donde las infraestructuras y espacios ferroviarios multifuncionales se encaminan hacia un nuevo paradigma.

- **Tecnología:** El ferrocarril podrá beneficiarse de la aceleración en la transformación tecnológica que estamos viviendo. Por un lado, el “Internet de la cosas”, que favorecerá el desarrollo de herramientas tecnológicas para la interacción de las personas con las infraestructuras y los servicios prestados. Por otro, el Big Data incrementará la capacidad de análisis y comprensión de datos, entornos y patrones mediante un procesamiento masivo de la información. La aplicación de estas tecnologías en las estaciones de ferrocarril nos acercará a un concepto futuro de estación más útil y cercana a los ciudadanos. Asimismo, jugarán un papel relevante la Industria 4.0., el 3D, las tecnologías blockchain o BIM, propiciando nuevos componentes, sistemas, procesos, productos y servicios, que posibilitarán una transformación industrial integral de gran alcance que debemos saber aprovechar.

Para concluir este diagnóstico, aplicamos el análisis DAFO como metodología de estudio de la situación de ADIF, teniendo en cuenta sus características internas (debilidades y fortalezas) y su situación externa (amenazas y oportunidades):



1.2.4. Políticas Aplicadas e Indicadores Clave

Como empresa pública al servicio de los ciudadanos, tenemos la obligación de adaptarnos a los cambios sociales para buscar fórmulas eficaces de atender sus necesidades, contribuyendo así a la transformación del sector y de la propia entidad, tratando de garantizar la sostenibilidad y la utilidad pública del sistema ferroviario.

El servicio que presta ADIF y el impacto, potencial y actual, que genera en el medio ambiente y en la sociedad, hacen que su nueva orientación estratégica iniciada en 2018 con el horizonte 2020, se consolide entorno al concepto de desarrollo sostenible, que integra de manera coherente y equilibrada, las tres esferas del mismo (económica, social y

medioambiental), y tomando como referente de alto nivel los compromisos adquiridos por otros los actores, nacionales e internacionales, a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

La base desde la que se refuerza nuestra orientación estratégica al desarrollo sostenible es la forma en la que ADIF entiende la Responsabilidad Corporativa. Esto es, la forma de poner en práctica la responsabilidad que tenemos como empresa a todos los niveles (operativo, económico, social, ambiental y de gobierno) es apuntar al desarrollo sostenible como fin último. A partir de este planteamiento se ha definido y desplegado el Plan Estratégico de ADIF, Plan Transforma 2020, PT2020.

En los diferentes epígrafes de este informe, se incluyen indicadores de resultados correspondientes a las distintas materias analizadas, a través de datos cuantitativos del ejercicio 2018, comparados con ejercicios anteriores.

POLÍTICAS APLICADAS

Alineamiento de la estrategia de la entidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Conscientes del servicio público que prestamos y del impacto que nuestra actividad genera en el medio ambiente y en la sociedad, ADIF ha basado su nueva orientación estratégica en el concepto de desarrollo sostenible(1)i, buscando su integración en nuestra labor diaria.

Tal como indicamos, partimos de la base de que el propósito último de nuestra actividad es mejorar la vida de las personas para las que trabajamos como empresa pública, y entendemos que esa idea de “mejora” está indefectiblemente ligada a la necesidad de “satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas”, esto es, está ligada al concepto de Desarrollo Sostenible.

Para avanzar en esta orientación en 2017 se creó el Proyecto GoODS, continuado en 2018, que tiene como objetivo alinear la estrategia de la empresa con los ODS (2)ii, involucrando a toda la organización para que se refuerce la contribución de ADIF a la consecución de los ODS en los que tiene más impacto.

El proyecto se basa en crear herramientas eficaces que promuevan que todas nuestras decisiones operativas y de gestión, todos nuestros proyectos y actividades, tengan una nueva orientación estratégica basada en la responsabilidad y enfocada en la sostenibilidad. De forma que consigamos en el 2030 que ADIF contribuya significativamente (Go!) a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) definidos por Naciones Unidas en septiembre del 2015.

Con anterioridad, la perspectiva del desarrollo sostenible no estaba completamente integrada en la orientación estratégica de la empresa. Por eso, para lograr el compromiso con la sostenibilidad, era necesario un cambio de modelo que colocase en el centro del negocio la orientación al desarrollo sostenible.

Para incluir el desarrollo sostenible y los ODS como base de la estrategia empresarial estamos trabajando, a través del proyecto GoODS, en los siguientes aspectos:

- Modelización de la conexión del Plan Estratégico y los ODS, identificando Objetivos Estratégicos, KPI's (Key Performance Indicator) e iniciativas estratégicas con impacto en los ODS y sus metas.
- Desarrollo de un relato donde los ODS inspiran la nueva orientación estratégica, reflejándolo en el Plan Estratégico.
- Transmisión del nuevo enfoque a toda la organización, a través de diferentes herramientas de comunicación interna y con el liderazgo de la alta dirección.

Las instituciones europeas y españolas ya se están movilizando para contribuir a los ODS mediante el impulso de diferentes iniciativas. ADIF se quiere sumar a este movimiento global porque estamos convencidos de que debemos atender a estos retos globales e integrarlos en la estrategia. Con una visión a largo plazo, es inevitable darse cuenta de que contribuir al desarrollo sostenible va en beneficio de todos, ya que un entorno más estable, cohesionado, próspero y saludable favorece el desarrollo de nuestra actividad empresarial.



ADIF como empresa socialmente responsable, continúa en 2018 con el compromiso adquirido en 2017 con el Pacto Mundial de Naciones Unidas, la mayor alianza mundial de carácter público-privado en materia de sostenibilidad, iniciando el proceso de integración de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, en su estrategia y, para ello, debiendo conocer aquellas iniciativas universales que brindan estándares para la gestión empresarial como los 10 Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas o Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos. 10 principios para gestionar los riesgos y 17 objetivos para contribuir al desarrollo sostenible y encontrar oportunidades de negocio (<https://www.pactomundial.org/category/aprendizaje/10-principios>).

La aplicación de una estrategia alineada 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 ámbitos social, ambiental y económico.



En este contexto, seguimos contribuyendo al desarrollo de la sociedad y de las comunidades locales allí donde actuamos, trabajando igualmente en aquellos Objetivos de Desarrollo Sostenible en los que generamos un mayor impacto. De igual forma, mantenemos nuestro compromiso con el cuidado del medio ambiente minimizando el impacto ambiental de nuestras actuaciones y gestionando con eficiencia y de manera responsable nuestros recursos, consumos y emisiones.

A título enunciativo, ADIF también cuenta con otras políticas aplicadas:

- Política de Lucha contra el Fraude.
- Política de Prevención y Gestión de Conflictos de Intereses.
- Política de Calidad.
- Política de Medio Ambiente.
- Política Preventiva.
- Política de I+D.
- Política de Seguridad de la Información.
- Código Ético.
- Política de Gestión Integral de Riesgos.
- Política de Seguridad.

1.2.5. Retos a Futuro

Liberalización del transporte de viajeros del sector ferroviario en 2020. Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario

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

Entrada de nuevas operadoras en el mercado

Por todo ello, se están desarrollando una serie de procesos que facilitarán la entrada de nuevas operadoras en el mercado. Para ello, ADIF y ADIF-Alta Velocidad están trabajando en un estudio sobre la reorganización del tráfico actual, para que sea posible introducir los servicios de las nuevas empresas ferroviarias, garantizando globalmente la oferta que actualmente se viene prestando por Renfe.

También se va a dar visibilidad a la capacidad disponible en la red, al tiempo que se facilita seguridad jurídica a las empresas, mediante la suscripción de acuerdos marco que garanticen la reserva de capacidad por un periodo de cinco años, que puede ser de duración superior en caso de existencia de compromiso de fuertes inversiones.

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

Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario

Adicionalmente, ADIF y ADIF-Alta Velocidad están trabajando en un plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario, la base normativa europea conforme a la que se está desarrollando el proceso de liberalización.

Este plan incluye todos los aspectos relacionados con el servicio que se presta a los clientes del ferrocarril. A este respecto, ambas entidades están preparando las estaciones a la incorporación de nuevos operadores, bajo cuatro criterios de gestión: trato no discriminatorio, transparencia, flexibilidad y sostenibilidad.

El objetivo es poner a disposición de los nuevos operadores la información relativa a los servicios ofertados, procedimientos de solicitud y adjudicación, así como precios, que se ofrecerán en un catálogo que será publicado en la Declaración sobre la Red.

Asimismo, ADIF ha iniciado, de manera proactiva, un proceso de búsqueda y localización de terrenos de su propiedad susceptibles de ser puestos a disposición de los nuevos operadores, para la construcción de sus instalaciones. Próximamente se publicará el correspondiente catálogo en la página web de ADIF.

Retos

En el capítulo de retos, ADIF está desarrollando una apuesta decidida por mejorar las características de fiabilidad y seguridad de la infraestructura.

Por un lado, se quiere aumentar los recursos disponibles para el mantenimiento de la infraestructura, y, por otro, continuar con proyectos concretos como renovaciones, planes de automatización de los sistemas de seguridad, supresión de pasos a nivel, etc.

Existe además el reto de mejorar la infraestructura utilizada por los tráficos de cercanías, especialmente en el ámbito de Madrid y Barcelona aunque extensible a otros núcleos.

Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030. Retos y oportunidades de las entidades públicas.



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

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

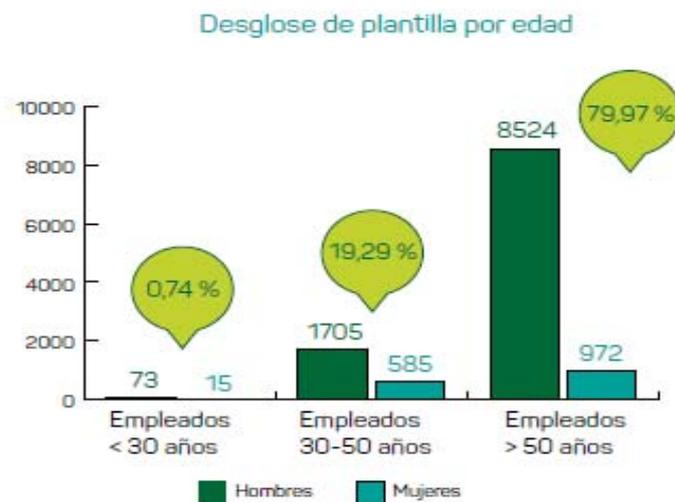
La consecución de los ODS supone una oportunidad para mejorar la reputación y el reconocimiento externo, lo que supone una buena motivación para seguir reforzando su compromiso. De igual forma, permite mejorar la gestión interna de los procesos y representan nuevas oportunidades de negocio.

En términos generales, España va en línea con los avances que está haciendo la Unión Europea para avanzar en el cumplimiento de la Agenda 2030 (una comparativa entre España y Europa en relación a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, muestra que, según la edición 2018 del SDG Index and Dashboards Report, a nivel mundial España se encuentra en el primer cuartil de países más cercanos a su consecución y en el puesto 25 de 156).

ADIF contribuye al cumplimiento de las acciones que está llevando a cabo el sector público español. En este sentido, uno de las actuaciones más destacables es la compra del 100% de la energía con certificado GdO (Garantía de Origen Renovable).

Proceso transformación plantilla

En ADIF, en cuanto a la distribución de la plantilla por edad, la mayoría de los empleados son personas de más de 50 años (79,97% del total), siendo la edad media de los empleados de 53,77 años. Partimos de una situación problemática por la alta edad media de nuestros trabajadores. Tenemos, por tanto, un importante reto que enfrentar en los próximos años: el rejuvenecimiento de la plantilla. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la Jubilación parcial y, están previstas otras como el proyecto del Plan de Desvinculaciones, que junto con las subsiguientes Ofertas de Empleo Público harán bajar la edad media sin pérdida del conocimiento y de la experiencia, fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de nuestra empresa.



1.3. GOBIERNO Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de ADIF, con las más amplias facultades para la administración de la entidad, al cual le corresponde la superior dirección de la administración y gestión de la empresa.

Al Consejo de Administración le corresponde, entre otras competencias, determinar la estructura de la entidad, aprobar los criterios generales sobre la organización y fijar las directrices para la elaboración y la modificación de la plantilla.

Los criterios generales en los que se basa la organización de ADIF son alcanzar la máxima eficiencia operativa, y el fortalecimiento de las áreas de gestión y económico-financieras.

La estructura organizativa de ADIF se articula en torno al siguiente organigrama:

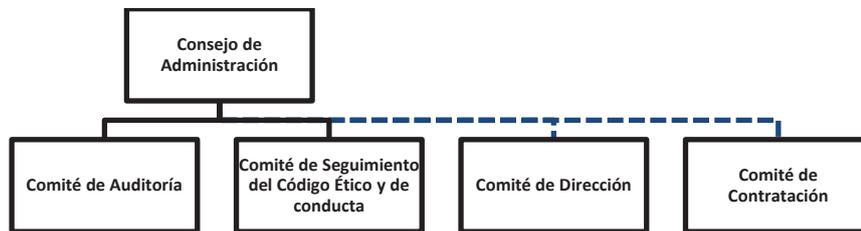


DIRECCIÓN
PRESIDENTE D ^a Isabel Pardo de Vera Posada.
SECRETARÍA GENERAL D ^a Rosa María Seoane López (*).
D. ADJUNTA A LA PRESIDENCIA D. Raúl Míguez Bailo.
D. DE AUDITORÍA INTERNA D. Francisco Javier Fernández Arévalo.
COORDINADOR DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO D. Josep Vicent Boira Maiques.
D. G. DE GESTIÓN DE PERSONAS D. Michaux Miranda Paniagua.
D.G. DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PROYECTOS D ^a . María Luisa Domínguez González.
D.G. FINANCIERO Y DE CONTROL DE GESTIÓN D. Manuel Fresno Castro.
D.G. DE SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS D ^a María Esther Mateo Rodríguez.
DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN Y REPUTACIÓN CORPORATIVA D ^a . Raquel Díaz Guijarro.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO D. Ángel Contreras Marín.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONSTRUCCIÓN D. Juan Pablo Villanueva Beltramini.
DIRECCIÓN GENERAL DE CURCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD D. José Estrada Guijarro.
DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES D. Miguel Nieto Menor.
(*) Cese voluntario como Secretaria del Consejo de Administración. Renuncia con fecha efectos 31/12/2018

1.3.1. Estructura de Gobierno

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de ADIF y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración de la entidad, al cual le corresponde la superior dirección de la administración y gestión.

Además, ADIF cuenta con los siguientes órganos extraestatutarios: el Comité de Auditoría, el Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta, el Comité de Dirección y el Comité de Contratación.



1.3.2. Consejo de Administración

El Estatuto de ADIF establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un Presidente (que a su vez es el Presidente de ADIF-Alta Velocidad) y por un mínimo de nueve y un máximo de diez consejeros, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Fomento. Además, el propio Consejo debe nombrar a un secretario que asistirá a las reuniones con voz pero sin voto, salvo que tenga condición de vocal.

A 31 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración estaba formado por doce miembros: su Presidente, la Secretaria del Consejo y diez vocales:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
<p>PRESIDENTE D^a. Isabel Pardo de vera Posada (29/06/2018).</p>
<p>VOCALES D. Jorge Ballesteros Sánchez (18/04/2013). D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez (09/05/2014). D. Antonio Toscano Jiménez (10/01/2014). D^a. Miryam Bonafé Tovar (30/03/2015). D. Alfredo Rodríguez Flores (05/07/2018). D. Domingo García Díez (12/07/2018). D^a. Miryam Pérez Nogueira (28/02/2017). D. Jesús Miguel Pozo de Castro (10/03/2017). D. José María Zalbidegoitia Garai (20/07/2018). D^a. María Pilar Seisdedos Espinosa (19/11/2018).</p>
<p>SECRETARIA D^a. Rosa María Seoane López (23/03/2017) (*).</p> <p><small>(*) Cese voluntario como Secretaria del Consejo de Administración. Renuncia con fecha de efectos 31/12/2018.</small></p>

41,7%
Mujeres en el Consejo

En 2018, el Consejo de Administración se ha reunido en 15

Los ceses producidos en el seno del Consejo durante el ejercicio 2018, han sido los siguientes:

- D. Juan Bravo Rivera (29/06/2018).
- D. Óscar Romera Jiménez (04/07/2018).
- D. Andrés Ayala Sánchez (04/07/2018).
- D^a Carmen Fúnez de Gregorio (04/07/2018).
- D^a. Mercedes Rodríguez Tarrida (19/11/2018).

Respecto a los aspectos más significativos referentes al funcionamiento y organización del Consejo de Administración, se detallan los siguientes:

- Constitución: Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario, o de quienes los sustituyan, deberán estar presentes, en primera convocatoria, la mitad, al menos de los vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria deberá transcurrir, al menos, una hora.
- Reuniones: Según el artículo 19 del R.D. 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF, el Consejo de Administración se reunirá, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente, o a petición de al menos la mitad de los vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad. No obstante, se establece un mínimo de 11 reuniones al año.
- 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. La delegación de voto se entenderá efectuada para todos los asuntos incluidos en el orden del día, salvo especificación expresa.
- Adopción de acuerdos: Los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. En caso de empate, el voto de calidad recaerá sobre el Presidente.
- Retribución: La Presidenta 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 29 de diciembre de 2014, en su redacción dada por la Resolución de 9 de febrero de 2018, de la referida Secretaría de Estado, se autoriza el abono de indemnizaciones en concepto de asistencias a los miembros del Consejo de Administración, siendo la cuantía máxima 11.523,27 €/año, para un total de 11 sesiones. La cantidad se reducirá proporcionalmente cuando el número de sesiones sea inferior a once.

Entre las funciones asignadas al Consejo de Administración cabe destacar las siguientes:

- Determinar la estructura de la entidad, así como las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas.
- Establecer las normas de funcionamiento y adopción de acuerdos del propio Consejo.
- Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Fomento.
- Aprobar las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento.

En el ejercicio 2018, el Consejo de Administración de ADIF se ha reunido en 15 ocasiones. Durante el desarrollo de dichas reuniones se trataron temas como licitaciones, adjudicaciones e incidencias de contratos; convenios de colaboración y acuerdos marco; otorgamiento de poderes y delegaciones de competencias, actuaciones societarias y patrimoniales; aprobación de las Cuentas Anuales individuales y consolidadas de ADIF para el ejercicio 2017. Nueva Estructura de la Entidad; actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2018; propuestas de cánones ejercicio 2018; cánones 2018; política de lucha contra el fraude, política de prevención y gestión del conflicto de intereses de ADIF; Plan Estratégico ADIF-2020, revisión del modelo de gobierno corporativo y cumplimiento normativo, aprobación inicial de los presupuestos de ADIF para el ejercicio 2018; aprobación inicial de los presupuestos de la Entidad para el ejercicio 2019; catálogo de servicios auxiliares de maniobras; aprobación del documento de modificación del texto refundido del contrato suscrito para el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid.

1.3.3. Otros Órganos de Gestión Interna

Comité de Auditoría

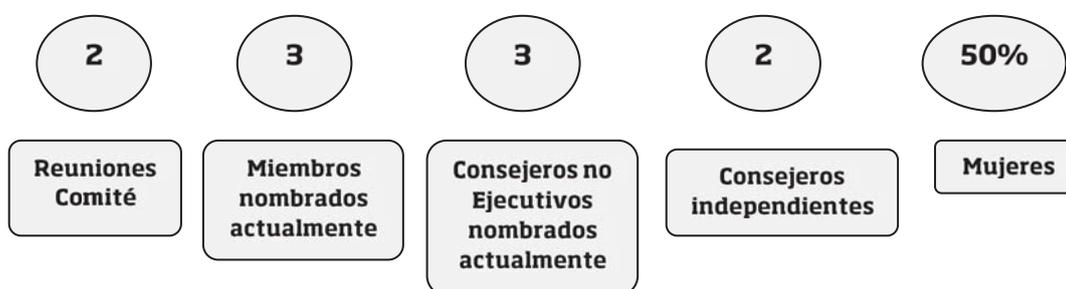
El funcionamiento del Comité de Auditoría está regulado por las normas de funcionamiento aprobadas por el Consejo de Administración en la sesión en la que se creó el órgano (27 de noviembre de 2009) y modificadas por el Acuerdo del Consejo de Administración de 27 de junio de 2013.

A 31 de diciembre de 2018, el Comité de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de ADIF (D^a. Myriam Bonafé Tovar, D. José María Zalbidegoitia Díez, como vocales; Presidente, D. Domingo García Díez), que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad; y una secretaria (D^a. Rosa María Seoane López). Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un período de 4 años y sin perjuicio de su posible reelección.

El Comité de Auditoría ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera, así como de información al Consejo de Administración sobre sus actuaciones y sobre aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime debe conocer.

El carácter empresarial, la dimensión y la complejidad de la entidad pública empresarial ADIF aconsejan la potenciación de la función de control interno, con el fin de que las decisiones de la Alta Dirección, los procedimientos que implementa y los controles que establece, sean correctos, sistemáticos y permanentemente aplicados.

Con ese objeto y para apoyar al Comité de Auditoría, el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial de ADIF acordó, en su reunión del 5 de marzo de 2013, reforzar la función de Auditoría Interna. En consonancia con lo anterior, el Consejo de Administración aprobó con fecha de 27 de junio de 2013, el Estatuto de Auditoría Interna de ADIF, que recoge la misión, objetivos, organización, funciones y responsabilidades de la Dirección de Auditoría Interna.



Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta

La creación del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF y sus normas de funcionamiento fueron aprobadas en la sesión del Consejo de Administración de fecha 28 de enero de 2011, siendo posteriormente modificadas por Acuerdo del Consejo de Administración de 27 de junio de 2013 y de 27 de marzo de 2015. Este Comité ha sido el responsable de la gestión y el control del cumplimiento del Código Ético y de Conducta hasta el 28 de septiembre de 2018, fecha en la que se aprobó el nuevo Modelo de Gestión Ética en ADIF, que incluye la creación de un Comité de Ética y Cumplimiento que sustituye al Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF.

Comité de Ética y Cumplimiento

Es el órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración de la entidad.

El Comité se constituyó el 18 de octubre de 2018, con la siguiente composición:

- Sra. D^a Rosa Seoane López..... Presidenta.
- Sr. D. Michaux Miranda Paniagua.....Vocal Recursos Humanos.
- Sr. D. Juan Pedro Galiano Serrano.....Vocal Responsabilidad Social Corporativa.
- Sra. D^a Lourdes Porta Etessam.....Vocal Gestión de Riesgos.
- Sr. D. Manuel Fresno Castro..... Vocal Dirección Financiera.
- Sr. D. Antonio Velázquez Borge.....Secretario - Cumplimiento Normativo.

Las funciones del Comité son las siguientes:

- Evaluar el 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.
- 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 ADIF 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.

Comité de Dirección y Comité de Contratación

Ambos órganos se rigen por las Normas Generales de composición y funcionamiento del Comité de Dirección y del Comité de Contratación de la E.P.E. ADIF aprobadas el 6 de septiembre de 2017, cuya actualización fue aprobada el 14 de noviembre de 2018, y funcionan como órganos extraestatutarios de deliberación y asesoramiento al Presidente.

Al Comité de Dirección le corresponden las funciones siguientes:

- Asesorar al Presidente acerca de asuntos competencia de éste.
- Asesorar al Presidente acerca de asuntos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración, y que han de ser sometidos a su aprobación o conocimiento.
- Deliberar sobre cualesquiera otros asuntos convenientes a ADIF, que por iniciativa del Presidente o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decida incluir en el orden del día.

Al Comité de Contratación le corresponden las siguientes funciones:

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

- Deliberación y conocimiento de cualesquiera otros asuntos concernientes a la Contratación de la Entidad, que el Presidente, por sí o a propuesta de los miembros que componen el Comité, decida someter al Comité.

La retribución del personal de Alta Dirección se ajusta a lo dispuesto en el Real Decreto 451/2012, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y normativa de desarrollo. Asimismo, ADIF establece su régimen indemnizatorio por cese del personal de Alta Dirección, según lo previsto en la Disposición Adicional 8ª (Especialidades en los contratos mercantiles y de Alta Dirección del sector público estatal) del Real Decreto-Ley 3/2012, de medidas urgentes para la reforma laboral.

1.3.4. Ética y Transparencia

ADIF cuenta, desde el año 2009, con un Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración, que fue revisado y actualizado en marzo de 2015.

