

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDAD

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, ESTRATEGIA Y OBJETIVOS.....	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.....	27
1.3.2. Consejo de Administración	27
1.3.3. Otros Órganos de Gestión Interna	30
1.3.4. Ética y Transparencia	35
1.4. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS	37
1.4.1. Descripción de Riesgos y Procedimientos de Diligencia Debida Aplicados.....	37
1.4.2. Riesgos financieros y Sistemas de Control Interno	39
1.4.3. Sistema de Control Interno de la Información Financiera.....	40
1.5. INFORMACIÓN SOBRE CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES.....	42
1.5.1. Efectos Actuales y Previsibles de las Actividades del Negocio	42
1.5.2. Contaminación: Medidas de Prevención	44
1.5.3. Gestión de Residuos: Medidas, Prevención y Economía Circular	46
1.5.4. Uso Sostenible de Recursos: Consumos de Energía y Combustible	47
1.5.5. Cambio Climático: Medidas Adoptadas y Medios Implementados	51
1.5.6. Protección de la biodiversidad: Medidas Adoptadas para Preservar Áreas Protegidas	56
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	64

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1.7. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE DE LA ENTIDAD	64
1.7.1. Medidas Adoptadas para Prevenir la Corrupción y el Soborno	64
1.7.2. Compromisos Sociales en Materia de Sostenibilidad, Subcontratación de Proveedores y Consumidores	67
2. ACTUACIONES REALIZADAS EN LAS ÁREAS DE NEGOCIO DE LA ENTIDAD	70
2.1. NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD	70
2.1.1. Construcción	70
2.1.2. Sistemas de Seguridad - Telecomunicaciones	74
2.2. PATRIMONIO Y URBANISMO	75
2.3. RED DE FIBRA	76
2.4. ENERGIA ELECTRICA	77
2.5. COMBUSTIBLE	77
2.6. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD	78
2.7. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS	79
2.7.1. Protección y Seguridad	80
2.7.2. Seguridad en la Circulación	80
2.7.3. Actuaciones Comunes: ADIF-Alta Velocidad / ADIF	81
2.8. PARTICIPACIÓN EN ORGANISMOS Y PROYECTOS INTERNACIONALES	85
3. INFORMACIÓN FINANCIERA	86
3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO	86
3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD	88
3.3. CÁNONES FERROVIARIOS	90
3.4. FINANCIACIÓN MEDIANTE EMISIONES DE BONOS VERDES ("GREEN BOND")	95
3.5. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL	96
3.6. RATIO DE COBERTURA SEC (SISTEMA EUROPEO DE CUENTAS)	97
3.7. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO	99
3.8. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA	100

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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, ADIF-Alta Velocidad ha preparado un estado de información no financiera adaptado las previsiones establecidas en la citada Ley 11/2018, que constituye la mejor práctica en esta materia.

Desde el ejercicio 2017, ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad, pretende convertirse en referente de las empresas públicas a nivel nacional en materia de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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

La Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad se crea el 31 de diciembre de 2013, tras la aprobación del Real Decreto-ley 15/2013 sobre la reestructuración de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

ADIF-Alta Velocidad nace con el objetivo de desarrollar y administrar un sistema ferroviario de infraestructuras de altas prestaciones; económicamente sostenible, seguro, eficiente y de calidad. Todo ello, y como referencia continua de todas nuestras actuaciones, se enmarca dentro de una nueva orientación estratégica basada en el desarrollo sostenible.

El servicio público que presta ADIF-Alta Velocidad 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 (ODS) de Naciones Unidas.

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

En esta etapa, ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad son protagonistas de esta nueva etapa de transformación.

Entre los objetivos de la actividad de ADIF-Alta Velocidad se encuentran, entre otros, el facilitar una infraestructura fiable y segura, incrementar la cuota de transporte ferroviario y generar valor añadido gracias a la colaboración con otras entidades, instituciones y empresas. En este último año, destaca el esfuerzo que se ha realizado por impulsar todas las inversiones que se están ejecutando, para así incrementar la oferta de infraestructuras de alta velocidad que prestan un servicio de gran calidad a los viajeros.

Esta apuesta por la alta velocidad ha transformado la red ferroviaria de manera radical, alcanzando las mayores dotaciones de infraestructura ferroviaria de alta velocidad de Europa, y manteniendo una importante diferencia en tiempos de viaje con respecto a otras líneas de AV del mundo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Esta red está construida mayoritariamente en ancho UIC (1.435mm), vía doble, electrificada a 25KV, y siguiendo las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) europeas. La progresiva implantación de las ETIs permite la prestación de servicios ferroviarios sin rupturas desde/hacia nuestro país, con origen/destino el resto de la red ferroviaria europea.