Durante el año 2018 (Consejo de Administración de 27/09/2018) y dentro del proceso de mejora continua, se procedió a la revisión y actualización del Modelo Ético de ADIF, que incluye, entre otras cuestiones, la revisión del Código Ético y de Conducta de ADIF y la aprobación de una serie de políticas y procedimientos.

El modelo de Gestión y aplicación del Código Ético y de Conducta establece como elementos fundamentales:

- Código Ético y de Conducta de ADIF: texto que recoge los valores y principios éticos de la entidad, así como las pautas de conducta esperables que se derivan de los mismos, y que son de aplicación a todas las personas que pertenecen a la entidad o a sus órganos de gobierno.

Los compromisos recogidos en el código son los siguientes:

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

El código ético está publicado tanto en la intranet de ADIF como en su página web. Además, la entidad imparte formación a sus empleados a través de la realización de un curso sobre gestión ética cuya realización es obligatoria para todos. De esta forma ADIF garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo con sus principios. Durante el año 2018 han realizado el curso de formación virtual (CFV) relativo al código ético un total de 478 empleados.

- Políticas de Cumplimiento: conjunto de políticas y procedimiento internos que desarrollan los compromisos de conducta y los principios enunciados en el Código Ético y de Conducta de ADIF.

En este sentido se ha aprobado la Política Corporativa de Lucha contra el fraude y la Política de Gestión de Conflictos de Interés, con sus correspondientes Procedimientos.

- Canal Ético: actúa como canal para la recepción y atención de comunicaciones relativas al Código Ético. El Canal Ético admite denuncias enviadas tanto por personal de ADIF, disponible en la intranet, como por terceros a través de su página web. Podrán formularse denuncias anónimas siempre que estén acompañadas de pruebas o indicios.

ADIF garantiza, durante todo el procedimiento de comunicación y gestión de las comunicaciones realizadas a través del Canal Ético, los siguientes principios:

- Confidencialidad de los datos personales y la información recibida a través del Canal Ético.
- No represalia. No se adoptará ningún tipo de represalia sobre aquél que hubiese realizado de buena fe su comunicación.
- Intimidad, defensa y a la presunción de inocencia. Aquellos profesionales que sean objeto de una investigación se les garantizarán los derechos citados.

Durante el 2018 se han realizado 5.693 visitas al canal ético externo de ADIF, recibándose un total de 57 notificaciones relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético (29 en el canal interno y 28 en el externo).

- Comité de Ética y Cumplimiento: órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta aprobado por el Consejo de Administración de la entidad.
- Área de Cumplimiento Normativo: área encargada de la interpretación del Código Ético y de Conducta, de la gestión del Sistema de Cumplimiento de ADIF y de la elaboración y difusión de las políticas de cumplimiento en la Entidad.

Por otro lado, y en el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, ADIF mantiene su compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. En esta línea, cuenta con el Portal del Ciudadano como canal mediante el cual cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la compañía. Además, ADIF contribuye al Portal de Transparencia del Ministerio de Fomento, donde se puede consultar información sobre

organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación a diferentes canales (aéreo, carretera, ferroviario, marítimo, vivienda y geo-información).

1.4. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS

1.4.1. Descripción de Riesgos y Procedimientos de Diligencia Debida Aplicados

La gestión integral de riesgos se entiende como una función estratégica que contribuye a alcanzar los objetivos y metas de la entidad. Con este fin, el desarrollo del Plan estratégico PT2020 vigente engloba la gestión de los riesgos partiendo de la visión unificada de los objetivos estratégicos y los riesgos asociados a los mismos, de manera que se asegure que los riesgos que puedan afectar a la estrategia y objetivos se encuentren adecuadamente gestionados.

La entidad, en su permanente compromiso con la gestión transparente, responsable y sostenible, entiende imprescindible la necesidad de disponer de un sistema de gestión de riesgos global, consistente y transparente que establezca un marco normativo común, facilite la identificación, evaluación y gestión homogénea de riesgos y establezca roles y responsabilidades claras para su adecuado tratamiento. Para ello, ADIF, además de disponer de ámbitos específicos de gestión de riesgos que permiten dar respuesta a necesidades y regulaciones particulares de la actividad (prevención de riesgos laborales, cumplimiento normativo, seguridad en la circulación, etc.), dispone de un modelo de gestión integral de riesgos que, adicionalmente, permite establecer canales de información apropiados que garanticen una adecuada comunicación en aras de impulsar una cultura de gestión proactiva de los riesgos en todos los ámbitos de la compañía manteniendo niveles de riesgo coherentes.

Así, la entidad cuenta con una política de gestión integral de riesgos aprobada por su Consejo de Administración. En virtud de los principios y responsabilidades establecidos en la misma, se ha constituido un Comité de Riesgos que monitoriza los principales riesgos que amenazan la consecución de los objetivos estratégicos de la organización. Dicho Comité, liderado por el área de riesgos, reporta al Comité de Dirección y, cuenta con representantes de las principales áreas de actividad y de aquellas con funciones específicas en materia de gestión de riesgos. El modelo se está desplegando y los indicadores se fijarán en el siguiente ejercicio.

ADIF, cuenta con un Sistema Integral de Gestión de Riesgos que, alineado con las mejores prácticas, facilita dar respuesta de modo sistemático y ordenado a un universo de riesgos con la complejidad y dispersión propia de una organización de sus características. Dicho sistema obedece a los siguientes principios, establecidos en la Política de Gestión Integral de Riesgos aprobada por el consejo de administración de la entidad:

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

Las funciones de los diversos actores que intervienen en el sistema son objeto de clarificación en la Política. De este modo, además de las responsabilidades en materia de gestión de riesgos intrínsecas a la actividad de las distintas áreas de la entidad, se identifican "áreas coordinadoras" dedicadas a la gestión o supervisión de riesgos específicos. Todas ellas constituyen un Comité de Riesgos, responsable de la elaboración y seguimiento del mapa de riesgos estratégico y que reporta al Comité de Dirección.

Los riesgos recogidos en este mapa, reflejan las principales amenazas a las que la entidad está expuesta, las cuales pudieran impedir o afectar significativamente a la consecución de sus objetivos estratégicos. Estos riesgos ponen especial foco en los principales pilares clave de la actividad:

- La seguridad, entre los que se encuentran los relativos a incidentes, accidentes o ataques que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la entidad, a la integridad de sus activos, trabajadores y clientes o al medioambiente.
- Las operaciones, estableciendo el foco igualmente en aquellas circunstancias que podrían amenazar la calidad de los servicios prestados, incluido el desarrollo de la infraestructura ferroviaria.
- Regulación y Cumplimiento Normativo, reforzando el compromiso de la entidad con el estricto cumplimiento de las normas y regulaciones que le resultan de aplicación, así como de los códigos de buenas prácticas que ha adoptado voluntariamente.
- Reputación, como refuerzo a los aspectos de buen gobierno, transparencia y responsabilidad propios de una empresa de naturaleza pública.
- Financieros, complementando los reflejados en el epígrafe posterior, reflejan aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la entidad.

1.4.2. Riesgos financieros y Sistemas de Control

Riesgos Financieros

Los principales riesgos que afectan a la Entidad son los siguientes:

- a) Riesgo de crédito: Surge básicamente como consecuencia de los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, las inversiones financieras temporales y los activos líquidos equivalentes.

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

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

b) Riesgo de tipos de interés: Se manifiesta en la variación de los costes financieros de la deuda con entidades de crédito. La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2018, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 91,43% está a tipo fijo hasta su vencimiento.

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

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

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

d) Riesgo de valoración: ADIF realiza estimaciones basadas en la experiencia histórica y en otros factores que considera razonables de acuerdo con las circunstancias actuales y que constituyen la base para establecer el valor de los activos y pasivos cuya cuantificación no es fácilmente determinable mediante otras fuentes. Aunque revisa sus estimaciones de forma continua, dada la incertidumbre inherente a las mismas, existe un riesgo importante de que pudieran surgir ajustes significativos en el futuro sobre los valores de los activos y pasivos afectados, de producirse un cambio significativo en las hipótesis, hechos y circunstancias en las que se basan.

1.4.3. Sistema de Control Interno de la Información Financiera

La Entidad tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, en adelante SCIIF.

El SCIIF en ADIF es una parte del control interno y lo configura el conjunto de procesos que la Entidad y todo el personal involucrado lleva a cabo para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera.

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

- Existencia y ocurrencia: las transacciones, hechos y demás eventos recogidos por la información financiera efectivamente existen y se han registrado en el momento adecuado.
- Integridad: la información refleja la totalidad de las transacciones, hechos y demás eventos en los que la entidad es parte afectada.
- Valoración: las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad con la normativa aplicable.
- Presentación, desglose y comparabilidad: las transacciones, hechos y demás eventos se clasifican, presentan y revelan en la información financiera de acuerdo con la normativa aplicable.
- Derechos y obligaciones: la información financiera refleja, a la fecha correspondiente, los derechos y obligaciones a través de los correspondientes activos y pasivos, de conformidad con la normativa aplicable.

El SCIIF de ADIF se inspira en COSO III, un marco de referencia integrado de control, internacionalmente reconocido y se sustenta en tres elementos claves: el soporte documental de los controles o evidencias, la evaluación continua a través del ciclo anual y el esquema de responsabilidades piramidal establecido.

La entidad cuenta con una Política del SCIIF aprobada por su Consejo de Administración, en la que se establece la metodología, competencias y principios que sientan las bases del SCIIF en ADIF.

En particular, recoge las principales responsabilidades del sistema:

- Corresponde a la Presidenta de la Entidad asegurar que el SCIIF es adecuado y eficaz.
- Corresponde al Comité del SCIIF, la aprobación del alcance y del Procedimiento del Sistema.
- Es responsabilidad de la Dirección General Financiera y de Control de Gestión, a través de la Dirección de Planificación Financiera y Presupuestos, mantener, desarrollar y coordinar el sistema en general.
- La supervisión del SCIIF corresponde a la Dirección de Auditoría Interna, para lo cual recoge en su plan de actuación anual, cuya aprobación es competencia del Comité de Auditoría, un análisis de los procesos que se determinen e informará al citado Comité de los resultados o aspectos más significativos del mismo.

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

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

1. Determinación del alcance del SCIIF: La identificación de los riesgos de la información financiera tiene como punto de partida el análisis de la información contenida en los estados financieros seleccionando las partidas más relevantes según criterios cuantitativos y cualitativos. Identificadas las cuentas relevantes se asocian a los procesos operativos, obteniendo el alcance del SCIIF.

2. Documentación de nuevos procesos o actualización de los existentes: La documentación de los procesos identificados, consiste principalmente en narrativa o descripción del proceso, flujogramas y matrices de riesgos y controles.
3. Ejecución de los controles y conclusión sobre su efectividad: 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. El sistema cuenta con una herramienta informática de gestión de riesgos que da soporte a la ejecución de los controles, y al mantenimiento de la documentación del SCIIF.
4. Supervisión de la ejecución y efectividad de los controles y seguimiento de los planes de Acción: Semestralmente se realiza la supervisión del sistema por los supervisores de proceso.
5. Información y Comunicación: De forma continua se realiza un seguimiento y mantenimiento del sistema por parte de la Dirección de Planificación Financiera y Presupuestos de ADIF.
6. Evaluación del SCIIF: Anualmente según el esquema de responsabilidades definido en la Política y el Procedimiento se evaluarán cada uno de los procesos en los que se divide el SCIIF y el Sistema en su conjunto.

Los procesos recogidos en el alcance del ejercicio 2018 han sido los siguientes:

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

El Comité del SCIIF, presidido por el Director General Financiero y de Control de Gestión de y formado por los Dueños de los procesos del SCIIF, los directores de Auditoría Interna, de Tesorería y Contabilidad, de Planificación y Presupuestos, y de Riesgos, se ha reunido dos veces en el ejercicio 2018.

En dichas sesiones, de acuerdo con sus normas de funcionamiento, se ha procedido a la revisión anual del ejercicio anterior, la aprobación del alcance del ejercicio 2018, el seguimiento del ciclo 2018 y de la supervisión realizada, así como la propuesta de la realización de su revisión por parte del auditor externo.

1.5. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES

1.5.1. Efectos Actuales y Previsibles de las Actividades del Negocio

ADIF ha desarrollado un Sistema de Gestión Ambiental que tiene, como propósito fundamental, prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales que puedan generarse en el desarrollo de su actividad, desde la fase de planificación hasta la

explotación, pasando por el proyecto, la construcción y la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias que administra.

Todo ello, con una visión transversal que aproveche al máximo las sinergias entre las citadas fases, y con el doble objetivo de asegurar el cumplimiento legal ambiental y contribuir en todo lo posible a la preservación del entorno y la biodiversidad.

En este sentido, los principales aspectos ambientales derivados de la actividad de ADIF -y en los que se centra un Sistema de Gestión Ambiental- son los derivados de la explotación de las líneas de las redes convencionales de anchos ibérico y métrico, tanto por la circulación de los trenes como por las actividades de conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y estaciones asociados a las mismas.

Estas actividades conllevan principalmente los siguientes impactos ambientales:

- Los derivados de las obras de conservación y mantenimiento, con sus correspondientes afecciones sobre suelos, fauna, vegetación y patrimonio cultural en las áreas en las que se desarrollan y -en particular- sobre los espacios naturales que, eventualmente, pueden resultar afectados, así como los producidos sobre la población de las áreas urbanas en las que se ejecuten dichas obras y- en especial- el ruido y las vibraciones.
- Los producidos durante la explotación de las líneas como consecuencia de la circulación de los trenes y de las operaciones llevadas a cabo en las estaciones, en las terminales de mercancías y en el resto de instalaciones ferroviarias. En esta fase se sitúan de manera destacada:
 - La contaminación de los suelos, tanto en lo relativo a los procesos de tipo histórico (anteriores a la constitución de ADIF en 2005), como a los originados en accidentes o incidencias en la circulación o en las instalaciones ferroviarias de suministro de combustibles de tracción y /o de calefacción.
 - La producción de residuos peligrosos generados en las actividades de conservación de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias.
 - El ruido y vibraciones producidas por la circulación ferroviaria y las operaciones llevadas a cabo en estaciones, terminales de mercancías e instalaciones, en particular en zonas urbanas.

Desde esta perspectiva, el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF está basado en la Norma UNE-EN-ISO: 14001 (2015) y se encuentra certificado por AENOR.

No obstante, esta apuesta no es nueva ya que, desde la constitución de ADIF en 2005, se conservó la certificación ambiental de su predecesor Renfe, vigente desde 1999. Desde entonces el alcance de la certificación, así como el ámbito físico de aplicación del Sistema de Gestión ha experimentado una importante ampliación que, en la actualidad, cubre los siguientes aspectos de la actividad de ADIF:

- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.
- El control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las DIAs, en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.
- La gestión del mantenimiento de la plataforma, vía e instalaciones ferroviarias de la Red Convencional.
- La explotación de las estaciones de viajeros de la Red Convencional y de los centros logísticos de mercancías.
- La gestión de los depósitos de combustible de tracción (almacenes fiscales).
- La administración de la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General.

La implantación de un Sistema de Gestión Ambiental basado en la Norma UNE-EN-ISO: 14001 implica básicamente dos cuestiones:

- 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 el perfeccionamiento de la gestión ambiental de dichas actividades.

En cuanto a la relevancia de la certificación ambiental sobre las actividades de ADIF, puede afirmarse lo siguiente:

- El 100% de los tres primeros y del último de los alcances anteriormente descritos para el sistema de gestión ambiental, están cubiertos.
- En lo relativo a la explotación de las estaciones de viajeros de la Red Convencional y de los centros logísticos de mercancías, se han formulado sendos índices de relevancia que establecen, respectivamente los porcentajes de viajeros y unidades de tráfico intermodal (UTIs) en las 18 estaciones y las 14 terminales certificadas, respecto al total de dichas unidades (viajeros y UTIs) registrados en el total de estaciones y terminales de la Red Convencional.
- En lo relativo a la gestión de los depósitos de combustible de tracción, se ha formulado igualmente un índice de relevancia que establece el porcentaje de valoración de combustible suministrado en los 6 depósitos certificados, respecto al volumen total de combustible suministrado en el total de depósitos.

Por último, y en relación a los riesgos ambientales de las actividades de ADIF, en desarrollo del Plan Estratégico de ADIF (Plan Transforma 2017-2020), en abril de 2018 el Comité de Riesgos aprobó el Procedimiento de Gestión Integral de Riesgos de la Entidad y se estableció el Mapa de Riesgos de ADIF.

En el citado mapa de riesgos se han establecido 15 riesgos estratégicos, resultando uno de ellos el riesgo de incidente medioambiental, que está definido como el riesgo de que se produzca un incidente medioambiental que motive una denuncia administrativa y/o

cause daños al medio ambiente y suponga pérdida de confianza, de reputación y económica.

Dicho riesgo ambiental cuenta con un indicador de resultado (Kpi) y tres indicadores precursores del riesgo (Kri):

- Indicador resultado: N° de sanciones administrativas ambientales, tipificadas como graves o muy graves, impuestas en firme a ADIF.
- Indicador precursor 1: N° de expedientes ambientales tipificados como graves o muy graves, relativos a las actividades de dispensación de combustibles y de mantenimiento o explotación de la infraestructura, no concretadas en proyectos constructivos y que, pueden suponer contaminación del suelo o acústica, incoadas en el trimestre.
- Indicador precursor 2: % de Proyectos visados ambientalmente en el mes que han requerido más de dos Informes de Revisión Ambiental, antes de su aprobación.
- Indicador precursor 3: N° de No Conformidades en el Sistema de Gestión Ambiental de las obras, consideradas “de riesgo ambiental” que permanecen abiertas más de 3 meses.

De esta forma se pretende monitorizar y controlar periódicamente el riesgo ambiental de la Entidad, estando todos los recursos humanos especializados, así como el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF, totalmente orientados a la minimización de dicho riesgo.

Adicionalmente, y en su caso particular de la contaminación histórica de los suelos, este aspecto ambiental cuenta con un tratamiento específico, derivado de las condiciones técnicas y jurídicas de su gestión.

El modelo de gestión llevado a cabo desde 2005 hasta 2018, inclusive, se ha basado en los siguientes principios:

- Abordar la descontaminación de los emplazamientos sometidos a un riesgo técnico objetivo mayor de manera voluntaria, en colaboración con las CC.AA., mediante técnicas que impliquen fundamentalmente actuaciones “in situ”, de bajo coste de ejecución anual, aunque ello implique unos periodos de ejecución más dilatados. Todo ello con el objetivo de limitar los impactos ambientales derivados de estas operaciones, así como la repercusión de estas actividades sobre la operativa de las estaciones e instalaciones ferroviarias efectuadas.
- Controlar el resto de emplazamientos afectados, caracterizados por niveles menores de riesgo técnico objetivo, mediante la implementación de sistemas de seguimiento /y, en su caso, de control activo) y con carácter periódico. De esta forma, en caso de evolución negativa del riesgo en el emplazamiento se procederá a la adopción de medidas de descontaminación activa.
- Revisar anualmente los riesgos existentes con el objeto de actualizar las provisiones que para este concepto se recogen en las Cuentas Anuales de la EntidadCofinanciar las actuaciones al 50% con Renfe Operadora en aquellas instalaciones compartidas

entre ambas entidades. A este respecto, en 2008, se firmó un “Convenio de colaboración en materia de descontaminación de suelos” que, 10 años después, sigue vigente y que recoge tanto este principio de cofinanciación como su ámbito de aplicación.

- Todo ello cumpliendo estrictamente la legislación vigente en la materia, constituida por la Ley 22/2011, de 22 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, y por el Real Decreto 3/2005, 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.
- Actualmente, del total de 31 emplazamientos gestionados, se están efectuando procesos de descontaminación en 11, manteniéndose los 20 restantes bajo procedimientos de vigilancia y control.

	Ud.	2016	2017	2018	Metas 2019
Porcentaje de viajeros en estaciones certificadas, respecto al total de viajeros en estaciones de red convencional. (%)	%	45,7	38,3	46,9	N/A
Porcentaje de UTIs manipuladas en terminales certificadas de mercancías, respecto al total de UTIs manipuladas en terminales de mercancías de ADIF (%)	%	76,5	57,6	60,2	N/A
Sanciones administrativas ambientales graves o muy graves impuestas en firme a ADIF (Nº)	Nº	0	0	0	≤1

1.5.2. Contaminación: Medidas de Prevención

La contaminación acústica es uno de los aspectos ambientales adversos generados como consecuencia de la actividad de ADIF.

Los impactos ambientales producidos, en forma de emisión de ruido y vibraciones, pueden prevenir de las siguientes fuentes:

- La circulación ferroviaria sobre la red convencional.
- Las actividades llevadas a cabo en las estaciones de viajeros de ADIF. Básicamente emisiones derivadas de los sistemas de megafonía, de las maniobras para la composición de trenes y de los sistemas de climatización de los edificios.
- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura de red convencional, fundamentalmente de las efectuadas por los equipos mecanizados de vía.
- Las obras de construcción de la red convencional.

Dentro del Sistema de Gestión Ambiental de ADIF, basado en la Norma UNE-EN-ISO: 14001 (2015) y certificado por AENOR, se encuentra incluido un procedimiento para recibir, documentar y tramitar las quejas de carácter acústico recepcionadas. De todas ellas, en

los tres últimos años, aproximadamente el 90% están relacionadas con problemas de ruido y, el 10% restante, con problemas vibratorios (dato integrado para ADIF y ADIF-Alta Velocidad).

Por otra parte, en cuanto a la planificación de la lucha contra la contaminación acústica en las líneas en servicio, ADIF viene realizando, por encomienda del Ministerio de Fomento, la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y de los Planes de Acción (PAR) de ellos derivados, correspondientes a los Grandes Ejes Ferroviarios de Alta Velocidad (aquellos ejes con una circulación superior a 30.000 trenes anuales), desde su primera fase, reservándose el Ministerio su información pública y aprobación. Asimismo, destacar que éste son uno de los servicios en el marco de las adendas suscritas entre los dos administradores generales de infraestructuras, ADIF -Alta Velocidad ha encomendado su ejecución material a ADIF.

Todo ello, al objeto de cumplir con la legislación vigente en esta materia, constituida por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007.

De esta forma, en 2018 se han aprobado por el Ministerio de Fomento los MER (BOE 28.08.2018) y PAR (BOE 28.09.2018) correspondientes a la 2ª Fase.

Igualmente, en 2019, se iniciarán los trabajos de elaboración de los MER y PAR correspondientes a la 3ª Fase y que se redactan para los tráficos correspondientes al año 2016.

Finalmente, en 2018, ADIF ha licitado la redacción de los proyectos constructivos correspondientes a las medidas de mitigación acústica a abordar en las zonas caracterizadas como la actuación de máxima prioridad en los PAR de las Fases 1 y2 (BOES: Zonas Centro y Este, 25/08/2018; Zona Este, 30/08/2018 y Zona Sur, 27/09/2018).

Reclamaciones por ruido y vibraciones ADIF (2016-2018)

	2016	2017	2018
Reclamaciones Propias de ADIF	117	116	128
Reclamaciones Comunes ADIF-ADIF AV	18	15	12
TOTAL	135	131	140

Emisiones de CO₂ evitadas por medidas de ahorro y eficiencia energética

ADIF cuenta con un Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 que da continuidad al Plan Director de ADIF que había para el periodo 2009-2014.

Con la implantación de las medidas incluidas en dicho Plan Director se consigue un ahorro energético que conlleva, a su vez, una reducción de las emisiones de CO₂ asociadas a este consumo energético.

A cierre de 2018, en ADIF se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 417 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción (UdT) como en la energía de uso para la tracción (UT), consiguiéndose una reducción de las emisiones de 6.248 tCO₂/año.

	2016	2017 ⁽¹⁾	2018
UT (tCO ₂ /año)	246	272	234
UdT (tCO ₂ /año)	6.205	6.698	6.014
TOTAL(tCO₂/año)	6.452	6.970	6.248

(1) Datos actualizados según factor de emisión publicado por REE para el mix peninsular en 2017.

La variación en la cifra de las emisiones de CO₂ varía en función del factor de emisión utilizado cada año para la generación de energía eléctrica que publica Red Eléctrica de España para el mix peninsular.

Este Plan Director se está revisando, ampliando su alcance a la lucha contra el cambio climático, de manera que las metas a 2019 serán actualizadas cuando el nuevo Plan esté aprobado.

1.5.3. Gestión de Residuos: Medidas, Prevención y Economía Circular

La generación de residuos de ADIF se produce, fundamentalmente, en las actividades que se realizan en las estaciones de viajeros y centros logísticos, para atender los tráficos de viajeros y mercancías, así como en el mantenimiento y conservación de las infraestructuras ferroviarias de la Red Convencional.

Estos residuos pueden dividirse, según las definiciones de la Ley 22/2011, de Residuos y Suelos Contaminados, en comerciales, industriales y peligrosos.

Mientras que los residuos comerciales son gestionados por las entidades locales, cabe destacar -por sus especiales riesgos asociados- la gestión de los residuos peligrosos, derivados de sus actividades propias. En este sentido ADIF cuenta, desde 2011, con su modelo de gestión basado en dos ejes:

- Sistema corporativo: Basado en una red de 60 centros de almacenamiento temporal y transferencia (CAR) a los gestores autorizados para su retirada, donde se recogen los originados por las distintas áreas de actividad de ADIF y se gestionan de manera centralizada.

- Sistema descentralizado. Comprende la gestión de aquellos residuos peligrosos para los que, por sus características de composición o volumen, resulta más operativo y de menor riesgo ambiental establecer una gestión en los propios puntos de generación, evitando su traslado a los centros de almacenamiento del sistema corporativo (CAR) antes citado.

Tal es el caso de los equipos eléctricos con PCBs, los restos de demoliciones de edificios con fibrocemento, los residuos de los separadores de grasas y los residuos biosanitarios.

	Ud.	2016	2017	2018
Cantidad neta generada RPs (toneladas)	Tn.	133,22	115,8	97,6
Cantidad neta generada RPs (toneladas de residuos/millón km-tonelada)	Tn./Mill Km-Tn	0,78	1,08	0,69

Estrategia de Economía Circular¹

Durante 2018, ADIF junto con ADIF-AV han colaborado en la elaboración de la Estrategia Española de Economía Circular (EEEC) contribuyendo con un total de 7 proyectos enmarcados dentro de los ejes de actuación en los que se estructura la Estrategia.

En concreto, estos proyectos se ubican en los ejes de: Consumo, Gestión de Residuos, Mercado de Materias Primas Secundarias y Empleo y Formación.

Los proyectos que se seleccionaron finalmente por el Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) para formar parte de la EEEC son:

- Elaboración de una Catálogo de criterios medioambientales que facilite la incorporación de los mismos en los Pliegos de Cláusulas Administrativas con el objetivo de que ADIF y ADIF-AV fomenten la estrategia de la Economía Circular y la Contratación Pública Ecológica de manera transversal.
- Proyecto "Área CERO2" (Última Milla Verde).
- Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras de infraestructura ferroviaria para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados.
- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición en obras de estaciones adscritas a la Dirección de Estaciones de Viajeros.
- Incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística.
- Materiales reciclados, regionales y sostenibles en Proyectos de Arquitectura de Estaciones.
- Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso, generando valor mediante proyectos de emprendimiento o servicio público.

¹ Información común a ambas entidades: ADIF y ADIF-Alta Velocidad

La EEEC pasó a finales de 2018 la fase de información pública y se encuentra pendiente de aprobación.

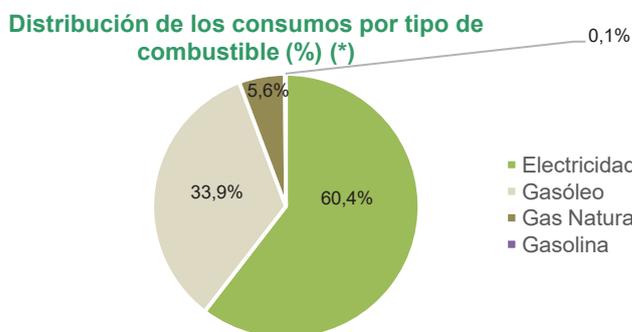
1.5.4. Uso Sostenible de Recursos: Consumos de Energía y Combustible

Consumo de energía final en actividades propias

El consumo de energía final de ADIF en actividades propias se desglosa en la siguiente tabla en función del tipo de energía o combustible consumido para el periodo 2016-2018:

Tipo de Energía/Combustible

	2016	2017	2018
Energía eléctrica (TJ/año)	442,82	445,38	389,23
Usos Tracción (UT)	39,07	51,82	13,02
Usos Distintos de Tracción (UDT)	403,75	393,56	376,21
Gasóleo (TJ/año)	250,55	214,80	218,54
Gasóleo A - Automoción	60,75	59,89	58,92
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	53,46	46,07	39,94
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	1,11	0,00	0,00
Gasóleo B - Oper. Aux. Terminales	5,77	8,13	6,72
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	99,42	92,15	92,71
Gasóleo C - Calefacción	30,04	8,56	20,25
Gasolina (TJ/año)	0,41	0,55	0,73
Autogas (TJ/año)	0,0027	0,01	0,00
Gas Natural (TJ/año)	15,67	15,93	11,59
TOTAL	709,45	676,67	620,10



(*) Datos numéricos en tabla anterior "Tipo de Energía/Combustible"

En la gráfica anterior se puede observar una mayor dependencia de la electricidad (60,4%) de ADIF y un uso secundario del gasóleo (33,9%), siendo los dos principales

combustibles usados. En menor medida, aparece un consumo bajo de gas natural (5,6%). Por último, existe un consumo de gasolina prácticamente residual (0,1%).

Consumo indirecto de energía primaria

El principal consumo indirecto de energía primaria existente en ADIF es el atribuible al consumo de energía eléctrica registrado.

En la siguiente tabla se muestra, para cada tipo de fuente de energía primaria, el consumo indirecto derivado del consumo final de energía eléctrica para el periodo 2016-2018:

Fuentes de energía primaria

	2016	2017	2018
Carbón	181,44	182,50	159,49
Gas Natural	156,53	157,43	137,59
Derivados del petróleo	72,52	72,90	63,71
Nuclear	323,00	324,91	283,95
Recursos fósiles	733,49	737,74	644,74
Hidroeléctrica	66,16	66,53	58,15
Eólica, solar, biomasa y residuos	189,18	190,25	166,27
Recursos renovables	255,34	256,79	224,42
TOTAL	988,83	994,53	869,16

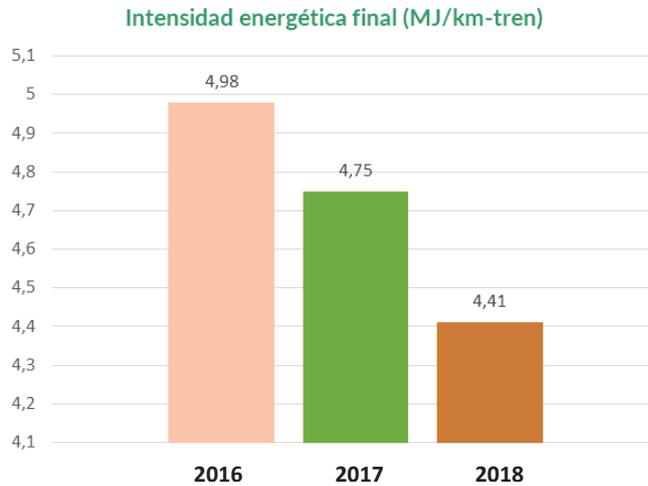
Nota: Estimados con base en los datos sobre consumo de energía primaria en generación de electricidad del último Informe de coyuntura publicado, correspondiente al cuarto trimestre de 2016.

Intensidad energética final y primaria

La intensidad energética final y primaria - consumo de energía final o primaria (en MJ consumidos) por unidad de producción representativa de la actividad de ADIF (tráfico gestionado, en km-tren) - son dos indicadores que miden la eficiencia energética de la gestión de la entidad y, además, la dependencia del consumo de energía en relación al crecimiento de la actividad.

	2016	2017	2018
Intensidad energética final (MJ/km-tren)	4,98	4,75	4,41

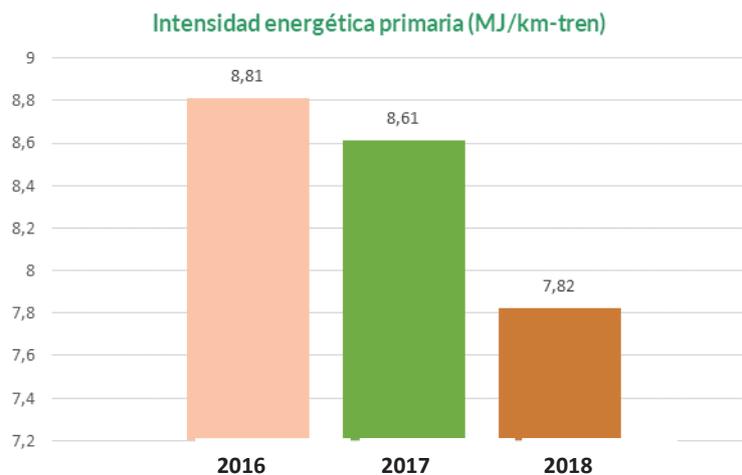
En el periodo 2016-2018, la intensidad energética final se ha reducido en un 11,4%, alcanzando los 4,41 MJ/km-tren en 2018, mientras que el volumen de tráfico gestionado, en el mismo periodo, ha disminuido sólo un 1,3%, de manera que se ha mejorado en el uso y aprovechamiento de la energía consumida.



La intensidad energética primaria de ADIF fue, en 2018, de 7,82 MJ/km-tren gestionado, lo que supone una disminución del 11,2% en el periodo 2016-2018, similar a lo que sucede con la intensidad energética final.

	2016	2017	2018
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	8,81	8,61	7,82

La intensidad energética primaria se ve influida por la contribución de las energías renovables en la producción de energía eléctrica distribuida por el sistema eléctrico peninsular, ya que el consumo de energía primaria debido al consumo de energía eléctrica en ADIF fue del 60,4%, cifra similar a la de los dos años anteriores, aunque ligeramente inferior.



Medidas para la mejora de la eficiencia energética

Durante el año 2018 se ha continuado con la implantación del Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética de ADIF 2014-2020, surgido de la revisión y puesta al día del anterior Plan 2009-2014.

Este Plan se estructura en 4 objetivos específicos, 12 líneas de actuación y una batería de medidas de carácter técnico, de gestión y de implantación de sistemas de generación de energía renovable. Estas medidas se enfocan a diferentes ámbitos: aislamientos, climatización, combustibles, electricidad, iluminación, tracción, etc.

Así, a cierre de 2018, en ADIF se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 417 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción como en la de uso para la tracción, consiguiéndose la reducción de 27,69 GWh_{eq}/año de consumo energético.

	2016 (GWh/año)	2017 (GWh/año)	2018 (GWh/año)
UT (uso tracción)	1,06	1,06	1,06
UdT (uso distinto de tracción)	26,42	26,38	26,63
TOTAL	27,49	27,45	27,69

Este Plan Director se está revisando, ampliando su alcance a la lucha contra el cambio climático, de manera que las metas a 2019 serán actualizadas cuando el nuevo Plan esté aprobado.

1.5.5. Cambio Climático: Medidas Adoptadas y Medios Implementados

El impacto de ADIF en materia de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y, por tanto, su contribución al cambio climático, se mide a dos niveles.

Por un lado, las emisiones derivadas de sus actividades propias, tanto directas como indirectas, consecuencia de los consumos energéticos finales que registra. Estas emisiones se corresponden con el cálculo de su huella de carbono para los alcances 1 y 2.

Por otro lado, se calculan las emisiones generadas por la tracción de los tráficos que se han producido en la red ferroviaria que gestiona (la red de convencional). En este caso, se corresponde, por tanto, con las emisiones generadas por los consumos energéticos de los Operadores ferroviarios asociados a la tracción de sus trenes.

Emisiones de GEI en actividades propias

ADIF consume energía eléctrica y combustibles en sus instalaciones y vehículos, lo cual le permiten la explotación de estaciones de viajeros, así como el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que administra.

Como consecuencia de estos consumos se generan una serie de emisiones, tanto directas como indirectas, entre las que cabe destacar los GEI por su contribución al cambio climático.

La cuantificación de dichas emisiones se realiza mediante el cálculo de la huella de carbono, que es una herramienta que permite conocer las emisiones de GEI asociadas a las actividades desarrolladas por una organización. En el caso de ADIF, para su determinación se han tenido en cuenta los siguientes alcances:

- **Alcance 1:** Emisiones directas de GEI: procedentes del consumo de las calderas de gasóleo y gas natural, del material motor de tracción y de la maquinaria utilizada en el mantenimiento de vía, maniobras y operaciones auxiliares, y del uso de la flota de vehículos.
- **Alcance 2:** Emisiones indirectas de GEI: originadas en la generación de la energía eléctrica adquirida y consumida por ADIF, tanto para tracción como para usos distintos de tracción.

En la siguiente tabla se muestran las emisiones de CO₂ equivalente (tCO₂eq) anuales para cada uno de los anteriores alcances en el periodo 2016-2018:

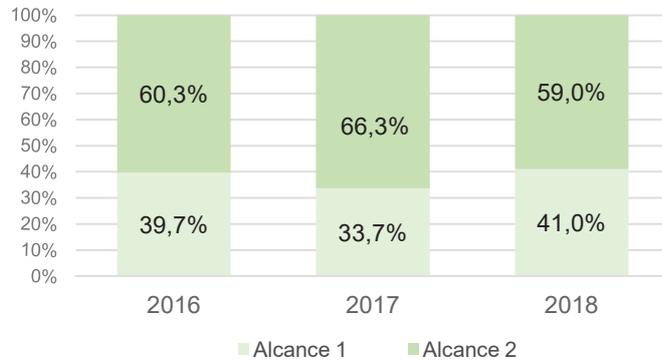
		2016	2017	2018
Alcance 1	Instalaciones de combustión	3.019,14	1.592,00	2.293,14
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	11.255,73	10.413,84	9.916,08
	Vehículos	4.503,45	4.315,40	4.258,85
	Suma Alcance 1	18.778,32	16.321,24	16.468,07
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	28.540,21	31.985,60	23.696,48
TOTAL (tCO₂eq)		47.318,53	48.306,84	40.164,55

La huella de carbono registrada en 2018 ha supuesto una disminución del 15,1% en el periodo 2016-2018. Si bien el alcance 1 se mantiene en cifras similares a las de 2017, la diferencia radica en el alcance 2, principalmente por dos motivos: porque el consumo de energía eléctrica ha sido menor y porque el factor de emisión de CO₂ de 2018² también es inferior, debido a la mayor aportación de las energías renovables en el mix eléctrico peninsular.

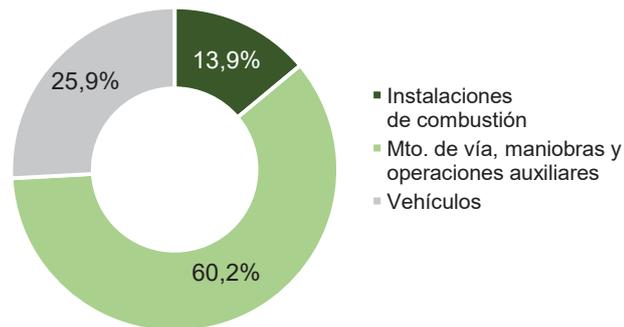
Asimismo, de la tabla anterior se puede observar la evolución de la contribución de los alcances a la huella de carbono de ADIF, comprobándose que las emisiones asociadas a la energía eléctrica consumida tienen mayor cuota de participación (alrededor del 60%), mientras que las emisiones directas son el 40% restante:

²Factor de emisión del sistema eléctrico peninsular del año 2018 (Red Eléctrica de España).

Alcance de la Huella de carbono



Actividades del Alcance 1

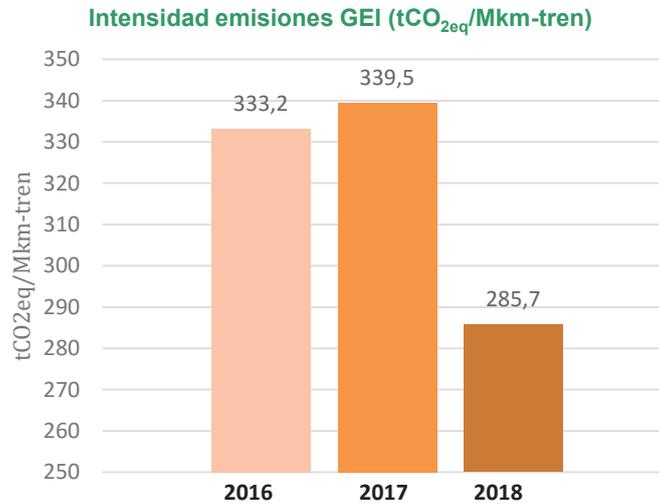


Dentro de las actividades del alcance 1, las que mayor proporción de emisiones de GEI tienen son las relacionadas con las actividades de mantenimiento (60,2%). Las emisiones derivadas de los vehículos de la flota y de las instalaciones de combustión están en un segundo nivel con el 25,9% y el 13,9%, respectivamente.

Intensidad de las emisiones de GEI de actividades propias

Las emisiones de GEI se pueden medir en función de la actividad de la entidad, teniendo en cuenta la unidad de producción representativa (tráfico gestionado, en Mkm-tren).

	2016	2017	2018
Intensidad emisiones GEI (tCO _{2eq} /Mkm-tren)	333,2	339,5	285,7

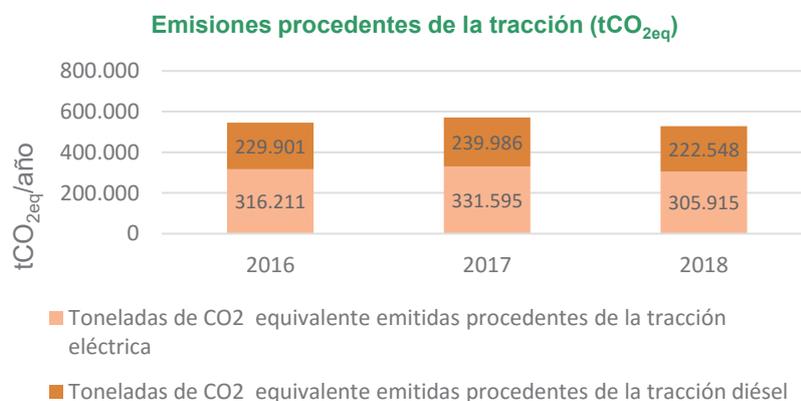


Se observa que en el periodo 2016-2018 la intensidad de las emisiones de GEI de las actividades propias se ha reducido un 14,3%, una disminución muy superior a la del volumen de tráficos gestionados.

Emisiones de GEI asociadas a la tracción

La energía eléctrica y el gasóleo consumidos por las empresas operadoras ferroviarias respecto a la tracción sobre las infraestructuras que ADIF gestiona implica, asimismo, la emisión de gases de efecto invernadero, cuya evolución en los últimos años ha sido la siguiente:

	2016	2017	2018
Toneladas de CO₂ equivalente emitidas procedentes de la tracción eléctrica	316.211	331.595	305.915
Toneladas de CO₂ equivalente emitidas procedentes de la tracción diesel	229.901	239.986	222.548
TOTAL	546.112	571.581	528.462



En el periodo 2016-2018, las emisiones generadas por la tracción eléctrica se han reducido un 3,3%.

Estas emisiones son indirectas, es decir, no se producen durante la circulación del ferrocarril, sino que se originan en las centrales de generación de electricidad, por lo que dependen del esquema de generación del sistema eléctrico peninsular. En 2018, dicho esquema ha tenido una mayor contribución de las renovables que en 2017, pasando del 33,7% al 40,1% (según datos publicados por Red Eléctrica de España), lo que justifica en parte su reducción.

Por el contrario, las emisiones generadas por la tracción de diesel sí son directas, generadas por la circulación de los trenes. Estas emisiones también se han reducido ligeramente en el periodo 2016-2018 en un 3,2% debido a un menor consumo de gasóleo.

Plan de Lucha contra el Cambio Climático³

En el ámbito de la mitigación del cambio climático, tal y como se ha comentado en apartados anteriores, ADIF cuenta con un Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 que ha permitido reducir las emisiones de CO₂ gracias al desarrollo e implantación de medidas que han logrado un ahorro del consumo energético desde que comenzó a implantarse el anterior Plan Director en 2009.

Sobre la base de dicho Plan Director, aprovechando la experiencia y conocimiento adquirido, durante 2018 se ha trabajado en la elaboración de un Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, común a ADIF y ADIF-Alta Velocidad, que sustituirá a los Planes Directores de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 de ambas entidades.

Este Plan pretende ir más allá de la eficiencia energética, contemplando medidas de actuación en el ámbito de la descarbonización del sistema ferroviario y en el incremento del uso de las energías renovables.

Así mismo, se completa con actuaciones en el ámbito de la adaptación al cambio climático que persiguen la mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias.

De esta manera, el Plan se estructura en las siguientes líneas de actuación:

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

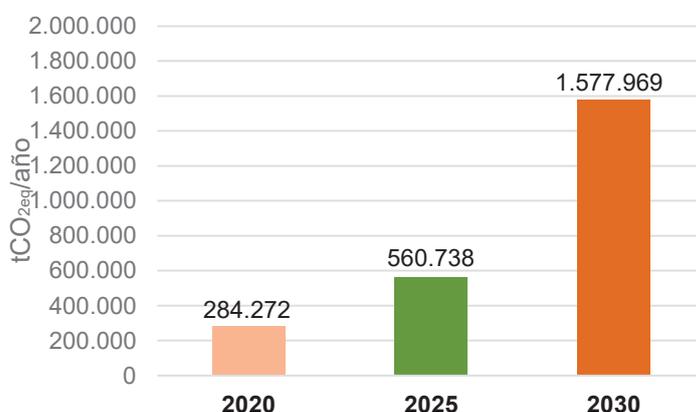
Se prevé que el Plan se apruebe en el primer trimestre de 2019, estableciendo objetivos de reducción de emisiones de GEI y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030.

³ Información común a ambas entidades: ADIF y ADIF-Alta Velocidad

Este Plan está alineado con el Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, aprobado en enero de 2019, elaborado por ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe y cuya finalidad es la reducción de emisiones de GEI del sistema ferroviario y del sector transporte en su conjunto, mediante la mejora de la eficiencia energética y la descarbonización, fomentando, así mismo, el cambio modal hacia el ferrocarril como principal contribución en la lucha contra el cambio climático para el sector.

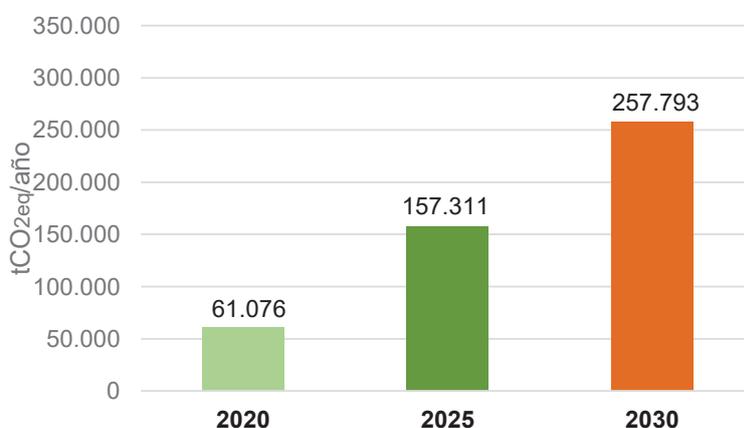
Así, en cuanto a la reducción de emisiones de GEI del sector transporte por el incremento de la cuota modal del ferrocarril, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de algo más de 8.000 ktCO_{2eq}.

Las metas a alcanzar en el periodo del Plan Director serían:



Adicionalmente, en cuanto a la reducción de emisiones de GEI del sistema ferroviario por la implantación de medidas de gestión, eficiencia energética y descarbonización, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de unas 1.500 ktCO_{2eq}.

Las metas en este caso a alcanzar en el periodo del Plan Director serían:



Además, con la compra de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen) que realiza ADIF-Alta Velocidad para el conjunto del sistema ferroviario y que está operativa desde el año 2019, el Plan Director estima una reducción acumulada de emisiones para 2030 de unas 7.700 ktCO_{2eq}.

De esta manera, el Plan de Lucha contra el Cambio Climático de ADIF y ADIF-Alta Velocidad se nutre de las actuaciones incluidas en el Plan Director conjunto con Renfe y que son de aplicación a los Administradores ferroviarios, completándose con actuaciones en el ámbito de la adaptación al cambio climático.

En relación con esta última línea de actuación, cabe destacar que en 2018 se ha constituido en ADIF y ADIF-Alta Velocidad un Grupo de Trabajo cuya misión es la de elaborar una norma interna que establezca la metodología a seguir para evaluar la vulnerabilidad de las infraestructuras ferroviarias a los efectos adversos del cambio climático en la fase de diseño.