Las competencias y funciones de ADIF-Alta Velocidad están recogidas en su propio estatuto regulado por el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre. Las principales competencias de ADIF-Alta Velocidad son, de modo resumido, las siguientes:

- Construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que formen parte de la RFIG con cargo a sus propios recursos y con arreglo a lo que disponga el Ministerio de Fomento.
- Construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, con recursos de un tercero, conforme al correspondiente convenio.
- Administración de las infraestructuras de su titularidad.
- Control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de sus zonas de protección y de su circulación ferroviaria.
- Adjudicación de capacidad a empresas ferroviarias que lo soliciten.
- Explotación de los bienes de su titularidad.
- Negocios de estaciones de alta velocidad.
- Adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.
- Prestación de servicios adicionales y, en su caso de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario en infraestructuras de su titularidad.
- Actividades de telecomunicaciones y de energía.

En la actualidad, la red de titularidad de ADIF-Alta Velocidad alcanza los 3.153 kilómetros, de los que 2.514 km. son de Alta Velocidad de Ancho Estándar (UIC) (1.435 mm); 567 km. corresponden a Red Convencional de Ancho Ibérico Puro (1.668 mm) y 71 km a Red Mixta (combinación de Ancho Estándar y Ancho Ibérico), estando presente en diferentes territorios de la geografía española (Declaración sobre la Red 2018 de ADIF-Alta Velocidad). En la página web de la Entidad (www.adifaltavelocidad.es) está disponible la última versión actualizada de la Declaración de Red.

ADIF-Alta Velocidad actúa como dinamizador del sector ferroviario a través del desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente y sostenible.

1.2. MODELO DE NEGOCIO, ESTRATEGIA Y OBJETIVOS

El modelo de negocio de ADIF-Alta Velocidad en su conjunto se orienta a crear y gestionar infraestructuras de altas prestaciones sostenibles, de calidad, resilientes y seguras, apostando por la innovación y la modernización del sistema de transporte.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La principal actividad desarrollada por ADIF-Alta Velocidad es la construcción y administración de líneas de alta velocidad. Además, ADIF-Alta Velocidad es responsable de la gestión de la infraestructura de telecomunicaciones, de la gestión del suministro de energía a operadores ferroviarios, el asesoramiento y supervisión de las actuaciones en materia de medio ambiente y eficiencia energética a ADIF.

Numerosas actividades relacionadas con las competencias de ADIF-Alta Velocidad están encomendadas a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) a través de convenios de prestación de servicios, como la gestión de los sistemas de control de la circulación y la capacidad de las infraestructuras, el mantenimiento, la protección y seguridad ciudadana, la gestión de las estaciones de viajeros conectadas por líneas de alta velocidad y determinadas funciones.

Construcción

ADIF-Alta Velocidad continúa avanzando en las obras y proyectos encomendados por el Gobierno uniendo los diversos territorios de la geografía española por medio de una red de altas prestaciones.

Actualmente la entidad tiene encomendada la construcción de diferentes líneas. En 2017 se ha seguido avanzando en la construcción de diferentes líneas de alta velocidad que se pondrán en marcha en el futuro, como la de Venta de Baños-León-Asturias, Valladolid-Burgos- Vitoria, Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura, Olmedo-Zamora-Lubián-Orense, Monforte del Cid-Murcia, nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste: Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo, Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres de la Línea de AV Madrid-Cáceres, Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, Vitoria-Bilbao-San Sebastián, etc (véase apartado 2.1)

En enero de 2018, se puso en marcha la conexión por alta velocidad entre Valencia y Castellón del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad.

El desarrollo del sistema ERTMS (European Traffic Management System) en la red de alta velocidad (además de en la red convencional) ha convertido a España en el país con más kilómetros de línea férrea dotada de ERTMS en funcionamiento. El ERTMS es un sistema de mando y control de trenes pensado para conseguir que la señalización y las comunicaciones entre infraestructura de vía y equipos de a bordo sean compatibles en toda Europa, avanzando así hacia la interoperabilidad de las circulaciones ferroviarias entre los países de la Unión Europea.

Explotación y Mantenimiento

Las actividades de explotación y mantenimiento de las infraestructuras de titularidad de ADIF-Alta Velocidad han sido encargadas a ADIF, a través de las correspondientes adendas al Convenio suscrito entre ambas entidades, para la encomienda a ADIF de la prestación de diversos servicios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Entre las principales actuaciones de explotación de la red de alta velocidad 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.