Se pretende con ello que en las fases iniciales de definición de los proyectos constructivos de las infraestructuras, el impacto del cambio climático en las mismas sea una variable más a tener en consideración para el diseño de las infraestructuras.

Así mismo, ADIF y ADIF-Alta Velocidad han participado en la elaboración del "Informe final sobre las secciones de la red estatal de infraestructuras de transporte terrestre a las que prestar atención con prioridad por razón de la variabilidad y cambio climático", de junio de 2018, elaborado por el CEDEX y con el apoyo del Ministerio para la Transición Ecológica.

El análisis recogido en dicho informe ha permitido identificar aquellas secciones de la red ferroviaria sobre las que incrementar el nivel de atención en relación a su vulnerabilidad frente al cambio climático.

1.5.6. Protección de la biodiversidad: Medidas Adoptadas para Preservar Áreas Protegidas

ADIF cumple un papel fundamental para que el mantenimiento y la conservación, así como la modernización de todas las líneas de la red convencional, en sus distintas fases de diseño, proyecto y obra, se ajusten a la legislación europea y española en materia ambiental y, en particular, a lo establecido en las Resoluciones de Impacto Ambiental: Declaraciones (DIAs) o Informes (IIAs) aprobadas por el Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO), contribuyendo así en todo lo posible a la preservación del entorno y la biodiversidad, de manera que se asegure la sostenibilidad del sistema ferroviario estatal en la vasta implantación territorial que la longitud de la red convencional implica.

Para lograr este objetivo, ADIF ha desarrollado un Sistema de Gestión Ambiental de acuerdo a la Norma UNE-EN-ISO 14001 (2015), que se encuentra certificado por AENOR.

Dicho Sistema contempla, como pilares básicos ambientales, la integración ambiental de los proyectos y el seguimiento ambiental de las obras encomendadas a ADIF.

Integración ambiental de los proyectos

El Ministerio de Fomento tiene delegada en la Presidencia de ADIF, la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el Estatuto de ADIF, esta entidad ostenta la facultad de supervisión de los proyectos que sean aprobados por ella, así como la certificación del cumplimiento de la DIA por los mismos, si es el caso.

De esta forma pretende asegurarse el cumplimiento de la legislación sobre Evaluación Ambiental de Planes y Proyectos (Ley 21/2013, de 9 de diciembre), así como del resto de la legislación ambiental vigente, actuando ADIF como Órgano Sustantivo.

Por tanto, la gestión ambiental de la integración ambiental de los proyectos conlleva tres aspectos fundamentales:

- Análisis particularizado de cada uno de ellos, para determinar si deben ser sometidos o no a evaluación ambiental.
- De no ser necesario un proceso de evaluación ambiental; debido a que el proyecto no esté contemplado en la legislación de aplicación, se emite:
 - Una *Nota de Exención Ambiental* para el proyecto.
 - Un *Certificado de Cumplimiento de la Resolución de Impacto Ambiental* del proyecto de construcción de plataforma (DIA o IIA).
 - Un *Informe de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental* del proyecto (para actuaciones distintas a la construcción de la plataforma, como vía, instalaciones, electrificación, etc.). Al mismo tiempo, se analiza el Anejo de Integración Ambiental del Proyecto para asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental y de las normas y recomendaciones internas vigentes en ADIF. Esta supervisión ambiental se concreta en distintos Informes de Revisión Ambiental, hasta conseguir la emisión del correspondiente Informe de Adecuación Ambiental del citado Anejo.
 - De resultar necesario un proceso de evaluación ambiental, el proyecto no puede aprobarse hasta no estar éste culminado, con la emisión por el MITECO de la correspondiente Resolución de Impacto Ambiental.

Seguimiento ambiental de obras

El sistema de seguimiento ambiental de obras en ADIF se basa en dos pilares:

- En obras sometidas a una Resolución de Impacto Ambiental (DIA o IIA) por el MITECO, se establece el sistema de Dirección Ambiental de Obra, análoga al implantado para el seguimiento ambiental de las obras de construcción de nuevas líneas.

Este sistema reposa en el nombramiento, para cada contrato de obra, de un Director Ambiental de Obra (DAO). Dicho DAO es responsable de realizar su seguimiento y control ambiental, de acuerdo con las especificaciones derivadas de los criterios internos de ADIF en materia de medio ambiental, vigentes desde 2005.

El sistema de Dirección Ambiental de Obra conlleva dos aspectos básicos:

- *El control ambiental periódico de las obras:* Es el que el DAO lleva a cabo a pie de obra y se materializa en los informes normativos (exigidos por la Resolución de Impacto Ambiental del MITECO: DIA o IIA) de seguimiento ambiental de las obras.

Dichos informes normativos son:

- a. Informes Previos al Inicio de Obra
 - b. Informes Paralelos al Acta de Comprobación del Replanteo
 - c. Informes Previos a la Recepción de la Obra
 - d. Informes Periódicos (cuyo plazo suele resultar diferente por cada Resolución del MITECO, resultando la más habitual la periodicidad semestral).
- La gestión ambiental de los proyectos modificados y complementarios de obra, así como de las obras de emergencia.

Dicha gestión se concreta de una forma análoga a la reflejada anteriormente para la Integración Ambiental de los Proyectos Constructivos, dando lugar sólo a dos tipos de documentos:

- a. Nota de Exención Ambiental para el Proyecto u Obra de Emergencia.
- b. Informe de Revisión Ambiental.
- c. Informe de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental, válida para cualquier tipo de obra de construcción, independientemente de su especialidad.

En el caso del tercer tipo de documento, resulta necesario el Informe previo del DAO del contrato correspondiente.

- En obras no sometidas a una Resolución de Impacto Ambiental (DIA o IIA) por el MITECO, se establece el sistema de Vigilancia Ambiental de Obra.

Este sistema es semejante al de Dirección Ambiental de Obra antes descrito, reposando en el nombramiento, para cada contrato de obra donde se decida aplicar, de un Vigilante Ambiental de Obra (VAO). Dicho VAO es responsable, como lo era el DAO, de realizar su seguimiento y control ambiental, de acuerdo con las especificaciones y criterios internos de ADIF.

Las diferencias de este sistema con el de Dirección Ambiental de Obra son las siguientes:

- El sistema VAO sólo se aplica a obras que puedan conllevar el riesgo de un impacto ambiental moderado, no cubre la totalidad de las obras de conservación y mantenimiento.
- El sistema VAO se basa en un control de la obra diferente al establecido por el sistema DAO. En este sistema, al no existir Resolución de Impacto Ambiental, no resulta obligatoria la emisión de informes ambientales periódicos. Esta circunstancia resulta lógica dada la diferente magnitud de las obras involucradas en ambos sistemas, con unos plazos de ejecución mucho menores en este caso.

En cuanto al control de los proyectos modificados y complementarios de obra, así como de las obras de emergencia, este sistema resulta análogo al sistema DAO, excepto en que no resulta aplicable la emisión de Informes de Adecuación a la Resolución de Impacto Ambiental pues, por definición, ésta no se ha producido en estas actuaciones.

Este sistema está implantado desde junio de 2011 en el mantenimiento de la red de alta velocidad y, desde abril de 2018 en el mantenimiento y conservación de la red convencional.

Supervisión ambiental de proyectos ADIF (2016-2018)

	2016	2017	2018
Notas de exención del trámite de EIA	42	48	85
Informes de adecuación ambiental	7	19	84
Informes de adecuación a la DIA	3	1	9
Certificados del cumplimiento de la DIA	1	2	8
Informes de revisión ambiental	153	196	386
TOTAL	206	266	572
Proyectos cerrados ambientalmente	46	51	107

Supervisión ambiental de Obras ADIF referido a Modificados, Complementarios y Obras de Emergencia (2017-2018)(*)

	2017	2018
Notas de Exención de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental	1	41
Informes de Adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	5	3
Obras de Emergencia	0	41
Informes de Revisión Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	5	3
TOTAL	11	88

(*) Datos del ejercicio 2016 no están disponibles

Informes normativos de seguimiento ambiental de obras ADIF (2017-2018)(*)

s.	2017	2018
Previo al inicio de obra	3	0
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	0	0
Previo a la recepción de obra	0	2
Periódicos	30	28
TOTAL	33	30

(*) Datos correspondientes al ejercicio 2018 no disponibles

1.6. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

1.6.1. Hitos en la Gestión de Personas y Cuestiones Sociales

La gestión de Recursos Humanos del ejercicio 2018 en ADIF ha estado marcada por los siguientes aspectos relevantes:

Nueva estructura organizativa

En el mes de junio el Consejo de Ministros aprobó, a propuesta del ministro de Fomento, José Luis Ábalos, el nombramiento de Isabel Pardo de Vera Posada, como presidenta de ADIF, posteriormente en el mes de junio se aprobó la nueva estructura básica de ADIF.

En 2018 también se aprobó el despliegue de la estructura organizativa de las Direcciones Generales y Direcciones de ADIF y se asignó a cada una de ellas las funciones encomendadas. Este despliegue responde a los retos de sostenibilidad del sistema ferroviario español, vertebración territorial, cohesión social, dinamización y óptima integración en el Marco Económico.

Los criterios orientadores a los que atiende fundamentalmente son las personas de la empresa, eficiencia, transparencia, sostenibilidad, adecuación de las áreas operativas con criterios de impulso y especialización, seguridad y planificación estratégica; aunando objetivos y recursos para adaptarlos a las necesidades de cada circunstancia y alcanzar las metas establecidas.

Índice de absentismo

Recogido en tabla adjunta en punto 1.6.3.

Oferta de Empleo Público

En 2018 se publicó la Oferta de Empleo Público correspondiente al año 2017 junto a la Oferta de Empleo Público extraordinaria para ADIF aprobada en 2018 y se realizaron las pruebas selectivas en las que se presentaron 11.297 solicitudes, de las que 9556 fueron admitidas.

El objeto de esta OEP fue la cobertura de un total de 486 plazas de las categorías profesionales de Factor de Entrada, Factor de Circulación de Entrada, Ayudante Ferroviario (Rama de Conservación y Vigilancia de Vía), Montador Eléctrico de Instalaciones de Seguridad / Oficial Celador Línea Electrificada de Entrada / Oficial de Subestaciones y Telemandos de Entrada, Oficial de Telecomunicaciones de Entrada y Cuadros Técnicos (grupo profesional de Mando Intermedio y Cuadro), especificados en los perfiles de puestos.

Aplicación de la jubilación parcial y contratos de relevo

Durante el año 2018 se han firmado 404 contratos de jubilación parcial con una reducción del 50 % de la jornada. A su vez el 50 % de la jornada que han dejado de hacer estos trabajadores se ha suplido con la contratación de 404 nuevos trabajadores mediante contratos de relevo.

Se han realizado diversas acciones para adjudicar 486 puestos en jubilación parcial al 75 % que lleva implícita la necesidad de realizar contratos indefinidos al 100 % de jornada para su sustitución. Estas últimas jubilaciones parciales se harán efectivas en 2019, al haberse publicado en 2018 la OEP para cubrir los 486 puestos vinculados.

Negociación colectiva

Durante el año 2018, la negociación colectiva se ha regulado con el I Convenio Colectivo de ADIF y ADIF AV que fue prorrogado por la Comisión Negociadora del mismo, y autorizada por la Administración. En este año se ha tratado sobre diferentes aspectos, además del desarrollo de aquel:

- Movilidad previa a la OEP.
- Nuevo Marco de Movilidad.
- Comisión de Seguimiento de la Movilidad.
- En cuanto al I Convenio Colectivo se ha continuado con los trabajos de la ordenación profesional donde la Dirección ha finalizado la presentación de su proyecto y comenzó la negociación del II Plan de Igualdad.
- Se negoció el II Convenio Colectivo de ADIF y ADIF Alta Velocidad, que concluyó con la firma de un Preacuerdo a la espera de la autorización administrativa.
- En el mismo se recogen para su posterior desarrollo, multitud de medidas en empleo, tratamiento económico, ordenación profesional, jornada, política social, igualdad y conciliación entre otras muchas.

Formación

Durante el 2018 se ha desarrollado el Plan de Formación Anual, con una media de 50,4 horas de formación por trabajador. Además, se ha desarrollado la formación con los materiales y herramientas de apoyo del modificativo del Reglamento de Circulación Ferroviario, que afecta a todos los empleados con alguna habilitación de seguridad e la circulación, en total unos 6.584 efectivos.

Plan de igualdad ADIF

Actualmente en ADIF se encuentra vigente el Plan de Igualdad de ADIF y se está procediendo a elaborar su segundo Plan de Igualdad. Se presentó el diagnóstico de situación en igualdad de la misma, en la que participó su personal. También están en vigor las medidas de conciliación, igualdad, beneficios sociales, protocolos de actuación en situaciones de acoso y contra la violencia de género que existen en la normativa de ADIF.

Incentivos y beneficios sociales

Además de la retribución variable basada en el cumplimiento de distintos objetivos a cumplir por los empleados (personales transversales, de contribución al equipo y del catálogo de competencias), ADIF pone a disposición de sus trabajadores cubiertos por Convenio una amplia oferta de beneficios sociales para mejorar la vida personal y laboral, ofreciendo a sus empleados prestaciones no retributivas o beneficios sociales como son:

- Promoción de la salud: campañas de medicina preventiva, vacunaciones, pruebas médicas.
- Plan de Acción contra las Drogodependencias y el Alcoholismo (PACDA).
- Ayudas para gastos médicos extraordinarios, ayudas por incapacidad temporal complementarias a las de la Seguridad Social, complemento prestaciones por incapacidad temporal.
- Seguro de vida.
- Títulos de transporte con tarifa gratuita en cercanías y trenes regionales, y tarifas especiales en grandes líneas y AVE.
- Ayudas por hijos discapacitados.
- Prestaciones por defunción.
- Anticipos.
- Defensa jurídica.
- Acogimiento familiar y tutela de mayores incapacitados, parejas de hecho: se les reconoce con independencia de su orientación sexual los mismos beneficios que a las de derecho.
- Acoplamiento a otros puestos por pérdida de facultades.
- Movilidad por reunión de cónyuge o pareja de hecho.
- Facilidades o descuentos en servicios.
- Centro de Formación CFV para empleados y familiares.

Además de las medidas anteriores, tras la firma del I Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad se ha mejorado el régimen de ayudas por hijos con discapacidad intelectual, así como algunas ayudas para gastos médicos.

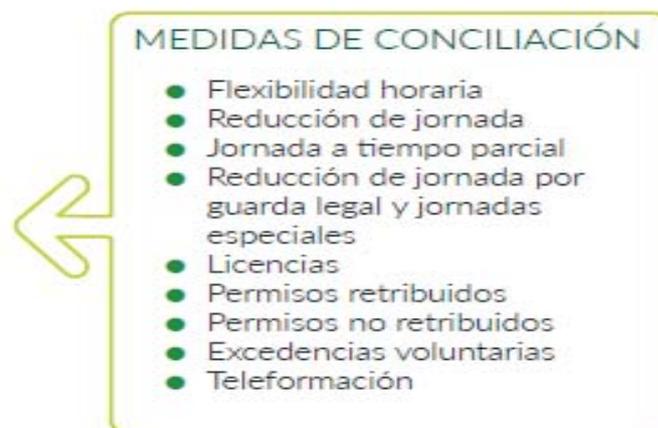
Por otro lado, es importante destacar que de aquellos empleados que se benefician del derecho al permiso parental, una vez finalizado dicho permiso, el 100% vuelven a incorporarse a sus puestos de trabajo.

	Hombres	Mujeres
Empleados que se han acogido al permiso parental	85	52
Total	137	

Conciliación Laboral

En el Plan de Igualdad se establecen las iniciativas promovidas y ofrecidas en materia de conciliación laboral y personal a los empleados de ADIF-Alta Velocidad. Los objetivos fundamentales de este plan son:

- Avanzar en la entidad en la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.
- Eliminar las posibles discriminaciones por razón de sexo.
- Fomentar el igual valor de hombres y mujeres en todos los ámbitos, así como, la eliminación de estereotipos.
- Las medidas de conciliación existentes en ADIF-Alta Velocidad se encuentran recogidas en su normativa laboral y su contenido básico puede consultarse por todos los trabajadores dentro del Portal Inicia.



1.6.2. Distribución de Empleados: Cuadros de Información y Análisis

A continuación se presenta la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2018 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por sexo, por edades, por su antigüedad en la empresa, y su distribución por comunidades autónomas.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

ÁREAS DE GESTIÓN	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Presidencia	26	13	39
D. Comunicación y Reputación Corporativa	33	36	69
D.G. Estrategia y Transformación	465	152	617
Secretaría General	78	82	160
D. G. Gestión de Personas	298	140	438
D.G. Financiera y Control de Gestión	118	100	218
D.G. Explotación y Construcción	7696	749	8.445
D.G. de Desarrollo de Negocio Corporativo	1426	403	1.829
Ámbito Red	144	16	160
TOTALES	10.284	1.691	11.975

GRUPOS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Personal Operativo y MMII	9.011	1.304	10.315
Estructura de Apoyo	619	224	843
Estructura de Dirección	654	163	817
TOTALES	10.284	1.691	11.975

EDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTAL
Hasta 35 años	4,23%	1,57%	5,8 %
Entre 36 y 50 años	10,33%	3,89%	14,2 %
Más de 50 años	71,32%	8,66%	80 %

ANTIGÜEDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTAL
Entre 0 y 11 años	11,51%	4,46%	15,97 %
Entre 12 y 19 años	2,32%	1,15%	3,47 %
Entre 20 y 27 años	1,80%	0,37%	2,18 %
Entre 28 y 35 años	29,28%	2,52%	31,81 %
Más de 35 años	40,95%	5,61%	46,57 %

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
ANDALUCÍA	1.323	163	1.486
ARAGÓN	555	39	594
ASTURIAS	470	72	542
CANTABRIA	272	41	313
CASTILLA LA MANCHA	600	30	630
CASTILLA Y LEÓN	1.269	159	1.428
CATALUÑA	1.204	173	1.377
EXTREMADURA	205	18	223
GALICIA	475	65	540
LA RIOJA	47	3	50
MADRID	2.193	758	2.951
MURCIA	147	3	150
NAVARRA	131	17	148
PAÍS VASCO	519	80	599
COMUNIDAD VALENCIANA	850	69	919
EXTRANJERO	24	1	25
TOTAL	10.284	1.691	11.975

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto				
		DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Distribución de empleados por categoría profesional	Personal Operativo y MM.II.	nº trabajadores	11.142	10.234	10.315
		Estructura de Apoyo	nº trabajadores	826	821	843
		Estructura de Dirección	nº trabajadores	793	824	817
	Mide el grado de retención y atracción del personal directivo. Útil para lograr dirección estratégica de la sociedad.	Tasa de retención de Directivos	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	1,39	2,01	3,17
	Mide la tasa de rotación de la plantilla, con independencia del rol del empleado.	Tasa de retención de plantilla	(Altas +Bajas)*100/2)/Trabajadores medios y sin tener en cuenta el personal afecto a la actividad de venta de billetes que fue transferido en 2017 al Grupo RENFE	1,8	6,13	4,05
	Nuevas incorporaciones	Nuevos empleados (OEP)	Crecimiento de la plantilla en el período (nº trabajadores incrementados)	0	205	40
	Negociación colectiva	Negociación colectiva	nº convenios colectivos firmados en vigor	1	1	1
		Empleados cubiertos por convenio colectivo	% de empleados cubiertos por convenio colectivo	93,79	93,07	93,19

() Diversidad: Brecha Salarial (retribuciones medias por categorías profesionales)*

ADIF	
ESTRUCTURA DIRECCIÓN	SALARIO
Mujer	61.328,32
Hombre	63.088,36
ESTRUCTURA APOYO	SALARIO
Mujer	44.774,14
Hombre	45.742,41
MM.II.	SALARIO
Mujer	34.585,43
Hombre	35.815,18
OPERATIVOS	SALARIO
Mujer	28.146,00
Hombre	33.143,13

(*) La normativa laboral y las tablas salariales aplicadas por ADIF impiden cualquier discriminación por razón de sexo. La diferencia en las retribuciones medias entre hombres y mujeres, es motivada por la posterior incorporación de la mujer al mercado de trabajo, en términos medios cuantitativos, lo cual afecta también de forma particular en ADIF y ADIF AV; por lo que la tendencia es la reducción continuada de dicha brecha salarial, con la equiparación media de la antigüedad laboral entre hombres y mujeres.

1.6.3. Organización del Diálogo Social, y Salud y Seguridad en el Trabajo

Respecto a esta materia, la interlocución entre ADIF y su plantilla se estructura a través de reuniones periódicas entre Entidad y Comité de Centro de Trabajo en Madrid y Delegados de Personal en Sevilla, León y Barcelona, al igual que en las Comisiones existentes: Seguridad en la Circulación, Seguridad y Salud Laboral, Consejo Asesor de Formación y Comisión Paritaria del Consejo, Política Social e Igualdad y de Conflictos Laborales. Así como las emanadas del Convenio Colectivo. Recientemente se ha firmado el preacuerdo del II Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad en el que se recogen medidas relativas a la salud y seguridad en el trabajo, además de las existentes en la normativa de la empresa. El 93,19% del personal de ADIF está cubierto por el Convenio Colectivo.

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Indicadores de resultado / impacto				
	DATOS CUANTITATIVOS				
	Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL	Jornadas perdidas por accidente laboral o enfermedades profesionales	Número total de jornadas perdidas (no se incluyen las jornadas perdidas por accidentes in itinere)	13.448	11.284	10.534
	Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	22%	21,22%	21,15%
	Índice sobre accidentalidad laboral. Índice de incidencia (Nº accidentes con baja no in itinere * 1.000) / NºTrabajadores Medios)	%	19,72	19,69	17,06
		Hombres	21,65	20,98	18,16
		Mujeres	8,39	14,05	10,25
	Índice de gravedad (jornadas perdidas por cada 1.000 horas trabajadas)	%	0,61	0,55	0,53
		Hombres	0,63	0,63	0,59
		Mujeres	0,31	0,35	0,16
	Enfermedades profesionales	nº	0	3	2
		Hombres	0	3	2
Mujeres		0	0	0	
Complemento de Ayuda Social	Importe EUROS de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado	246.836	222.341	149.490	
*Índice de absentismo (medido como porcentaje de ausencias sobre jornadas teóricas a trabajar)	% de jornadas de trabajo perdidas por enfermedad común leve	4	5,45	5,33	

Seguridad y Salud en el Trabajo

El Servicio de Prevención Propio de ADIF se constituye como una unidad organizativa específica y sus componentes en el seno de la empresa están dedicados exclusivamente a la realización de actividades preventivas correspondientes a las cuatro especialidades - Medicina del Trabajo, Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial, y Ergonomía y Psicología aplicada-; proporciona la asistencia y el asesoramiento necesarios a las distintas Direcciones Generales / Direcciones de la empresa, a los trabajadores, a los delegados de prevención y a los Comités de Seguridad y Salud.

La especialidad de Medicina en el Trabajo se organiza de acuerdo con el Real Decreto 843/2011, de 17 de junio, por el que se establecen los criterios básicos sobre la organización de recursos para desarrollar la actividad sanitaria de los servicios de prevención (RD 843/2011). Además, el Servicio de Prevención cuenta con diferentes colaboradores externos (médicos y DUE) para las tareas de prevención de riesgos laborales, realización de reconocimientos médicos, campañas de prevención, etc.

La revisión 5 del Plan de Prevención de Riesgos Laborales ha sido sometido a consulta y participación de los representantes de los trabajadores en reunión del Comité General de Seguridad y Salud celebrada el 13 de diciembre de 2018; Plan que incluye una nueva organización preventiva centralizada, de forma que el Servicio de Prevención deja de tener dos niveles -centralizado y descentralizado- y se centraliza en la Subdirección de Prevención de Riesgos Laborales.

Durante el 2018 la Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Fraternidad-Muprespa ha dado cobertura a las contingencias profesionales -accidentes de trabajo y enfermedades profesionales- para la totalidad de los trabajadores de ADIF.

En 2018 se ha llevado a cabo la Auditoría de Renovación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de ADIF según la norma OHSAS 18001:2007, en la que – cumpliéndose el objetivo fijado por la organización– se ha logrado renovar la certificación anteriormente obtenida sobre el expediente nº 1996/0204/SST/07, ampliándose el alcance de dicha certificación a las siguientes áreas de actividad:

- D. G. de Explotación y Construcción, con el siguiente alcance: asignación y optimización de la capacidad de vía, administración de la circulación en la red ferroviaria de interés general encomendada a ADIF, adecuación y gestión de servicios de las estaciones gestionadas por la D.G. de Explotación y Construcción e implementación de las normas y reglamentación de seguridad y protección civil. El mantenimiento y modernización de línea aérea de contacto, señalización subestaciones, infraestructura, vía y telecomunicaciones en la red ferroviaria de ancho convencional. Gestión para la realización de proyectos, ejecución de obra y puesta en servicio en las áreas de vía, instalaciones y control del tráfico, y telecomunicaciones; así como gestión del mantenimiento y circulación de las líneas de Alta Velocidad.
- D. G. de Desarrollo de Negocio Corporativo, con el siguiente alcance: servicios complementarios: suministro de combustible, precalentamiento de trenes de viajeros, contratos personalizados para el control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales, carga y descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) sobre y desde vagón. Servicios auxiliares: servicios acordados con los operadores de transporte de viajeros (información, atención al cliente, etc.), los servicios de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones de tren. Comercialización de espacios. Control y mantenimiento de instalaciones. Comercialización de la energía de tracción.
- D. G. de Gestión de Personas, certificando de modo transversal la especialidad de Medicina del Trabajo; para las actividades de: planificación, gabinete de coordinación corporativa y territorial, servicios generales; y recursos humanos: organización y gestión directiva, asesoría jurídica, administración y relaciones laborales, prevención

de riesgos laborales (el servicio de prevención propio en las especialidades de seguridad en el trabajo, higiene industrial, ergonomía y psicología aplicada y medicina del trabajo), y formación (diseño, gestión e impartición de programas de formación para personal interno y externo a la organización).

- Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, con el siguiente alcance: inspección, investigación de incidentes y accidentes, y el otorgamiento, suspensión o revocación de habilitaciones del personal que realiza funciones de seguridad. Funciones de coordinación relacionadas con el material rodante, la reglamentación y la integración de todo lo anterior en el Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación.
- Subdirección de Calidad y Cliente, para las actividades de: diseño, gestión e impartición de programas de formación para personal interno y externo a la organización. Desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de ADIF, así como la definición de las políticas generales en materia de calidad y eficiencia en la gestión, participación y creación de valor.

1.7. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA ENTIDAD

1.7.1. Medidas Adoptadas para Prevenir la Corrupción y el Soborno

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

La Lucha contra el Fraude, es un pilar fundamental dentro del modelo de Cumplimiento Normativo de ADIF. Sus documentos fundamentales son:

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

En ADIF, fraude es cualquier acto, u omisión, intencionado, diseñado para engañar a ADIF, o a un tercero por medio de, en nombre de, o utilizando recursos de ADIF, con resultado de una pérdida y/o ganancia para ADIF, para el perpetrador, para una persona vinculada a ADIF, para un tercero o una combinación de los anteriores. Con frecuencia el fraude implica el uso del engaño. La intención es el elemento fundamental que diferencia al fraude de la irregularidad.

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

Principios que tiene ADIF para luchar contra el fraude:

Todas las personas sujetas deben cumplir con la legislación aplicable al personal al servicio de la Administración en materia de comportamiento en los negocios y utilización de recursos públicos. ADIF, como Entidad Pública Empresarial, está comprometida con la integridad en la gestión de los recursos públicos, alcanzando dicho compromiso a toda la organización y siendo liderado por el Consejo de Administración y la Alta Dirección. La actividad de ADIF debe responder en todo momento al interés público y a los valores plasmados en su Código Ético y de Conducta, de manera que cada actuación y cada decisión tomada cumpla con las siguientes premisas:

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

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

ADIF se asegurará de que las personas sujetas a esta Política se mantengan concienciadas sobre la necesidad de no tolerar el fraude en la Entidad y de que reciban formación adecuada al respecto.

Toda persona sujeta que sospeche que se está produciendo una actividad fraudulenta deberá comunicar esta situación a través del Canal Ético de ADIF.

Otras políticas relacionadas:

- Código Ético y de Conducta de ADIF.
- Política Corporativa de Lucha Contra el Fraude
- Procedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude.
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios.
- Política sobre Prevención y Gestión de Conflicto de Interés.
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético.

Respecto al Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios, su objeto es establecer las responsabilidades, metodología y actividades realizadas en ADIF y ADIF-Alta Velocidad en el ciclo antifraude. Este ciclo incluye todas aquellas medidas orientadas a la prevención, detección, corrección y persecución del Fraude. La combinación de medidas en estos cuatro elementos del ciclo antifraude permite un enfoque proactivo, estructurado, orientado y completo de la gestión del riesgo de fraude tal y como recomienda la Comisión Europea, permitiendo así reducir significativamente el riesgo de fraude y proporcionar una disuasión suficiente. El 8 de noviembre de 2018, se constituyó el Subcomité de Autoevaluación de Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios que tiene como principal responsabilidad preparar, con la periodicidad establecida en el Procedimiento, la Autoevaluación del Riesgo de Fraude, en términos de impacto y probabilidad, utilizando las herramientas facilitadas por la Comisión Europea u otras que se pudieran establecer por ADIF y ADIF-Alta Velocidad. Dicha Autoevaluación, que contiene más de 100 controles, debe ser revisada y actualizada anualmente).

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto DATOS CUANTITATIVOS				
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.	Notificaciones canal ético (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	57	73	57
		Declaraciones conflictos de interés (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	N/A	N/A	794
		nº alumnos formados en ética (Integrado ADIF – ADIF AV).	Nº	568	238	542

1.7.2. Compromisos Sociales en Materia de Sostenibilidad, Subcontratación de Proveedores y Consumidores

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)	Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto					
		DATOS CUANTITATIVOS					
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018	
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible: el impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio; las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos; pertenencia a asociaciones de ámbito nacional e internacional; acciones de patrocinio; convenios colectivos acordados.	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	Educación, cultura y valores	M personas impactadas	3,12	1,81	2
			<i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>				
	Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	Campañas solidarias	m euros	288	299,93	379,12	
		<i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>					
	Accesibilidad universal para personas con discapacidad	Accesibilidad en estaciones	% de viajeros	80,08	81,21	83,19	
		<i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>					
	Pertenencia a asociaciones de ámbito internacional/ Proyectos internacionales	Presencia en asociaciones y organismos internacionales	nº	N/A	184	218	
	Presencia en proyectos y actividades internacionales	nº	N/A	145	158		
Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional	Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional	nº	N/A	2	2		

En 2018 la Dirección de Compras y Contratación, dentro de sus objetivos estratégicos, estableció la "Aprobación de un Catálogo que recoja criterios ecológicos y criterios sociales para su incorporación preceptiva en los Pliegos de Prescripciones Técnica y de Cláusulas Administrativas para la contratación de obras/servicios/suministros" (dentro del Pilar Sostenibilidad OE 3.1. Negocio sostenible) que será de aplicación a los contratos tanto de ADIF como de ADIF AV.

A falta únicamente de aprobación, dichos catálogos proponen la incorporación de criterios sociales y medioambientales, adicionales a los establecidos por la LCSP, distinguiendo por un lado la inclusión de cláusulas de aplicación transversal a todos los contratos de ADIF y ADIF AV y, por otro, la inclusión de cláusulas que únicamente resulten de aplicación a un tipo de contrato o a una determinada prestación. En cada caso, se recogerían como requisitos de solvencia, como criterios de adjudicación o como condiciones especiales de ejecución. Al ser un objetivo de 2018 no hay serie histórica ni, por tanto, indicadores.

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)		Texto descriptivo	Indicadores de resultado / impacto				
			DATOS CUANTITATIVOS				
			Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Consumidores: medidas para la salud y la seguridad de los consumidores; sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Encuestas de satisfacción a clientes en Estaciones Viajeros: En 2018 se presentó el resultado del estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las Estaciones de Viajeros. En él se recogen los resultados de una investigación que ha tenido por objetivo principal.	Calidad percibida en estaciones	puntos/10	7,61	7,61	7,62
			Calidad percibida en transporte de mercancías	puntos/10	5,6	7,3	7,3

COMPROMISOS SOCIALES.-IMPACTO DE LA ACTIVIDAD EN LA SOCIEDAD

ADIF es consciente del relevante impacto que el desarrollo de su actividad tiene sobre las comunidades en las que opera y en el conjunto del país. La calidad y disponibilidad de las infraestructuras ferroviarias, su seguridad, el impacto de dichas infraestructuras en el desarrollo económico y la cohesión social, la necesidad de armonizar el desarrollo de la red con el respeto al medio ambiente, las oportunidades que ofrece el ferrocarril en la lucha contra el cambio climático, la necesidad de ser ejemplo de integridad y transparencia como empresa pública que necesita de la confianza de los ciudadanos, etc. Todo ello tiene efectos sobre la calidad de vida de los ciudadanos, y como ya indicamos al comienzo, “mejorar la vida de la gente” es nuestro propósito principal como empresa de servicio público.

Por ello, es importante tener en cuenta los diferentes impactos que tenemos en los ciudadanos y cómo tratamos de orientar la estrategia para que dichos impactos sean cada vez más positivos, abarcando la dimensión puramente operativa y de servicio, pero también la económica, social, ambiental y de gobierno de la entidad.

Entre otros proyectos que entendemos son también relevantes y tienen una naturaleza social más específica, vamos a destacar el programa Estación Abierta que en línea con el objetivo de ADIF de optimizar su impacto social externo en los entornos locales, nació como un proyecto integral que permite coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por ADIF, siempre bajo criterios de Responsabilidad Social y Sostenibilidad y sin fines comerciales. Con este programa se ofrecen, en definitiva, espacios abiertos a los ciudadanos. En 2018 se han realizado, según datos integrados de ADIF y ADIF-Alta velocidad, 413 actividades en 68 estaciones distintas con una audiencia de 2,02 millones de personas. La valoración media de las actividades ha sido de un 8,8. El retorno económico directo reportado por las entidades participantes en las actividades realizadas en las estaciones asciende a 17.324 € y 3.015 socios. El programa cuenta con tres ejes de actuación principales donde se aúnan las actividades que se realizan:



2. ACTUACIONES REALIZADAS EN LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE LA ENTIDAD

2.1. ESTACIONES DE VIAJEROS

El año 2018 ha sido el año del inicio de la transformación digital en las estaciones en el que, partiendo de la experiencia del cliente y apoyándonos en las nuevas tecnologías disponibles, evolucionar a estaciones personales, con un mejor servicio a los clientes, de forma más competitiva y con conceptos multidimensionales en las que se puede no solo viajar, sino también trabajar, disfrutar, servir de centro cultural, etc. En este sentido, englobado en el Plan de Transformación 2020 de la Entidad y en concreto dentro del Plan de Transformación Digital de Estaciones se ha contratado una consultora especializada para la definición de la implantación de la estrategia digital, habiéndose llevado a cabo una versión inicial de la misma.

En esta misma línea de transformación digital se han acometido otras dos acciones:

- Colaboración para la aprobación de la norma UNE 178109 "Ciudades Inteligentes. Estación Inteligente y conexión con la plataforma de ciudad inteligente" en colaboración con el Comité Técnico de Normalización CTN 178 "Ciudades Inteligentes" de la Asociación de Normalización Española, UNE.
- Presentación en la sesión de trabajo de la Comisión de Estudio SG-20 de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), relativa a IoT, Smart Cities and Communities celebrada en Wuxi (China), de una contribución para desarrollar una Recomendación ITU sobre "High-level requirements and capabilities of smart railway station platform".

Otras actuaciones llevadas a cabo durante 2018:

- Ejecución del plan extraordinario de conservación de estaciones de viajeros de menor tráfico. En el plan elaborado en 2017 se contemplaba actuar en 433 estaciones con un presupuesto de 2,1 millones de euros. A fecha cierre 2018 se ha actuado en 381 estaciones (el 88%) con un gasto de 1,4 millones de euros, estando en ejecución actuaciones por importe de 0,34 millones de euros.
- Trabajos de inspección del estado de conservación y redacción de propuestas de mejora en 535 estaciones de menor tráfico.
- Puesta en servicio del Sistema de Información al Viajero ELCANO en las estaciones de Cádiz, Jerez de la Frontera, Benicarló, Vinarós, Alcolea de Córdoba, Villarrubia de Córdoba y El Higuero.

Por otro lado se han realizado tres nuevas implantaciones de la marca comercial propiedad de ADIF, MÁSCOSAS en estaciones como Vitoria. Esta marca unifica las actividades de restauración y tienda en un único local explotado por un operador especializado, compatibilizando la marca MÁSCOSAS con las enseñas comerciales del operador. Actualmente operan bajo esta marca cinco tiendas.

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante el año 2018 la actividad principal ha sido la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar la funcionalidad y la explotación de las mismas, optimizando el rendimiento de las instalaciones y aumentando su vida útil, haciendo especial hincapié en la mejora de la accesibilidad y en avance en el uso de nuevas tecnologías con el objetivo de que las estaciones evolucionen hacia el concepto de instalación inteligente.

En este sentido, tanto en activos propios de la entidad como las derivadas de las encomiendas de gestión suscritas con ADIF Alta Velocidad, se han finalizado proyectos y obras por un importe aproximado de 7,41 M€, de los cuales corresponde a obras de mejora de la accesibilidad un importe de 3,50 M€. En este último campo hemos finalizado actuaciones en las estaciones de Tarragona, Renedo y Sant Jordi Des Valls. En estos momentos podemos decir que el 83% de los viajeros transitan por estaciones accesibles.

Por último, otro hito importante y de gran repercusión, es el inicio de los trámites para la contratación de las actuaciones para la mejora de la seguridad de los pasos entre andenes al mismo nivel existentes, dando respuesta a la "Recomendación Técnica 7/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre Cruces de Vía entre Andenes para Pasajeros" de 31 de Octubre de de 2018. Se actuará en 568 cruces de vías que afectan a 394 estaciones. La licitación incluye, por un lado el suministro e instalación de señales, y por otro lado un acuerdo marco que fije los precios a aplicar en las obras a llevar a cabo para la adecuación de los cruces de vía entre andenes que consisten principalmente en iluminación, señalización y pavimento táctil según los criterios recogidos en la Recomendación Técnica.

2.2. SERVICIOS LOGÍSTICOS

En 2018, ante el reto de la sostenibilidad de Servicios Logísticos, se han realizado nuevas acciones para el desarrollo de las infraestructuras nodales para el transporte ferroviario de mercancías.

En lo referente a la implantación de diferentes modelos de gestión, en este ejercicio han proseguido los trabajos para fomentar la participación de terceros en la explotación de las terminales de mercancías de ADIF, mediante el modelo "a Riesgo y Ventura" (empresas públicas o privadas contratadas para la prestación de los servicios Complementarios o Auxiliares). Con las instalaciones que se han incorporado en este ejercicio (Júndiz y Jerez de la Frontera), son ya 20 las que se gestionan parcial o totalmente con dicho modelo a su riesgo y ventura ligados al tráfico intermodal, lo que supone un 80% aproximadamente del total de manipulación de UTIs en las terminales de ADIF. Gracias a estas actuaciones, entre otras, este número de UTIs manipuladas ha crecido el 3,3% con relación al año anterior en el conjunto de las instalaciones de ADIF, alcanzando las 523.458 y, en el caso de las gestionadas a riesgo y ventura, el crecimiento ha superado el 6% respecto al año anterior.

Además, hay que reseñar que el modelo de riesgo y ventura no solo se ha implantado en la actividad de transporte intermodal, sino que hay instalaciones como Abroñigal, Vicálvaro, Silla, Portbou, Granollers y Constantí, en donde las operaciones de maniobras también se realizan bajo este modelo.

Por otro lado, son ya 187 las instalaciones en que las maniobras y las operaciones sobre el tren son gestionadas directamente por las empresas ferroviarias en régimen de autoprestación.

Asimismo, en este ejercicio 2018, entra en vigor el Catálogo del Servicio Auxiliar de Maniobras y Operaciones sobre el tren para cada una de las 38 instalaciones donde ADIF presta este tipo de servicios. Este Catálogo ha supuesto una simplificación de la oferta de servicios respecto a las de años anteriores, en aras a facilitar la gestión de los clientes.

Además, para contribuir al fomento del tráfico ferroviario de mercancías por ferrocarril, en el año 2018 el Consejo de Administración de ADIF acordó el mantenimiento de los precios de maniobras y operaciones sobre el tren para el 2019. En relación con los precios de manipulación de UTIs, también se han mantenido los del ejercicio anterior, y se ha aprobado su congelación para 2019, por tercer año consecutivo.

También en lo relativo al ámbito comercial, se ha colaborado activamente con el Ayuntamiento de Aranjuez para la publicación de una convocatoria de Manifestación de Interés (MOI), sobre la instalación que ADIF tiene en este Municipio, y a la cual han presentado su interés tres empresas.

A lo largo de este año, también se ha continuado con la labor de potenciar el Gestor de Infraestructuras de Servicios (GIS), creado en 2017, con el fin de dar servicio y orientar a las empresas ferroviarias, prestadores de servicio y clientes en general, en la asignación de capacidad en las instalaciones gestionadas por Servicios Logísticos, a través de la herramienta informática SYACIS.

En relación con la planificación y el desarrollo de las diferentes actuaciones para la mejora de la accesibilidad ferroviaria en los puertos, se ha continuado el trabajo con diferentes Autoridades Portuarias en aras a mejorar la conectividad de los mismos. También en relación con la gestión ferropuertuaria, se mantienen los acuerdos de Colaboración para la prestación de los servicios de acceso y expedición de trenes por parte de ADIF, así como de las maniobras en el interior del puerto. Por último, también en el ámbito portuario, hay que destacar la mejora en la gestión del tráfico ferro-portuario del Puerto de Barcelona, fruto de la colaboración entre la Autoridad Portuaria y ADIF.

Por otro lado, dentro de las acciones para el Desarrollo de la Red Estratégica de Infraestructuras Nodales Eficientes, se ha procedido a la redacción del Proyecto Constructivo para la Remodelación de la Terminal Ferroviaria de Madrid - Vicálvaro, Fase I, y al comienzo de los trámites necesarios para la licitación y adjudicación de la subfase 1A, para la que se han solicitado Fondos CEF.

Dentro del mismo Plan de Acción, se han licitado los trabajos para la redacción del Proyecto de Construcción de la Plataforma Multimodal de Júndiz -fase 1- en Vitoria-Gasteiz, su conexión en ancho estándar al Corredor Atlántico y la elaboración de un Proyecto Funcional de implantación de una terminal de autopista ferroviaria, que cuentan con financiación mediante fondos CEF.

En este mismo epígrafe, se está procediendo al desarrollo del Convenio para la construcción y gestión de la instalación intermodal y logística de Valencia Fuente de San Luis.

2.3. PATRIMONIO Y URBANISMO

Las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2018 fueron las siguientes:

- *Acuerdos con otras administraciones y organismos:* Se han formalizado convenios Urbanístico-Ferrovianos en Basauri (convenio expropiatorio ámbito PERU y Área de Reparto K), León (convenio desarrollo Sector NC 06-03, estación de León-Matallana de RAM), Madrid-Delicias (mejora e integración de los suelos ferroviarios), Puerto Real (cesión de terrenos para ramal ferroviario "bajo de la cabezuela"). Por otro lado, se ha participado en la negociación de convenios urbanísticos en las ciudades de Almansa (Estación de Autobuses), Cádiz (Convenio de gestión UE-ES-1 "Estación"), Canfranc (2ª Adenda al convenio 2006), Caspe (implantación Estación Autobuses), Miranda de Ebro (Adenda accesos viarios), Santiago de Compostela (convenio expropiatorio). Igualmente se ha colaborado con otras direcciones de ADIF en la redacción de 15 borradores de convenio (entre otros, Albal, Hospitalet, Langreo, Ourense, Sant Feliu, Santander, Torrelavega RAM, Vigo, etc.).
- *Planeamiento Urbanístico:* Se han emitido unos 300 informes urbanísticos; sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento, entre los que destacan: Plan Especial para adecuar las infraestructuras ferroviarias existentes y el aprovechamiento urbanístico de la parcela sita en el paseo de la Castellana, número 69 de Madrid (Madrid-Azca); Plan general de Alcorcón, Bilbao (Avance de la Revisión del PGOU), Basauri (Plan Especial de Reforma Urbana en el ámbito de San Fausto-Bidebieta-Pozokoetche, POUM de Lleida, y PXOM de Villagarcía de Arousa, así mismo en relación con las Sociedades de Integración, destacan: Almería (Adaptación parcial a la LOUA del PGOU), Logroño (Aprobación Inicial Modificación del PERI Ferrocarril), Lleida (Aprobación Inicial del POUM), Zaragoza (Proyecto Reparcelación UE1 de Portillo), Gijón (Texto Refundido del Proyecto de Urbanización UE1A) y Valladolid (2ª Información Pública de la Revisión del PGOU). Así como se alcanzaron las aprobaciones definitivas del Proyecto de Reparcelación de la UE1A y del Proyecto de Habilitación de Solares en el ámbito de A.4-1 del Parque Central en Valencia.
- *Madrid Nuevo Norte:* El 19 de septiembre de 2018, la Secretaría General de Infraestructuras resolvió aprobar provisionalmente el "Estudio Informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín", e iniciar el correspondiente proceso de información pública y audiencia. El 20 de septiembre de 2018, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid acordó la Aprobación Inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid (MPPGOU). El 28 de diciembre de 2018 las Entidades Públicas Ferroviarias y DCN suscribieron el "Documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato suscrito por Renfe, hoy ADIF, ADIF-Alta Velocidad, RENFE-Operadora y RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, y DUCH, hoy DCN, sobre adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los Recintos Ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid".

- Concurrencia pública de Ofertas y enajenación activos inmobiliarios: Se han subastado conforme la Ley de Patrimonio de las administraciones Públicas 180 inmuebles habiéndose adjudicado 78 inmuebles.
- Arrendamiento de inmuebles: Se han formalizado un total de 1.125 contratos de arrendamiento, entre nuevos contratos y protocolos que modifican contratos preexistentes.
- Concesiones y autorizaciones administrativas: Se han tramitado un total de 1.523 expedientes, en concepto de ocupación del dominio público.
- Vías Verdes: En 2018 se firmaron 6 contratos (5 nuevas Vías Verdes más un contrato de ampliación de la Vía Verde de la Bureba), que suponen un total de 62,476 Km de longitud:

VÍA VERDE	LÍNEA CERRADA	Km.
VÍA VERDE SANTIAGO-CERCEDA (T.M. OROSO)	Zamora-A Coruña	5,80
VÍA VERDE DE REDONDELA - VIGO (T.M. REDONDELA)	Monforte-Vigo	1,60
VÍA VERDE SANTIAGO-CERCEDA (T.M. SANTIAGO)	Zamora-A'Coruña	11,50
VÍA VERDE DE REDONDELA - VIGO (T.M. VIGO)	Monforte-Vigo	3,60
VÍA VERDE DEL ALTIPLANO GRANADINO	Lorca-Baza y Baza-Guadix	37,47
Protocolo de Ampliación de Vía Verde en el T.M. de Alfoz de Quintanadueñas (Burgos) del PK 259/411 al 261/928 total 2,517Km., que se incorporan a la Vía Verde de la Bureba.	Burgos - Caminreal (Calatayud - Ciudad Dosante)	2,52
TOTAL KM VÍAS VERDES 2018:		62,48

2.4. CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

2.4.1. En el ámbito de la Red

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

Dentro del ámbito de Conservación y Mantenimiento la misión es mantener operativa la red para que el tráfico se gestione de una forma segura y con la máxima regularidad. Las áreas técnicas sujetas al mantenimiento son las siguientes: infraestructura, vía, energía,

instalaciones de seguridad y telecomunicaciones; y los procesos de mantenimiento se agrupan en tres actividades principales: mantenimiento previsto (programado según estado y controles legales), mantenimiento correctivo y actuaciones de mejora.

A continuación se relacionan las principales actividades realizadas en 2018:

- Puesta en servicio de la nueva Estación de Huelva.
- Finalización y puesta en servicio de la Variante de la Puebla de San Julián. Línea Monforte - Lugo.