El mantenimiento de la infraestructura de alta velocidad consiste en las operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red.

Seguridad Integral del Sistema Ferroviario

La cultura de seguridad de ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad.
- Ciberseguridad: Protección de los sistemas de información de ADIF-Alta Velocidad frente a intrusiones y agresiones externas.

Telecomunicaciones y energía

ADIF-Alta Velocidad es la responsable de la gestión de la infraestructura de telecomunicaciones, la red de fibra óptica que se extiende a lo largo del tendido ferroviario y que da soporte a los servicios propios de la explotación de la red y ofrece un servicio a diferentes operadores para optimizar el excedente de capacidad de su red.

Además, se encarga de la gestión del suministro de energía eléctrica consumida por ADIF y ADIF-Alta Velocidad y de la energía para la tracción y otros usos consumida por RENFE Operadora; y en su caso, por el resto de operadores que en el transporte de mercancías utilicen material de tracción eléctrica. Además, asesora y supervisa las actuaciones en materia de eficiencia energética a ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

Asistencias Técnicas y Colaboraciones Internacionales

La experiencia de ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad participa en diferentes iniciativas internacionales como el desarrollo

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

de la red ferroviaria transeuropea y el desarrollo de regulación internacional en materia de seguridad e interoperabilidad, entre otras.

1.2.1. Entorno Empresarial y Análisis de Materialidad

ADIF-Alta Velocidad persigue basar su gestión en la responsabilidad ante la sociedad, por ello es fundamental tener en cuenta las expectativas de los diferentes grupos de interés (clientes, administraciones, inversores, sociedad, empleados, proveedores, socios y aliados), partiendo del análisis de materialidad de la entidad y, establecer canales de transparencia y diálogo con los mismos.

ADIF-Alta Velocidad 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 PT2020 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, cinco grupos de interés:



Durante el ejercicio 2018, en el seno del Plan de Empresa 2018-2020, denominado PT2020, se ha analizado la información de la actividad de ADIF-Alta Velocidad 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.

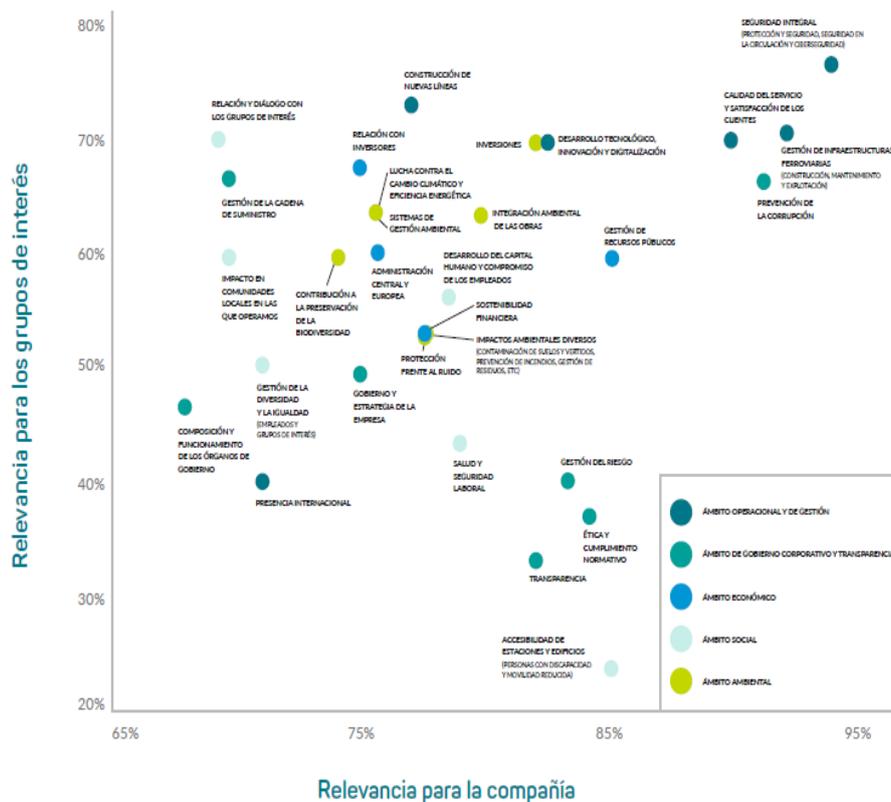
El análisis de materialidad de ADIF-Alta Velocidad 2018, se realizó teniendo en cuenta por un lado la relevancia para la compañía (posible impacto de los aspectos considerados sobre la estrategia y los objetivos de la compañía) y, por otro lado, la relevancia para los grupos de interés (clientes, administraciones, inversores, sociedad, empleados, proveedores, socios y aliados). Las expectativas se han clasificado en 5 grandes ámbitos:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad 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, los que deben tener necesariamente un papel muy relevante en la articulación de nuestra estrategia empresarial.