Infraestructura:

- Actuaciones para la mejora de la línea Zaragoza - Sagunto - Teruel, que incluyen el aseguramiento de la capacidad portante en la línea, con una capacidad por eje de 22, 5 toneladas, la licitación de dos proyectos para el aumento de longitud de vías de estacionamiento en siete estaciones hasta los 750m y la aprobación del proyecto de renovación integral para mejora de la infraestructura y vía.
- Diversas actuaciones en puentes, que incluyen la licitación del proyecto de reparación de 23 puentes situados entre los pp.kk. 000+640 y 044+637 del tramo Monforte - Ourense de la línea 810, así como el refuerzo del puente sobre el río Caudal (PK 18,614 de la línea 764 Trubia - Collanzo en Mieres), del Puente O Barqueiro, de la línea Ferrol-Pravia, de los puentes Colera, Redondela y el puente sobre la Ría de Ferrol.
- Asimismo, en ejecución del refuerzo estructural se ha finalizado el Plan de tratamiento de túneles de la red convencional y de ancho métrico de ADIF y se han ejecutado obras de refuerzo en el Túnel de Ambrosero en Beranga, en el túnel de Carbayín entre los PP.KK. 28/636 y 29/681 de la Línea Laviana - Gijón Sanz Crespo.
- Entre las obras de emergencia finalizadas destacan las siguiente: tramo metálico del Urumea y túnel de Gaintxurizqueta, ambos en la línea Madrid Hendaya tramo metálico Rivera de Usagre en PK 88+546, línea Mérida-Los Rosales.
- En ejecución las obras de la variante de Camarillas entre Agramón y Cieza.

Actuaciones en Pasos a Nivel:

- Respecto a actuaciones en pasos a nivel, en 2018 se han suprimido 28, 24 en la Red Convencional y 4 en la Red de Ancho Métrico (RAM). En el cuadro siguiente se muestra el número de supresiones de pasos a nivel realizadas desde 2012:

AÑO	Red convencional	RAM	Total
2012	39	8	47
2013	35	12	47
2014	20	6	26
2015	30	7	37
2016	25	4	29
2017	26	10	36
2018	24	4	28
Total	199	51	250

Vía:

- Auscultación geométrica de vía de la Red Convencional: auscultados 10.260 Km en 2018.
- En el marco de la encomienda de prestación de servicios de mantenimiento suscrita con ADIF - Alta Velocidad, se ha realizado en 2018 la auscultación geométrica y dinámica de vía y dinámica de catenaria de 62.088 km de la Red de Alta Velocidad y se ha efectuado la auscultación geométrica 22.290 Km en 2018 de catenaria de la Red de Alta Velocidad..
- Asimismo, se han realizado las pruebas para la puesta en servicio de las siguientes líneas de titularidad de ADIF o de ADIF Alta Velocidad, en este último caso en el marco de la encomienda citada:
 - Antequera-Granada.
 - Monforte del Cid-Murcia.
 - Valladolid-León.
 - Tarragona-Vandellós.
 - Venta de Baños-Burgos.
 - Chamartín-Torrejón de Velasco.
 - Variante de San Julián.
 - La Alcudia de Crespins-Mogente.
 - Chinchilla-Cartagena.
- Licitación del suministro y mantenimiento de un tren auscultador de alta velocidad.
- Licitación de la renovación de vía del Tramo Cabeza de Buey-Castuera perteneciente a la Renovación del tramo Ciudad Real-Badajoz.
- Aprobación técnica del proyecto de renovación de vía del Tramo Guadálmez/Los Pedroches-Cabeza del Buey perteneciente a la Renovación del tramo Ciudad Real-Badajoz.
- Renovación de vía Palencia - Santander. Tramo: Torrelavega - Santander.
- Renovación tramo Orejo-Liérganes.
- Aprobación del proyecto de renovación de vía y Catenaria en el túnel de Recoletos.
- Licitación de las obras de la renovación de vía y catenaria Pbla Llarga-Silla, dentro del Plan de Cercanías de la Comunitat Valenciana.
- Licitación proyecto constructivo para la duplicación de vía en el tramo Muriedas-Santander y otras actuaciones en la línea de cercanías c-1 entre Guarnizo y Muriedas.
- Licitada la rehabilitación de vía de la línea Sevilla-Huelva.
- Aprobación del proyecto de renovación de vía en el tramo San Pablo-Almoraima fase 1.
- En ejecución la renovación de vía e infra en el tramo Almoraima-Algeciras, excepto San Roque Mercancías.
- En ejecución la renovación de plataforma y vía en el entorno de San Roque Mercancías.
- En ejecución la sustitución de carril y traviesas entre los PPKK 4+000 y 16+800 de la línea Aljucén - Cáceres.

- En ejecución Obras de emergencia de reparación de la línea 420 Bif. Las Maravilla-Algeciras, línea 422 Bif. Utrera Fuentepiedra y 430 Cordoba-Los Prados, por daños graves de las inundaciones de fecha 20 y 21 de octubre de 2018.
- Aprobado proyecto para la rehabilitación de las vías de cruce y apartado de la estación de Tortosa.
- Licitación mantenimiento de Infraestructura, vía y aparatos de vía en las líneas de A.V.

Energía:

- En ejecución la instalación de seis convertidores de recuperación de energía de frenado (1ª fase).
- En redacción el proyecto constructivo de "Electrificación del tramo Monforte de Lemos - Lugo".
- En redacción el proyecto constructivo de "Renovación total de la línea aérea de contacto para la posterior transformación de 3 kV c.c a 25 kV c.a. Tramos: Orense - Monforte".
- En redacción el proyecto constructivo de "Electrificación de la línea Bobadilla-Algeciras. Tramo Bobadilla-Ronda".
- En redacción el proyecto constructivo de "Renovación de la línea aérea de contacto entre el pk 294/550 y el pk 296/830 de la estación de Palencia".
- En redacción el proyecto constructivo de "Electrificación de la línea Zaragoza-Teruel".
- Adjudicada la construcción de una nueva subestación de El Prat.
- Adjudicada la construcción de la nueva subestación de Parets.
- Adjudicada la construcción de la nueva subestación de Tolosa.
- Puesta en servicio de la subestación de Las Cabezas de San Juan.
- Puesta en servicio de la nueva subestación de Vallecas.
- Puesta en servicio de las subestaciones de Rifa y Cruce en la nueva variante de Vandellós.
- En ejecución la electrificación de la línea Salamanca-Fuentes de Oñoro y la adaptación de instalaciones de seguridad y telecomunicaciones.
- En ejecución la rehabilitación de la subestación eléctrica de tracción de la estación de Príncipe Pío.
- En redacción el proyecto de rehabilitación parcial de catenaria con sustitución de hilo de contacto trayecto Madrid - Atocha - Guadalajara.
- Redacción de los proyectos constructivos de cinco nuevas subestaciones de tracción en las cercanías de Barcelona.
- Actuaciones de mejora en la subestación de Faió.
- Rehabilitación de catenaria en el trayecto Sants - l'Hospitalet. Pk 95/900 - 97/800.
- Licitado el proyecto de electrificación Guillarei-Tui.
- Finalizada la rehabilitación subestación de Pineda de Mar.
- Finalizada la rehabilitación de catenaria afectada por corrosión marina en la línea de Vilanova.
- Finalizada la sustitución de hilo de contacto entre Barcelona Sants y Sant Vicenç de Calders.

Instalaciones - Área de Instalaciones de seguridad:

- Aprobación del proyecto de obra de mejora de las instalaciones y señalización y telecomunicaciones del tramo Palencia-Mataporquera y Bárcena-Torrelavega.
- Licitada la renovación de instalaciones de seguridad entre Xátiva-Alcoi.
- En ejecución las obras del GSM-R en el tramo Humanes-Monfragüe.
- En ejecución las obras de Señalización y comunicaciones en el tramo Humanes-Monfragüe.
- En ejecución las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones en la variante de Camarillas.
- En ejecución la instalación de Bloqueo Automático Banalizado (BAB) en el tramo Aranjuez-Alcázar de San Juan.
- Finalizada la construcción del Bloqueo Automático en Vía Única (BAU) con Control de Tráfico Centralizado (CTC) en el subtramo Gaucín-Algeciras.
- Adjudicada la renovación del CTC de León y Oviedo.
- Adjudicada la renovación del CTC de ancho métrico de El Berrón.
- Redacción del Proyecto Constructivo de Nuevo enclavamiento electrónico y bloqueos asociados en la estación de Oviedo.
- Licitación redacción de proyecto y obra de instalación de BLAU con CTC, Buñol - Utiel.
- Finalizadas las obras de instalación de BLAU con CTC entre Murcia Mercancías y Lorca en fase de Puesta en Servicio.
- Adjudicación del proyecto y obra de Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones del tramo Torrelavega-Santander (Línea Palencia-Santander).
- Adjudicación de los proyectos y obras de mejoras de las instalaciones de seguridad de tecnología Siemen, Alstom, Bombardier y ENYSE en el ámbito de Cataluña.
- Elaboración del proyecto de dotación de BAU en el tramo Bobadilla-Ronda y afecciones en las instalaciones de seguridad y comunicaciones por la electrificación a 25kv.
- Elaboración del proyecto de señalización del acceso al puerto de Sevilla entre La Negrilla y Puerto La Salud.
- Licitación de la obra de señalización del túnel en el tramo entre Madrid Atocha y Madrid Chamartín.
- Elaboración de Proyecto de dotación de BAB en el tramo Silla-Cullera, y renovación instalaciones Cullera-Gandía/Gandía Playa.
- Licitación del Proyecto y la Obra de remodelación de las estaciones R3 de Parets de Vallés, Granollers-Canovelles, Les Franqueses del Vallés y la Garriga (Barcelona). Instalaciones de seguridad y comunicaciones.
- Aprobado el proyecto de instalaciones de seguridad y telecomunicaciones del Soterramiento de Sama de Langreo de la red de ancho métrico.
- Elaborado el proyecto de dotación de BAU en el tramo La Asunción Universidad-Cistierna y BLAU en el tramo Matallana-La Robla y Cistierna-Guardo.
- Elaborado el proyecto de dotación de BAU en el tramo Ferrol - Ortigueira.
- Elaborado el proyecto preliminar para instalación del sistema ASFA Digital para la emisión de las nuevas frecuencias de los aspectos de preanuncio de parada, anuncio de precaución y control de zona límite de parada.

- Adaptación de protección clase "C" con peatonal adosado a protección clase "F" exclusivo en el paso de pk 12/564 de la línea Barcelona - Ripoll (término municipal de Montcada i Reixach). Finalizado en 2018.
- En ejecución la implantación del sistema ERTMS entre L'Hospitalet de Llobregat y Mataró.

Estaciones:

- Licitación: "Proyecto constructivo de arquitectura de estaciones y apeaderos en la línea de cercanías c-1 entre Torrelavega y Santander".
- Finalizada la ampliación de anchura, recrecido y longitud de andenes, mejora del paso inferior e incorporación de ascensores y escaleras en Tarragona.
- Finalizado el recrecido de andenes de la estación de red convencional en Girona.
- Finalizado el recrecido de andenes, paso estrail adaptado, marquesinas e iluminación en la estación de Sant Jordi Desvalls.
- En ejecución el recrecido de andenes, adecuación del paso inferior e instalación de ascensores en la estación de Portbou.
- Aprobado el Proyecto constructivo de actuaciones para la consolidación estructural en la estación de Méndez Álvaro.

Soterramiento:

- En ejecución la redacción de los Proyectos de ejecución de la Integración del ferrocarril en Montcada i Reixach y de la nueva estación de dicha localidad en el tramo del soterramiento en la línea R2 a su paso por el casco urbano de la ciudad".

Corredor Mediterráneo:

- Redactado el proyecto de implantación de tercer carril en todas las vías entre València - Sagunt - Castelló.
- Redactado el proyecto de implantación del tercer carril entre Almussafes y Sant Lluís.
- Redactado el proyecto de implantación del tercer carril en la estación de Font de Sant Lluís.
- Redactado el proyecto de implantación del tercer carril en la estación de Castelló.
- En redacción tres proyectos de cambio de ancho: Castelló - Vinarós, Vinarós - Vandellós y Vandellós - Cambiador de La Boella.
- En redacción proyecto de instalaciones de seguridad para el cambio de ancho entre València y Castelló.
- Finalizada la redacción del proyecto modificado de construcción para la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. Subtramo Martorell - Sant Vicenç de Calders.
- Finalizada la redacción del proyecto de construcción para la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. Subtramo Sant Vicenç de Calders - Vilaseca.
- En ejecución el acceso ferroviario a la T1 del aeropuerto del Prat (superestructura).
- En ejecución la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/Martorell - Sant Vicenç de Calders. Vía y electrificación.
- En ejecución la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/ Sant Vicenç de Calders -Tarragona-Nudo de Vilaseca. Vía y electrificación.

- En ejecución la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/ Castellbisbal-Tarragona-Nudo de Vilaseca. Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones.
- Adjudicada la implantación del ancho estándar en el corredor Mediterráneo. t/ Castellbisbal-Martorell.
- Licitado el proyecto acceso ferroviario a la T1 del aeropuerto del Prat (superestructura). Redacción.

2.5. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD

2.5.1. Gestión de la Circulación

La Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad tiene como misión gestionar, dirigir y controlar los procesos de circulación ferroviaria de acuerdo a la normativa vigente y a los procesos del Sistema de Seguridad en la Circulación que le son inherentes, aplicando las normas, reglamentos y procedimientos establecidos. Adjudica, así mismo, la capacidad de la red a las empresas ferroviarias y demás candidatos, y coordina el tráfico ferroviario a través del centro de gestión de red H24, gracias a los sistemas operacionales más avanzados. Todo ello se realiza con el objetivo de incrementar el transporte por ferrocarril, maximizando el valor añadido y con el menor coste para la Sociedad.

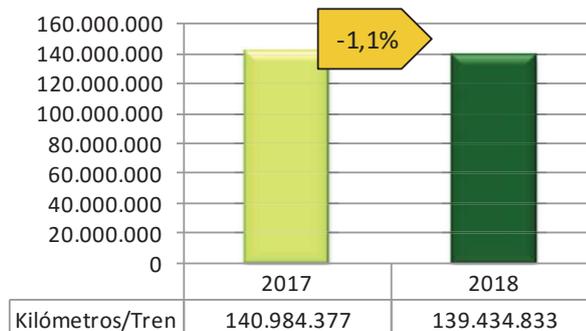
De acuerdo con las encomiendas suscritas por los dos administradores generales de infraestructuras, ADIF realiza las tareas materiales de gestionar la circulación y adjudicar la capacidad también en la red de titularidad de ADIF - Alta Velocidad, por lo que en este resumen de actividad se incluyen en determinados casos actividades correspondientes a dicha red y datos integrados para el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General.

Gestión del Tráfico

Durante el año 2018 se ha experimentado una pequeña disminución en la cantidad de tráfico de la Red Gestionada por ADIF.

Se puede apreciar en la grafica de "Tráfico Comercial" el descenso de un 1,1% de los km-tren en la Red Gestionada por ADIF durante el año 2018.

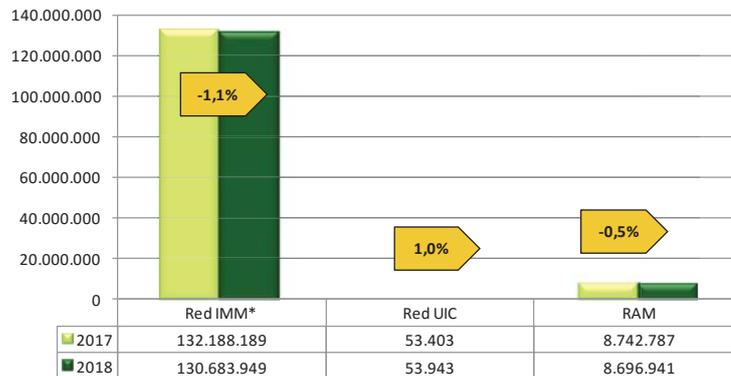
Tráfico Comercial



Evolución del tráfico comercial en la red de ADIF

Tanto la red de ancho Convencional (-1,1) como la red de ancho Métrico (-0,5) experimentan un ligero descenso de Km/tren. Solamente es la red de ancho UIC la que experimenta un incremento, exactamente un 1%.

Tráfico Comercial



Evolución del tráfico comercial por redes

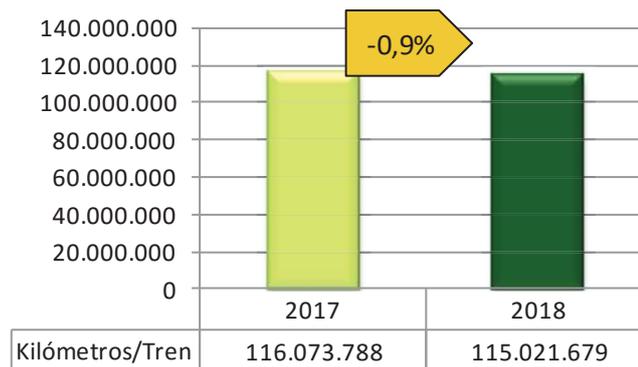
(*) Incluye ancho ibérico, mixto y la línea Cercedilla-Cotos

A lo largo del año 2018 se ha producido un ligero descenso del tráfico global en la red ferroviaria administrada por ADIF, si bien este descenso distinguiendo por servicios no es homogéneo.

Viajeros

El tráfico de viajeros experimenta un decremento global del 0,9% motivado esencialmente por la disminución de los tráficos de Larga Distancia y Media Distancia.

Viajeros

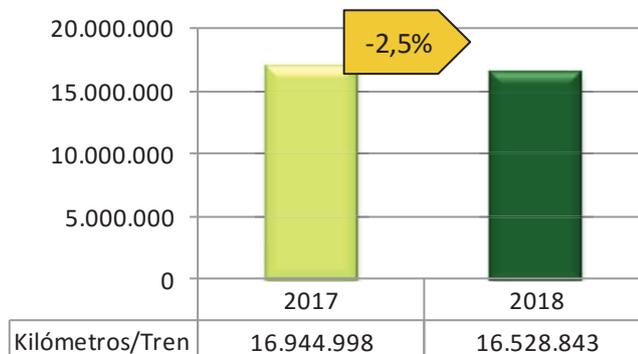


Evolución del tráfico de Viajeros

Larga Distancia

En el servicio global de Larga Distancia de Renfe Viajeros en la red de ADIF se ha producido un descenso del tráfico con respecto a 2017 de un 2,5%.

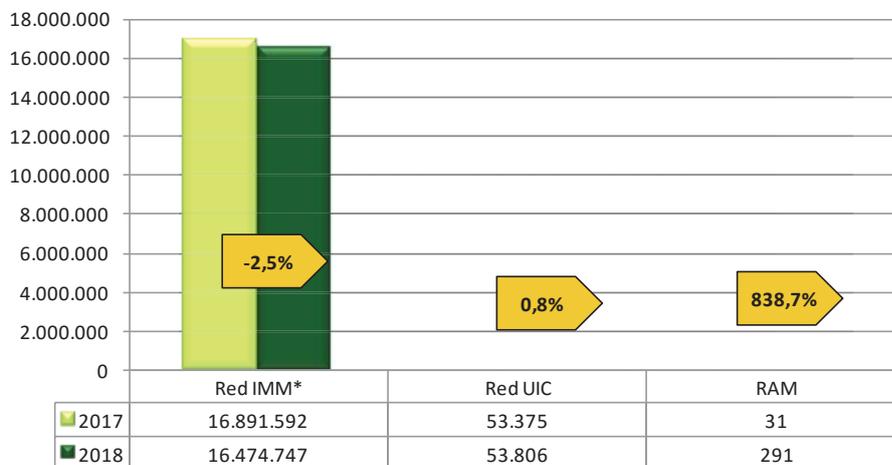
Larga Distancia



Evolución del tráfico de viajeros LD

Es necesario explicitar que los trenes de viajeros de Larga Distancia que circulan por las líneas de la Red UIC han experimentado un descenso en km-tren de un 0,8% mientras que los trenes de viajeros de Larga Distancia que circulan por la red convencional (Red IMM) lo han hecho en un 2,5%. Tan sólo crece el tráfico de viajeros de Larga Distancia que circula por la red ancho métrico, pero su volumen es muy poco significativo comparado con los de los otros tipos de redes.

Larga Distancia



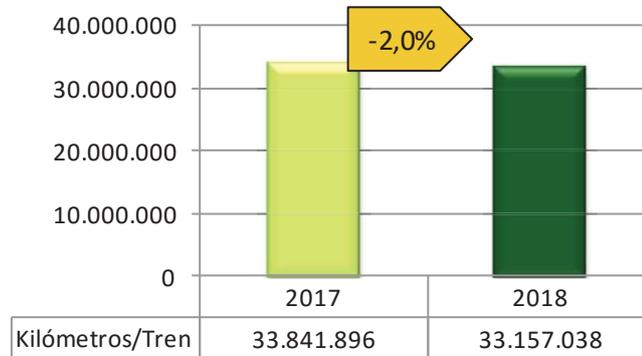
Evolución del tráfico de viajeros LD por redes

(*) Incluye ancho ibérico, mixto y la línea Cercedilla-Cotos

Media Distancia

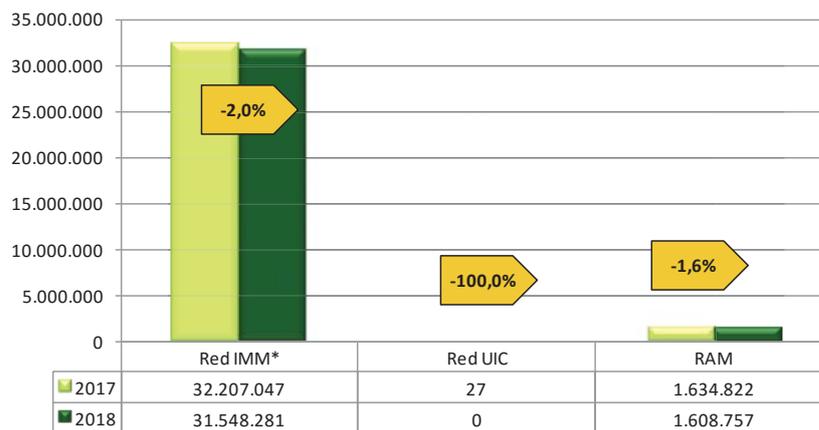
El Servicio de Media Distancia desaparece en la red de ADIF de ancho UIC y disminuye tanto en la Red de Ancho Métrico (-1,6) como en la red convencional (-2).

Media Distancia



Evolución del tráfico de viajeros MD

Media Distancia



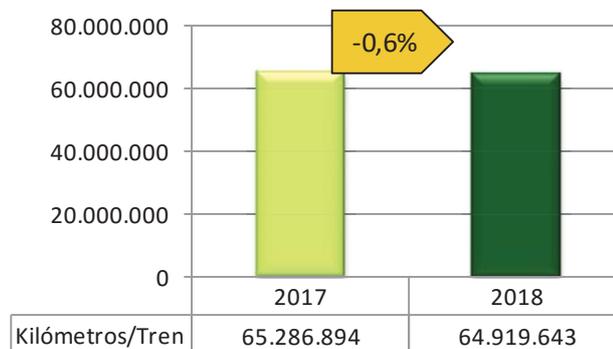
Evolución del tráfico de viajeros MD por redes

(*) Incluye ancho ibérico, mixto y la línea Cercedilla-Cotos

Cercanías

El tráfico de Cercanías ha descendido ligeramente en 2018 respecto del año anterior, en un -0,6% en km-tren.

Cercanías

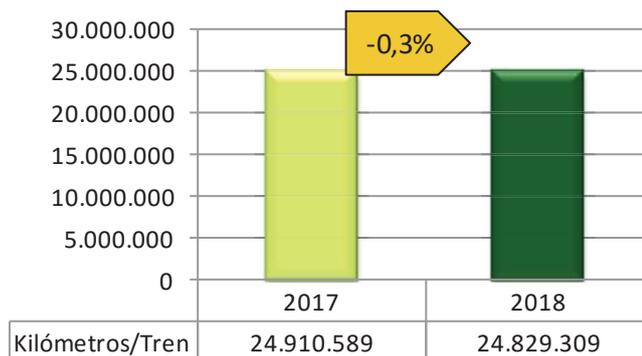


Evolución del tráfico de Cercanías

Mercancías

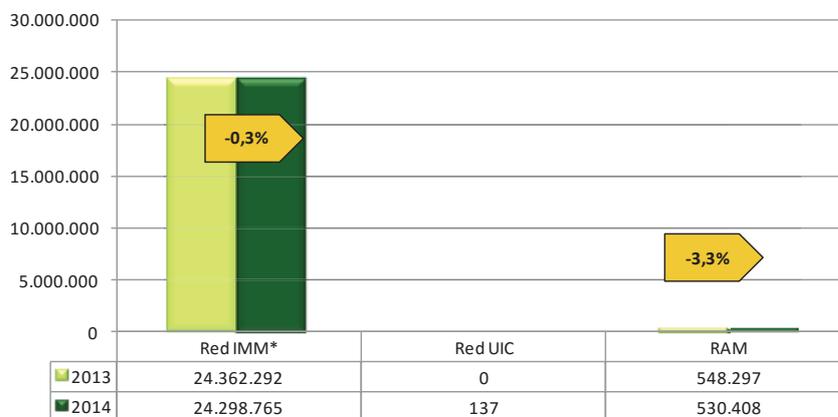
El tráfico de mercancías, en la red de ADIF, experimenta en 2018 un ligero descenso con respecto al año anterior, exactamente un -0,3%. Por tipo de red, es algo más significativo en la red de ancho Métrico (-3,3).

Total Mercancías



Evolución del tráfico de Mercancías

Mercancías



Evolución del tráfico de Mercancías por Redes

Medida de la puntualidad/impuntualidad por frecuencia en los núcleos de cercanías de Madrid y Barcelona

En los núcleos de Cercanías, el porcentaje de trenes impuntuales se obtiene en base a los criterios de seguimiento del horario planificado, determinando estos trenes la Puntualidad. Estos cálculos no se ajustan adecuadamente a la realidad de este producto, sobre todo en los grandes Núcleos de Madrid y Barcelona, donde existen grandes discrepancias entre la percepción, por la parte del viajero, de la puntualidad real en el servicio prestado y el número de trenes llegados a destino dentro del umbral de puntualidad previsto.

Es necesario resaltar y tener en cuenta, que en el caso de estos grandes Núcleos, lo que realmente importa es mantener la frecuencia de paso de los trenes durante su recorrido, más que su llegada a destino en hora. El retraso de un tren a destino se obtiene de forma automáticamente de las herramientas de seguimiento del tráfico Sitra, y posteriormente se analizar con la empresa ferroviaria responsable del transporte para ajustar el dato de puntualidad a las circunstancias diarias de la circulación, es decir a la percepción del viajero.

Con el propósito de realizar la medición de la Puntualidad/Impuntualidad en Núcleos de Cercanías ajustada a la percepción real del usuario, se crea un nuevo sistema para el cálculo de las mismas en tramos de tráfico uniforme, basado en la frecuencia de paso de los trenes por puntos de control designados por su relevancia. Este proceso cumple los siguientes requisitos:

- Medición de la Puntualidad e Impuntualidad en base a la frecuencia de paso por ciertas estaciones del recorrido de los trenes.
- Ajuste real a la percepción de regularidad por parte del viajero.
- Automatismo completo del proceso, sin ajustes manuales o percepciones personales.

Al inicio de 2018 se puso en marcha la medición por frecuencia en los núcleos de Madrid y Barcelona, se ha realizado la medición con este sistema durante todo el año en paralelo con el sistema actual, siendo los datos muy homogéneos.

Los objetivos a alcanzar durante el año 2019:

- Cambio del concepto de puntualidad, en la actualidad está dirigida al retraso de un tren, con el nuevo concepto se dirige al concepto de pérdida de frecuencia.
- Realizar el análisis de la impuntualidad por pérdida de frecuencia ligada a las incidencias ocurridas en cada tramo uno de los tramos de tráfico uniforme.
- Puesta en servicio en el primer semestre de 2020.

2.5.2. Parámetros Principales del sistema de Incentivos

La Directiva 2012/34 del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 21 de noviembre, establece el espacio ferroviario europeo único, y en su artículo 35 - Sistema de Incentivos, *"determina que los sistemas de cánones por la utilización de infraestructuras deberán incentivar a las empresas ferroviarias y al administrador de infraestructuras a reducir al mínimo las perturbaciones y a mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria a través de un sistema de incentivos"*.

"Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas a los que alcancen resultados mejores de lo previsto".

El 11 de febrero de 2015 se publica en el Boletín Oficial del Estado la Orden FOM/189/2015, por la que se desarrollan los principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en la sección 6ª de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF).

El sistema de incentivos incluirá la imposición de penalizaciones (malus) por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de compensaciones (bonus) a las entidades que las sufran, y la concesión de primas a las que obtengan resultados mejores de lo previsto.

A fin de conseguir un nivel convenido de resultados, los administradores de infraestructuras ferroviarias acordarán previamente; de manera transparente y no discriminatoria, con las empresas ferroviarias y demás candidatos, los parámetros principales del sistema de incentivos (en particular el valor de los retrasos y los umbrales de puntualidad para determinar los pagos adeudados según el sistema de incentivos, y el retraso computable cuando se suprima un servicio); relativos tanto a las circulaciones de determinados trenes, como a todas las circulaciones de trenes de una empresa ferroviaria durante un período dado. Los parámetros resultantes se publicarán en la declaración sobre la red del administrador.

La implantación del sistema de incentivos se ha realizado de forma progresiva, siendo de aplicación en dos fases:

Fase 1: Se inició con el Horario de Servicio 2017/2018 y se aplicó a los trenes de viajeros de Alta Velocidad (Larga y Media Distancia).

Fase 2: Se instaurará desde el inicio del Horario de Servicio 2018/2019 y aplicará al conjunto de los trenes que circulan por la red de ADIF.

2.6. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS

Información NO financiera (Ley 11/2018, de 28 de diciembre)		Indicadores de resultado / impacto					Metas 2019
		DATOS CUANTITATIVOS					
		Descripción indicador	Unidades	2016	2017	2018	
INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	Consumidores: medidas para la salud y la seguridad de los consumidores; sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad (integrado ADIF y ADIF AV)	puntos/45	38,4	38,33	39,46	> 35
		Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	nº	0	1	0	<= 5
		Delitos con incidencia en la actividad	nº	2.624	1.039	911	<= 1000
		Personas fallecidas o heridas graves en accidentes	nº/ Mkm Tren	0,610	0,316	0,050	0

2.6.1. Protección y Seguridad

Corresponde a ADIF el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura, las instalaciones y medios materiales de cualquier clase necesarias para la explotación.

Durante el año 2018 han disminuido, por quinto año consecutivo, los incidentes por sustracción de conductores eléctricos pasando de 179 en 2017 a 141 en 2018; habiendo sido el material sustraído de 166 metros menos.

2.6.2. Telecomunicaciones

A continuación se detallan las diferentes actuaciones realizadas en relación con las instalaciones de telecomunicaciones:

Proyectos:

- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R y línea de energía en la línea Plasencia-Casar.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Bobadilla-Ronda.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Buñol-Utiel.
- Refuerzo de la línea de energía de suministro a las instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea Aranjuez-Villalba (C3).
- Renovación de detectores de cajas calientes (37) en el ámbito de Red Convencional.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R de la segunda capa en las líneas R2 y R4 de Cercanías de Barcelona.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Humanes-Monfragüe.

Colaboración en la redacción de proyectos constructivos de otros departamentos:

- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea La Salud-Puerto de Sevilla.
- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones en la nueva estación de La Sagrera.
- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones en la nueva estación de San Andrés Condal.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles TETRA en el ámbito de las Cercanías de Madrid.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles TETRA en el ámbito de las Cercanías de Barcelona.
- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea Huesca-Canfranc (eliminación bloqueo telefónico).
- Nueva estación intermodal de Orense y pasarela peatonal.

- Instalaciones de señalización y telecomunicaciones de la línea Arahal-Fuente de Piedra.

Obras:

- Renovación del sistema de gestión de direccionamiento IP y Servidor de Nombres de la Red IP Multimedia de Explotación Ferroviaria.
- Sustitución y renovación de sistemas de alimentación en salas de comunicaciones (3 lotes-117 sistemas de alimentación).
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en las Cercanías de Barcelona.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R de segunda capa en la línea Hospitalet-Mataró.
- Instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en la línea Humanes-Monfragüe.
- Instalación de detectores (2) para vía de ancho mixto en el ámbito de Barcelona.
- Instalación de audiograbadoras (11) en gabinetes de circulación.

Mantenimiento:

- Gestión de todos los sistemas de telecomunicaciones del ámbito de LC desde el CTA y soporte al territorio para la resolución de incidencias.
- Gestión del almacén centralizado de materiales de telecomunicaciones.
- Provisión y migración de servicios de telecomunicaciones desde el CTA.
- Generación de Ordenes de Trabajo (950) para mantenimiento (preventivo y correctivo) y ampliación de la red de cables de fibra óptica.
- Atención de incidencias 7x24x365 desde el Centro de Operación de Red (COR).

Otros:

- Revisión de toda la documentación asociada al proceso de Mantenimiento Preventivo de los sistemas de Telecomunicaciones.
- Toma de datos para actualización de la aplicación de Inventario de ADIF.
- Suministro de equipos radio y baterías para las instalaciones de radiocomunicaciones en el ámbito de RAM.

Estudio de solución GSM-R para despliegue en red convencional (análisis de torres, mástiles, casetas, energía, equipamiento GSM-R, etc).

2.6.3. Seguridad en la Circulación

Para ejercer las funciones de administración de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), ADIF dispone de una Autorización de Seguridad de acuerdo con el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la RFIG. La Autorización de Seguridad acredita que tiene establecido un sistema propio de Gestión de la Seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos específicos necesarios para la administración de las infraestructuras en condiciones de seguridad.

Para ello, ADIF tiene, entre otras competencias, el desarrollo de funciones corporativas y de servicios en el conjunto de la entidad. Entre estas se encuentra la definición de la

política y la estrategia de la gestión de las principales funciones de seguridad en la circulación y la responsabilidad de determinados servicios transversales.

ADIF mediante sus Direcciones Generales y sus áreas de actividad especializadas, lleva a cabo las actividades productivas de forma segura y eficiente, estableciendo para ello los objetivos y funciones de seguridad.

Para propiciar el cumplimiento de la Política de Seguridad y los Objetivos de Seguridad, ADIF aprueba el Plan Anual de Seguridad a propuesta de la Comisión Técnica Central de Seguridad.

Respecto al vigente Plan Anual de Seguridad en la Circulación de ADIF (PASC), es un Método de Seguridad que persigue la mejora continua de los niveles de seguridad en la RFIG. Las directrices establecidas en él complementan las normas relativas a la gestión de la seguridad ferroviaria y se diseñan para fortalecer la seguridad del sistema ferroviario, amparando todos los sistemas operativos ferroviarios relacionados con la seguridad en la circulación, y velando porque éstos cumplan con los requisitos reglamentarios de seguridad. Éste aglutina y recoge los programas de acción y los objetivos de seguridad, así como el conjunto de acciones de las áreas de actividad con funciones de seguridad en la circulación; siendo dichas acciones las siguientes:

- Vigilancia de 1er Nivel: Se trata de un control de proximidad y detección temprana sobre la aplicación de las normas de seguridad relativas a procesos y personal, en particular en el ejercicio de las funciones de seguridad, así como sobre el estado de las instalaciones y la infraestructura. Durante 2018, y respecto a este 1er Nivel de Vigilancia, se han realizado 5.740 visitas de seguridad y 5.619 escuchas; así como 454 vigilancias operacionales sobre la actividad indicada anteriormente.
- Vigilancia de 2º Nivel: Se fundamenta a través de inspecciones, cuyo objetivo es la comprobación, mediante la observación y análisis, del correcto cumplimiento de la normativa y los requisitos de seguridad de aplicación en actividades, elementos y condiciones relacionadas con la seguridad en la circulación de los trenes y maniobras. Por otro lado, también se realizan controles operacionales que consisten en mejorar la calidad de las acciones de vigilancia (visitas y escuchas) mediante la constatación periódica de la adecuada realización de las mismas; es decir, se trata de acciones de supervisión realizadas a las dependencias de ADIF encargadas de ejecutar las acciones de Vigilancia de 1er Nivel. Durante 2018, y respecto a este 2º Nivel de Vigilancia, se han realizado 4.323 acciones de inspección de seguridad en la Red convencional, de las que 4.082 fueron programadas y 241 no programadas; detectándose además, un total de 1.586 anomalías, de las que un 12,04 % fueron de nivel grave; las cuáles fueron puestas en comunicación del área o empresa afectada, para la adopción de las medidas necesarias para su resolución.

2.7. SOCIEDADES FILIALES Y PARTICIPADAS

Dentro del objetivo de ADIF de racionalizar su Grupo Societario, así como de mejorar la eficiencia y la gestión del mismo, se ha puesto en marcha el "Plan de Posicionamiento del Grupo Societario", con el que se pretende, por una parte, potenciar aquellas entidades que le aporten valor y desinvertir o liquidar aquellas que se considere que no son necesarias, y, por otra parte, establecer la importancia y/o necesidad de participar en distintas empresas a partir del análisis y valoración de las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que pueden derivarse de su pertenencia en las mismas.

En este contexto, se está desarrollando el proyecto de desinversiones, que durante 2018 se ha traducido en las siguientes actuaciones:

- Disolución, liquidación y adjudicación de bienes a los accionistas de la entidad de RENFOSUNA S.A. (1 de octubre de 2018).
- Inicio del proceso de disolución de NUEVOS ESPACIOS COMERCIALES, S.A en la Junta General Extraordinaria del 18 de septiembre de 2018.
- Petición de la solicitud de inicio de contratación de Segipsa para la valoración de la participación de ADIF en CARMEN LA COMIDA DE ESPAÑA 1992 S.A., ARCO DUPLO S.A., INMOBILIARIA PARIS S.A. y SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES, S.A, con el objetivo de iniciar el proceso de venta. Dicha solicitud ha sido aceptada.

2.8. SOCIEDADES Y OPERACIONES DE INTEGRACIÓN

Entre las actuaciones realizadas por las SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN, en las que ADIF participa, cabe destacar las siguientes:

Alicante Nodo del Transporte

- La redacción, en cumplimiento del acuerdo alcanzado el 20 de julio de 2017 en el seno de la Sociedad Alicante Nodo del Transporte, de una Adenda modificativa al Convenio de 2003, actualmente en tramitación.

Almería Alta Velocidad, S.A.

- La propuesta por parte de ADIF AV de la ejecución de una fase intermedia (2ª Fase) previa al soterramiento global con las vías y los andenes de la estación en superficie. El Consejo de Administración, celebrado en mayo de 2018, autorizó la redacción del proyecto de dicha 2ª Fase, actualmente pendiente de licitación.
- El inicio de las obras de integración en El Puche y la licitación de las obras de plataforma Río Andarax-El Puche, en proceso de adjudicación, que constituyen la 1ª Fase.

Barcelona Sagrera Alta Velocitat

- El reinicio de las obras de la estructura de la estación y los accesos a la misma y la continuación de las obras del Colector Prim, en enero de 2018. ADIF Alta Velocidad ha seguido desarrollando el proyecto básico de arquitectura e instalaciones de la estación de la Sagrera y ha finalizado el proyecto de la estación de Sant Andreu Comtal.
- La adjudicación, en octubre de 2018, de la parcela FR-05 del entorno Sector Sant Andreu por un importe de 10,44M€.

Bilbao Ría 2000

- La adjudicación, en junio de 2018 por el Consejo de la Sociedad de las parcelas P08 de Garellano y Res Alt 7 de Barakaldo, por 50,30 M€ y 12,40 M€ respectivamente (IVA y gastos excluidos) lo que le permitirá a la Sociedad, en el año 2019, amortizar toda la deuda pendiente.
- La suscripción, en diciembre de 2018, del Acuerdo de resolución del Convenio de colaboración suscrito entre el Ayuntamiento de Basauri, ADIF y la Sociedad para la regeneración urbana de Pozokoetxe, San Fausto y Bidebieta y la puesta en marcha de una estación de mercancías en Lapatza.

Cartagena Alta Velocidad S.A.

- La redacción de un estudio de viabilidad de la alternativa presentada por el Ayuntamiento para su comparación y análisis con las demás propuestas realizadas en el Consejo de Administración de mayo de 2018. Dicho estudio se encuentra redactado por el Ministerio de Fomento, pendiente de su aprobación por el Consejo de la Sociedad.

Gijón al Norte S.A.

- La suscripción de un nuevo Convenio para la Integración del Ferrocarril en la ciudad, actualmente en tramitación, según lo acordado en el Consejo de Administración de 7 de mayo de 2018. El nuevo Convenio contempla la ubicación de la estación frente al museo del ferrocarril, la ampliación de la cobertura hasta el entorno de La Calzada y la avenida Príncipe de Asturias, incluyendo la finalización del túnel del metrotrén con un coste total estimado de todas las actuaciones de 1.006,43M€, de los que 405,80M€ corresponden a la Sociedad Gijón al Norte. A lo largo del año 2018 se ha redactado el Convenio y se está tramitando para su firma.

Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.

- La adjudicación de las obras de la glorieta de Vara del Rey, que se han iniciado en el último trimestre, la continuación de las obras de la Estación de autobuses cofinanciadas entre la Sociedad y el Ayuntamiento, actualmente pendientes de la redacción de un modificado y las obras de la nueva subestación eléctrica de La Portalada.

Murcia Alta Velocidad, S.A.

- La continuidad en la ejecución de las obras de la Fase 0 (Santiago El Mayor-Senda de los Garres) y la licitación de las fases 1 y 2 (Estación-Barriomar y Nonduermas).

- La tramitación, actualmente en curso, de la Adenda Modificativa del Convenio de 2006.
- Se está trabajando actualmente en una solicitud para recibir financiación por parte del BEI.

Palencia Alta Velocidad, S.A.

- La redacción de un nuevo contrato entre la Sociedad y ADIF para el arrendamiento del aparcamiento de la estación y de un nuevo Acuerdo de gestión entre la Sociedad y el Ayuntamiento para la gestión de dicho aparcamiento, documentos aprobados, pendientes de suscripción
- Además, en el ámbito de esta Sociedad se están desarrollando reuniones técnicas para definir una solución de integración en la ciudad que sea viable.

Valencia Parque Central, S.A.

- El inicio de la redacción de un nuevo Acuerdo de Bases a desarrollar posteriormente mediante Convenios específicos para cada actuación) que recoja los compromisos ya adoptados en la Sociedad.
- El inicio de la actualización por el Ministerio de Fomento del Estudio informativo del Túnel Pasante.
- La presentación por ADIF AV del Estudio de Viabilidad del Nuevo Canal de Acceso y el comienzo del proyecto básico y constructivo de dicha actuación.
- La finalización de la urbanización del Parque Central (Fase 1A) y su apertura al público.

Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.

- La suscripción del Convenio para la finalización de la Variante Este y la segunda fase del Complejo ferroviario y del Convenio para la dirección de la redacción de los proyectos de los pasos inferiores de panaderos y labradores, arco de ladrillo, y pasarela junto a la nueva estación.
- La reanudación de las obras de la plataforma de la Variante Este, ahora a cargo de ADIF según lo establecido en el Convenio de 2017.

Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.

- La definición de una solución de integración en la ciudad que sea viable por la traza del pasillo ferroviario actual, y que ha sido presentada al Consejo de Administración en enero de 2019

Zaragoza

- La enajenación de la Manzana M2 del ámbito urbanístico G44.

En cuanto a otras operaciones de integración, cabe destacar las siguientes actuaciones:

Santander

- La suscripción, en octubre de 2018, del Convenio de la segunda fase de la Integración del ferrocarril en la ciudad de Santander.

- La aprobación del Estudio Informativo para la reordenación de espacios en la estación de Santander y el inicio de la redacción de los cuatro proyectos relativos a esta actuación.

Torrelavega

- La suscripción, en abril de 2018, del Convenio de la segunda fase de la Integración del ferrocarril en Torrelavega.
- El inicio de la redacción del Estudio Informativo, actualmente adaptándose a la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.
- El inicio de la redacción, en coordinación con el Estudio Informativo, del Proyecto básico y constructivo.

2.9. LÍNEA ALTA VELOCIDAD MECA↔MEDINA: PROYECTO HARAMAIN

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

El contrato de la fase 2 del proyecto fue adjudicado por el cliente el 14 de enero de 2012 al Consorcio Al-Shoula, formado por 14 empresas (2 saudíes y 12 españolas). ADIF, durante la fase de construcción, tiene entre sus cometidos la coordinación de la construcción, pruebas y puesta en servicio de la línea. Durante la fase de operación, es responsable de la gestión de la circulación, de la explotación técnica y comercial de las estaciones y, junto con INECO, de la asistencia técnica del mantenimiento de la infraestructura.

Para abordar sus cometidos, ADIF constituyó en Arabia una sucursal (ADIF-KSA), radicada, al igual que las filiales y sucursales del resto de empresas españolas del Consorcio, en la ciudad de Jeddah.

ADIF ha continuado en 2018 coordinando los trabajos de construcción de la línea así como la elaboración de los distintos procedimientos, sistemas de gestión y normas de funcionamiento de la futura operación de la línea (Plan de Operaciones, Reglamento de Circulación, Plan de Formación del personal de ADIF, etc. Asimismo ha iniciado los procesos de comercialización de los espacios de "retail" en las estaciones, etc.).

En octubre de 2017 se firmó un acuerdo con el cliente denominado "Settlement Agreement", que incorporó la realización de la llamada "Service Demonstration",

consistente en la operación en pruebas, sin viajeros comerciales, entre el 31 diciembre de 2017 y el 15 de marzo de 2018. Este acuerdo ha producido unas compensaciones económicas a los socios del Consorcio de 200 millones de SAR por el retraso de la fecha de inicio de la operación, y de 150 millones de SAR por la realización del "Service Demonstration", que finalmente se ha prolongado hasta septiembre de 2018.

En octubre de 2018 se ha firmado un nuevo acuerdo con el cliente denominado "Settlement Agreement 2", que incorpora una operación comercial de viajeros, limitada en la cantidad y prestaciones de la misma, a los equipos y sistemas disponibles puestos actualmente en servicio. Esta operación durará desde el 11 de octubre de 2018 hasta el 31 de agosto de 2019 y por ella las empresas del Consorcio percibirán 79,5 millones de SAR mensuales.

2.10. COMBUSTIBLE

El consumo de combustible en litros durante el ejercicio 2018 se ha incrementado, con respecto al 2017, en el 3,06 %, que se ha traducido en un aumento de 2,75 millones de litros, para un total de 92,7 millones de litros.

En cuanto a la evolución del precio del producto, ha mantenido un comportamiento alcista durante todo el ejercicio debido a la evolución del cambio Euro/Dólar, así como el precio del petróleo Brent resultando que el precio medio para el año 2018 se ha incrementado, con respecto al obtenido en 2017, en un 21,86 %, con un incremento de 8,69 céntimos/litro, hasta alcanzar un precio medio de 48,47 céntimos de euro/litro.

Ambos factores, consumo y precio, han producido un aumento del gasto de 8,6 millones de euros.

Con respecto al plan de inversiones decir que para 2018 se solicitó dotación presupuestaria por un importe de 737 mil euros, para las actuaciones previstas en este año.

Con objeto de efectuar nuevas actuaciones, se ha presupuestado 1,1 millones de euros para el Plan de inversiones del ejercicio de 2019.

3. INFORMACIÓN FINANCIERA

3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

El resultado del ejercicio supone una pérdida de 74.189 miles de euros frente al beneficio registrado en 2017 que ascendió a 30.974 miles de euros.

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

- El Importe Neto de la Cifra de Negocios aumenta en un 71% (275 millones de euros) respecto a 2017, debido principalmente al incremento en los ingresos de cánones como consecuencia de la aplicación de las nuevas tarifas y estructura de cánones, desde el 1 de julio de 2017. La Entidad ha aplicado un incremento en su tarifa de cánones ferroviarios para el ejercicio 2017, aprobada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho año, que permite trasladar al operador ferroviario de viajeros los costes de administración de la red convencional correspondientes a los denominados servicios VCM, definidos en el artículo 97 de la citada Ley 38/2015, que incluyen los servicios de viajeros urbanos, suburbanos e interurbanos, de acuerdo con las siguientes definiciones:
 - a) Servicios urbanos o suburbanos, son los que circulan íntegramente dentro de un núcleo de cercanías.
 - b) Servicios interurbanos, los que no siendo urbanos o suburbanos tienen un recorrido inferior a 300 kilómetros. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia.
 - c) Servicios declarados como obligaciones de servicio público.

Esta modificación tarifaria aplicable desde el 1 de julio de 2017 y a lo largo de todo el ejercicio 2018 ha permitido a la Entidad la supresión en 2018 de la aportación estatal para la financiación de la administración y gestión de la red de su titularidad que, en 2017 ascendió a 358 millones de euros.

En el apartado 3.3 se analiza de forma más detallada la evolución de los cánones ferroviarios en el ejercicio 2018.

- El epígrafe “Otros Ingresos de explotación” se ha reducido un 39% con respecto a 2017 (353 millones de euros). La principal diferencia está provocada por la supresión de la aportación estatal para la financiación del mantenimiento y gestión de la infraestructura de la red de titularidad de ADIF ya referido anteriormente, que se compensa parcialmente con el crecimiento de los ingresos por cánones ferroviarios. Adicionalmente, los servicios prestados en estaciones y terminales han sufrido una disminución interanual del 14% (20 millones de euros). Esta disminución viene motivada básicamente por el acuerdo firmado el 31 de mayo de 2017 entre ADIF, ADIF-Alta Velocidad y el Grupo Renfe, para trasvasar a la mercantil Renfe Viajeros S.A. la unidad productiva autónoma “Canal de Ventas” con fecha de efecto 1 de junio de 2017. Dicha unidad productiva tenía como función fundamental la venta de billetes. Este acuerdo ha provocado una disminución de ingresos por la comisión de venta de billetes, así como una reducción de los gastos de personal por el trasvase de sus efectivos a Renfe Viajeros S.A., y una disminución de los gastos en servicios externos.

- El capítulo Aprovisionamientos aumenta en un 13% respecto al ejercicio anterior, debido principalmente al incremento del precio del combustible y del consumo del mismo (cuya evolución se recoge en un apartado posterior incluido en este informe).
- Los Gastos de Personal del ejercicio 2018 son prácticamente equivalentes a los registrados en 2017. Sin embargo, el ejercicio 2018 se ha visto afectado por dos efectos de signo contrario, por un lado por una subida salarial del 1,75% recogida en los Presupuestos Generales del Estado y por otro la disminución de los gastos de personal debido al trasvase a Renfe Viajeros de 844 efectivos vinculados a la rama de actividad del Canal de Ventas anteriormente mencionado.
- Los gastos por servicios del exterior han pasado de 513 millones de euros en 2017 a 541 millones en 2018 (incremento del 5%). El aumento más significativo lo experimentan los conceptos vinculados al mantenimiento y explotación de la red ferroviaria titularidad de ADIF tales como reparación y conservación de plataforma y vía, prevención de incendios y limpieza de maleza, con el objeto de continuar con la optimización del gasto en conservación de la infraestructura para mantener los elevados estándares de calidad del servicio prestado a las empresas ferroviarias y sus clientes.
- En el ejercicio 2018, el Consejo de Ministros aprobó la cesión de diferentes tramos de la Red Ferroviaria de Interés General de ADIF a ADIF AV a título gratuito. Estos trasvases vienen motivados por las obras de adaptación a la alta velocidad que ADIF AV acometerá en los mismos. El detalle de los traspasos es el siguiente:
 - Tramo La Encina - Xátiva: con una longitud de 38 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se produjo el 23 de febrero de 2018, formalizándose su entrega mediante acta suscrita entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable de 116.123 miles de euros.
 - Tramo Taboadela - Ourense: con una longitud de 14 km. En sesión de 6 de abril de 2018 el Consejo de Ministros acordó la cesión de dicho tramo formalizándose mediante acta firmada entre ADIF y ADIF AV en fecha 25 de mayo de 2018 por un valor neto contable 9.945 miles de euros.
 - Tramo El Reguerón - Cartagena - Escombreras: con una longitud de 67 km. El acuerdo de Consejo de Ministros se aprobó el 25 de mayo de 2018, firmándose el acta de entrega formal de ADIF a ADIF AV en fecha 26 de septiembre de 2018 por un valor neto contable 30.395 miles de euros.
 - Tramo Astigarraga - Irún: con una longitud de 25 km. En la sesión del Consejo de Ministros de fecha 25 de mayo de 2018 se acordó el traspaso del citado tramo de ADIF a ADIF AV formalizándose su entrega mediante acta firmada el 26 de septiembre de 2018 con un valor neto contable 82.875 miles de euros.

Estos traspasos han representado una imputación en 2018 prácticamente correlativa en los epígrafes de pérdidas por retiro de inmovilizado e ingresos por imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero en la medida en la que la práctica totalidad de los costes vinculados a los tramos cedidos fueron financiados por el Estado con anterioridad a su traspaso a ADIF en febrero de 2013.

Este hecho explica el gran incremento interanual de estos epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias en 2018 frente al ejercicio 2017.

- El Resultado Financiero de la Entidad mejora en 2018 en 19 millones de euros pasando de unas pérdidas de casi 22 millones de euros en 2017 a una pérdidas de 2,5 millones de euros en 2018. Esta mejora en el resultado se debe por una parte a la reducción del endeudamiento con entidades de crédito que genera menor carga financiera. Por otro lado, en 2018 la Entidad gracias a la mejora del mercado inmobiliario ha podido minorar su provisión 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.. Esta circunstancia ha permitido reducir en 2018 los importes dotados en ejercicios anteriores para este concepto.

En ADIF se identifican los siguientes segmentos de actividad:

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

En otros apartados de este informe se incluyen las principales actuaciones realizadas durante el ejercicio 2018 en los mencionados segmentos.

A continuación se presenta, para el ejercicio 2018, el Resultado de Explotación por segmentos de actividad:

	Administración Red	Construcción	Gestión de estaciones y otros activos	Energía	Gestión de Red y Estaciones AV	TOTAL ADIF
<i>(Importes en miles de €)</i>						
Importe neto cifra de negocio	623.983	0	36.690	0	0	660.673
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	10.239	7.684	285	0	25	18.233
Aprovisionamientos	(30.736)	(2.003)	0	(41.580)	(2.354)	(76.673)
Otros ingresos de explotación	62.316	18.835	130.437	41.852	299.293	552.733
Gastos de Personal	(446.854)	(36.136)	(93.945)	(616)	(53.396)	(630.947)
Otros gastos de explotación	(255.588)	(20.706)	(57.591)	(727)	(218.441)	(553.053)
Resultado de Operaciones internas	33.653	3.964	(4.947)	1.449	(34.118)	1
Exceso de provisiones	4.267	1.827	1.000	8	1.180	8.282
Amortización del Inmovilizado	(335.691)	(2.331)	(68.650)	(703)	(5.113)	(412.488)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	515.371	35.157	53.908	326	2.370	607.132
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(217.420)	(33.748)	5.520	0	(4)	(245.652)
Resultado de explotación	(36.460)	(27.457)	2.707	9	(10.558)	(71.759)

3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD

En la tabla adjunta incluimos algunos indicadores generales económicos y financieros:

	2018	2017
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA	71,21%	71,13%
Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.		
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO	105,68%	102,11%
Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.		
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL	7,32%	7,87%
Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.		
ROTACIÓN ACTIVO FIJO	7,99%	8,33%
Indica el grado de eficiencia en la gestión deL activo fijo.		
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE	88,50%	141,34%
Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.		
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ	7,64%	4,92%
Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.		

	2018	2017
COEFICIENTE DE TESORERÍA	2,49	1,38
Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.		
RATIO DE SOLVENCIA	3,47	3,46
Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.		
RENTABILIDAD FINANCIERA	-3,81%	1,98%
Indica la remuneración a los capitales propios.		
RENTABILIDAD ECONÓMICA	-0,45%	0,19%
Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.		
FONDO DE MANIOBRA (millones €)	862,64	326,86
Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.		

Periodo medio de pago a proveedores

En aplicación del RD 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología del cálculo del periodo medio de pago, en adelante PMP, a proveedores de las Administraciones Públicas, se muestra la información relativa al ejercicio 2018 y al ejercicio 2017 una vez homogeneizado según se indica en el párrafo posterior:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	2018	2017 (Homogeneizado)
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	56,94	55,86
Ratio de operaciones pagadas	59,46	58,93
Ratio de operaciones pendientes de pago	37,42	33,97
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.022.374,96	872.800,10
Total pagos pendientes	131.642,23	122.361,25

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

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

3.3. CÁNONES FERROVIARIOS

ADIF aplica a las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, cánones por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias de su titularidad.

El 29 de septiembre de 2015 se aprobó la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario que sustituyó íntegramente a la Ley 39/2003 y que unifica y concentra en una única norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril. Además, incorpora al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que 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 nueva ley del Sector Ferroviario modifica sustancialmente la estructura de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General presentando una estructura más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Asimismo, modifica notablemente la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria. Adicionalmente, se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.

La ley 38/2015 establece en su Disposición transitoria cuarta:

“Hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI, los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio dependientes de los administradores de infraestructuras a los que se refiere el artículo 22, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley.

La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI de la Ley 38/2015 se incluirá en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de la ley”.

La estructura de cánones establecida en la Ley 38/2015 y las tarifas unitarias correspondientes no entraron en vigor hasta el 1 de julio de 2017 ya que en virtud del artículo 134, 4. del título VII de la Constitución Española, la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 se prorrogó hasta la aprobación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, que en su Artículo 70. Cánones ferroviarios, señala:

“A partir del primer día del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, serán de aplicación los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con las cuantías unitarias que se establecen en los artículos 71 y 72 siguientes”

Por todo lo anterior, la estructura de los cánones aplicados en el primer semestre de 2017 fue regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario mientras que a partir del 1 de julio de 2017 y durante el ejercicio 2018 se aplica la estructura de cánones regulada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Además, las tarifas aplicables en 2018 no entraron en vigor hasta el 1 de agosto de dicho año, en virtud de lo establecido en la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 que en su artículo 97 establece que las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios para 2018 serán de aplicación a partir del primer día del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de la Ley.

Esta circunstancia debe ser tenida en cuenta a la hora de analizar las variaciones de ingresos por cánones en 2018 respecto a 2017 ya que la falta de homogeneidad en la estructura de cánones en 2018 y 2017 impide el análisis individualizado por tipo de canon.

La metodología de cálculo de las tarifas de los cánones, conforme a lo establecido en la normativa europea aplicable y en la Ley 38/2015, se orienta a trasladar al operador ferroviario todos los costes directamente imputables al servicio ferroviario, lo que conlleva la desaparición, a partir de julio de 2017, de la subvención para la administración de la red que hasta ese momento recibía ADIF.

Las tarifas aplicables en 2018 fueron calculadas a partir de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General de 2016 (último ejercicio cerrado y auditado), desglosados por líneas de altas prestaciones y resto de líneas.

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

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

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

A continuación se incluye una tabla en la que se detallan los ingresos por tipo de canon correspondientes a los ejercicios 2018 y 2017:

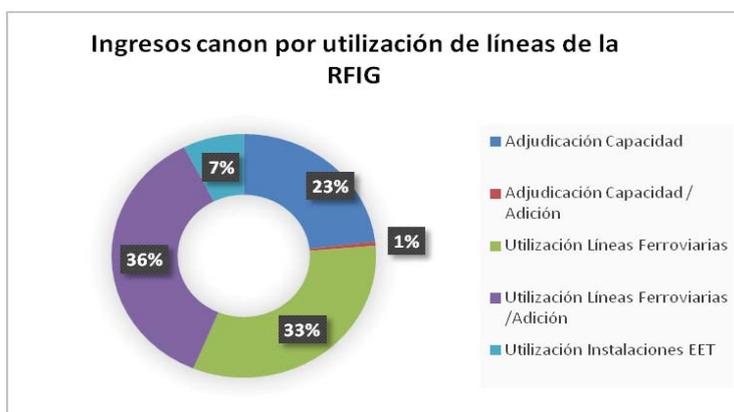
(Importes en miles de euros)	2018 (*)	2017
CANON DE ACCESO	--	3.648
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	--	24.595
CANON POR CIRCULACION	--	8.073
CANON POR TRÁFICO	--	539
CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	141.610	69.745
ADICIÓN CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	3.363	1.465
CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	199.333	98.249
ADICIÓN CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	222.626	111.639
CANON UTILIZACIÓN INSTALACIONES ENERGÍA ELÉCTRICA TRACCIÓN	45.466	22.266
BONIFICACIÓN PARA INCENTIVAR EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO (Ley 38/2015, artículo 97.6.1º) (**)	-19	0
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	612.379	340.219
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	38.946	36.861
ADICIÓN POR INTENSIDAD DE USO ESTACIONES TRANSPORTE VIAJEROS	0	0
CANON POR SERVICIOS EN ESTACIONES FUERA HORARIO DE APERTURA	1	0
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	--	1.004
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	0	0
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	--	0
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO (***)	-11	35
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO SERVICIOS COMERCIALES	326	273
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO OTRAS OPERACIONES	16	5
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO	2.129	506
CANON POR UTILIZACIÓN PUNTOS CARGA PARA MERCANCÍAS	167	93
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	41.575	38.777
TOTAL INGRESOS CÁNONES FERROVIARIOS	653.954	378.996
(*) NO INCLUYE REGULARIZACIONES.		
(*) INCLUYE LA BONIFICACIÓN CORRESPONDIENTE A 2017 POR IMPORTE DE 18,9 MILES DE EUROS.		
(**) EL IMPORTE DE 2018 CORRESPONDE A RECTIFICATIVAS DE EJERCICIOS ANTERIORES.		

El volumen total de ingresos por cánones en 2018 experimentó un incremento del 72,55% respecto al año anterior debido por un lado a la nueva estructura de cánones implantada en la segunda mitad y, por otro, al incremento de tarifas.

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 2018 una bonificación en el canon por utilización de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, modalidades A y B, para los aumentos de tráfico anuales de acuerdo con los criterios recogidos en la propia ley.

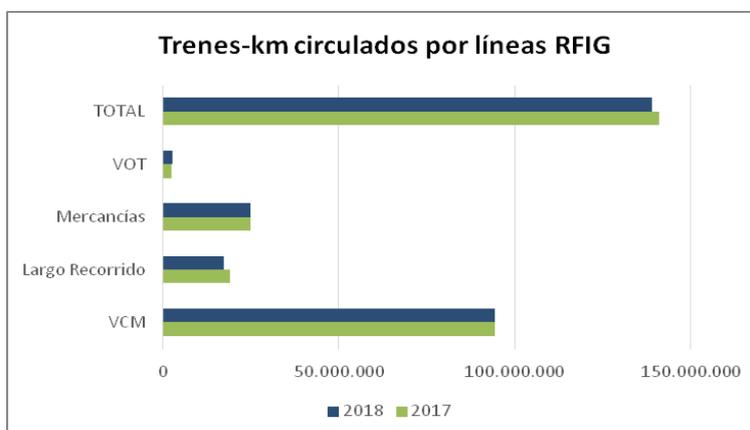
La línea bonificada en 2018 en la red de ADIF es la línea de alta velocidad Orense-Santiago y la bonificación generada ascendió a 0,4 miles de euros (18,9 miles de euros en 2017).

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 2018:

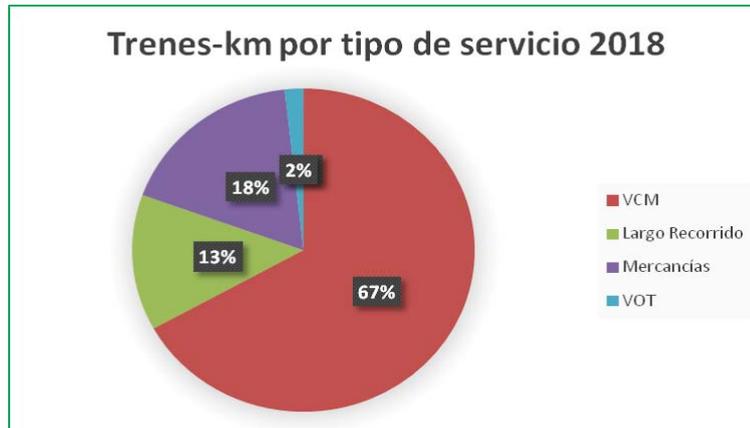


Los ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG registraron un incremento del 80% respecto a 2017 debido fundamentalmente al incremento de tarifas en los servicios de Larga distancia y VCM a partir de agosto, mientras que la producción, medida en trenes-km circulados, registrada en el periodo se redujo en un 1,4%.

A continuación se muestra la evolución del tráfico, medido en tren-km circulados, entre 2018 y 2017 por tipo de servicio:



En el gráfico siguiente se recoge la distribución de los trenes-km de 2018 de ADIF por tipo de servicio:



Por lo que se refiere a los ingresos por cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones, el total de ingresos experimentó un incremento del 7,2%, debido fundamentalmente al incremento del 5,7% registrado por el canon por utilización de estaciones por viajeros.

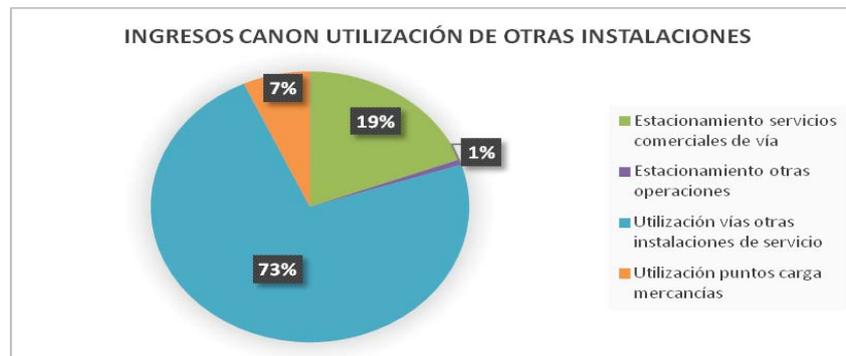
La adición por intensidad de uso de las instalaciones de la estación no es aplicable en las estaciones de ADIF. Por tanto, la variación en el número de viajeros subidos y bajados no influye en el incremento registrado en los ingresos por este canon.

A continuación se incluye un gráfico con la distribución por categoría de estación de los ingresos de 2018 por canon de utilización de estaciones:



Los cánones por utilización otras instalaciones de servicio han registrado un incremento significativo respecto a 2017 motivado por la nueva estructura implantada en julio de 2017.

A continuación se muestra la distribución de los ingresos por canon por utilización de otras instalaciones en 2018:



3.4. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL

La evolución de la tesorería de la Entidad se muestra en el estado de flujos de efectivo del ejercicio 2018 comparado con el año 2017, que se resumen a continuación:

Importes en miles de euros	2018	2017
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(59.612)	14.588
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(273.934)	(395.442)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	353.713	468.413
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	20.167	87.559

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

Importes en miles de euros	2018	2017
Subvenciones, donaciones y emisión instrumentos de patrimonio	360.013	503.712
Incremento deudas con entidades de crédito	(38.854)	(46.771)
<i>Disposiciones del ejercicio</i>		
<i>Devoluciones del ejercicio</i>	(38.854)	(46.771)
Incremento neto de otras deudas	32.554	11.472
Flujos generados en actividades de financiación	353.713	468.413

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

El Fondo de Maniobra experimenta un aumento de 536 millones de euros en relación con el ejercicio anterior, pasando de un importe de 327 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, a 863 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

El endeudamiento con entidades de crédito recoge la deuda contraída por ADIF, fundamentalmente con el Banco Europeo de Inversiones, así como con otras entidades financieras para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP).

A la fecha de cierre del ejercicio 2018, el límite de las líneas de crédito que ADIF tenía concedidas por entidades financieras, ascendía a un importe total de 200.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2018 tales líneas de crédito no estaban dispuestas. El vencimiento de las pólizas de crédito es a corto plazo con renovación tácita anual para ciertas pólizas con un límite establecido de renovaciones.

El tipo medio de interés del pasivo de ADIF, contratado a largo plazo, se ha situado en el 1,89% anual a 31 de diciembre de 2018, para una vida media de 5,26 años frente al 1,85% anual a 31 de diciembre de 2017, para una vida media de 5,77 años.

3.5. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO

A continuación se presentan las Inversiones realizadas en 2018 desglosadas por Ejes ferroviarios, por Tipo de Red y por Naturaleza.

EJE	DENOMINACIÓN EJE FERROVIARIO	REAL 2018 (MILES € IVA INCLUIDO)
01	Madrid Chamartín - Irun/Hendaya	30.318
02	Madrid Chamartín - Zaragoza-Lleida-Barcelona-Portbou/Cerbere	93.142
03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	63.875
04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	69.942
05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	7.647
06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	36.408
08	Red de Ancho Métrico	16.327
11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - Leon	425
12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	858
13	A.V. Madrid Atocha - Levante	0
14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	163
16	A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia	847
	NO TRAMIFICABLE	77.222
	TOTAL ADIF	397.174

NATURALEZA	IMPORTE MILES € (IVA INCLUIDO)
ELECTRIFICACION Y TELECOMUNICACIONES	24.241
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	85.034
ESTACIONES / TERMINALES DE MERCANCIAS	33.156
PLATAFORMA	75.540
SEÑALIZACION E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	54.322
VIA	124.880
TOTAL	397.174

TIPO DE RED GENERAL	TRAMOS CERCANÍAS	RESTO DE TRAMOS	IMPORTE TOTAL (miles € IVA incluido)
COMÚN O NO ASIGNABLE			72.955
A	833	936	1.769
B	9	146.847	146.856
C	116.233	1.989	118.223
D	0	18.438	18.438
E	0	38.934	38.934
TOTAL ADIF			397.174

3.6. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA

A continuación se incluye información detallada sobre la actividad de contratación realizada durante 2018:

(Importes en Millones € sin IVA)

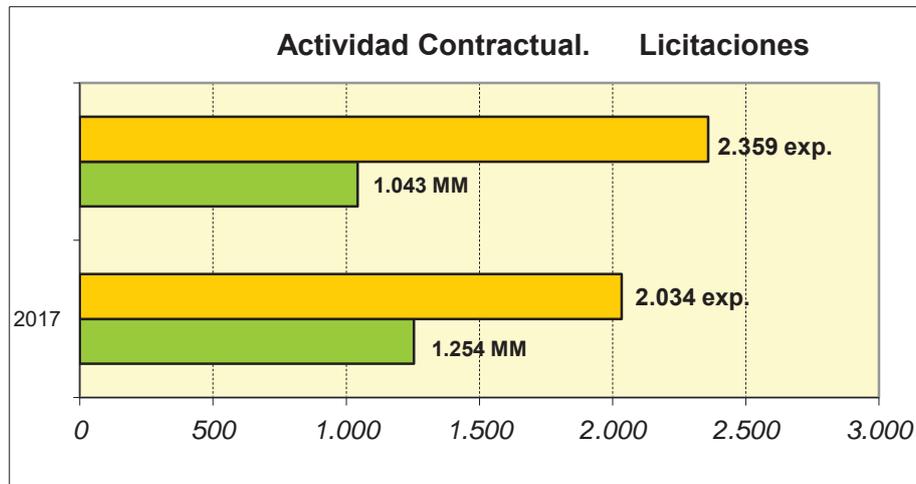
CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES				
Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Dir. de Mantenimiento de Red Convencional	77	43,910	483	844,913
Dir. de Protección y Seguridad	1	0,542	32	191,867
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	2	2,340	28	130,562
Dir. de Estaciones de Viajeros -R.C. y A.V.	63	17,137	632	57,413
Dir. de Servicios Logísticos	2	0,035	222	28,334
Dir. Transformación Digital y Sistemas	3	1,588	72	24,636
D.G. Gestión de Personas			259	15,727
Resto	46	10,865	500	36,613
Totales	194	76,418	2.228	1.330,065

(Importes en Millones € sin IVA)

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Adjudicaciones	Importe Total adjudicado
Dir. de Mantenimiento de Red Convencional	77	43,909	524	299,457
Dir. de Protección y Seguridad	1	0,542	41	187,877
Dir. de Operaciones de Alta Velocidad	2	2,340	21	52,687
Dir. de Estaciones de Viajeros -R.C. Y A.V.-	63	17,123	634	52,816
Dir. de Servicios Logísticos	2	0,035	216	3,544
Dir. Transformación Digital y Sistemas	3	1,588	67	15,870
D.G. Gestión de Personas		0,000	259	7,416
Resto	46	10,794	494	33,313
Totales	194	76,332	2.256	652,980

(Importes en Millones € sin IVA)

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes	% Imp
Abierto	282	1.149,638	86,4%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	151	909,015	68,3%
• Precio (un criterio)	131	240,623	18,1%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	7	8,371	0,6%
• Sin Publicidad	77	42,969	3,2%
- Vinculación Tecnológica	41	23,868	1,8%
- Otras Causas	36	19,101	1,4%
• Contratos Menores	1444	16,676	1,3%
Pedidos contra Ac. Marco	224	35,992	2,7%
TOTAL LICITADO	2.034	1.254	
Encargos a Medios Propios	194	76,418	5,7%
TOTALES	2.228	1.330,065	



ⁱ El concepto de Desarrollo Sostenible fue acuñado en la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de la ONU por la primera ministra noruega, Harlem Brundtland en 1987.

ⁱⁱ Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 fueron formulados por Naciones Unidas en septiembre del 2015, y representan un referente global para los 193 países que firmamos estos compromisos. Se trata de 17 objetivos que se materializan en 169 metas de carácter integrado.