**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018**

En el análisis de su entorno empresarial, ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad.

ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad.

GRUPO DE INTERÉS	CANAL ESTABLECIDO
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS E INVERSORES (Ministerio de Fomento, Administración y organizaciones financieras)	<ul style="list-style-type: none"> ● Comunicación continua 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-AV (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-AV ● Teléfonos de información y correo electrónico ● Convenios y acuerdos ● Mecanismos de reclamación y sugerencias (aplicación informática RECLAMA, libros de reclamaciones, etc.) ● Buzón de comunicación ● Redes Sociales ● Canal App Adif-AV (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-AV y otras publicaciones ● Información permanente a través de los medios de comunicación ● Buzón 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-AV ● Encuestas de clima laboral y de compromiso con Adif-AV ● 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-Alta Velocidad y algunos de los grupos de interés más importantes:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF- Alta Velocidad INFORME DE GESTIÓN EJERCICIO 2018

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Adif-AV 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-AV y el Ministerio de Fomento se establece principalmente a través de la Subsecretaría de Estado, la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y especialmente, con la Dirección General de Ferrocarriles. Pero también está en contacto continuo con otras entidades adscritas al mismo, tales como Renfe Operadora y con otros ministerios como el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Por otro lado, Adif-AV 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-AV) o universidades y centros de estudios públicos con los que Adif-AV establece convenios de colaboración.

Además, Adif-AV 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 europeos 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-AV 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-AV 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-AV 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-AV 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-AV 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

En 2017 Adif-AV 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-AV, 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-AV, dada la proyección internacional de nuestra entidad.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

RED ESPAÑOLA DE PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS

En 2017 Adif Alta Velocidad 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-AV 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-AV 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-AV 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-AV 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

INVERSORES

Tras la segregación Adif-AV asumió la parte correspondiente a la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad. Esta actividad requiere de financiación, por lo que la confianza en la entidad por parte de la comunidad inversora se ha convertido en un factor clave de sostenibilidad. Para lograr esa confianza, Adif-AV ha ampliado la información financiera y no financiera aportada al mercado, para que los inversores puedan tomar su decisión de inversión de forma informada. La entidad está visitando las principales plazas europeas presentando su proyecto empresarial.

Para acceder a financiación la emisión de bonos o la concesión de préstamos Adif-AV tiene establecida una estrecha relación con Administraciones Públicas y entidades financieras, principalmente de la Unión Europea, tales como el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el cual concede préstamos para o los Fondos Europeos.



La página web corporativa cuenta con un apartado específico dirigido a inversores, donde se puede encontrar la información financiera más relevante de la entidad, así como presentaciones a inversores

En el ámbito internacional, ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad, ambas herramientas son imprescindibles para avanzar en el proceso de transformación.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad 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 - Alta Velocidad 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				
		OPERATIVA	ECONÓMICA	SOCIAL	AMBIENTAL	BUEN GOBIERNO
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	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	✓		✓	✓	

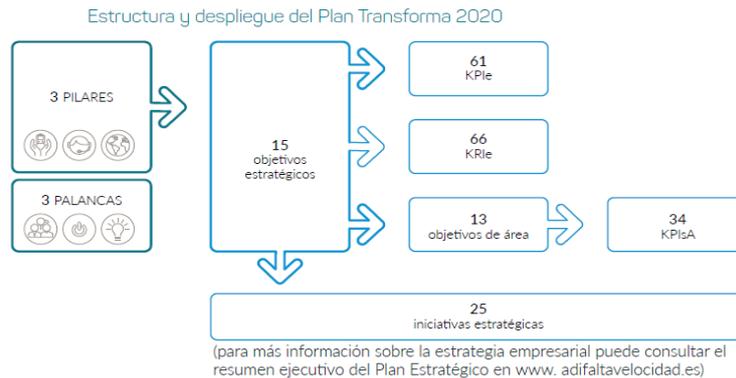
La estrategia de ADIF-Alta Velocidad se ha articulado en torno a tres grandes pilares: la Seguridad, el Servicio y la Sostenibilidad. Pilares que reciben el impulso de tres palancas de transformación: las Personas que integran la organización, la Transformación Digital y la Innovación. Sobre esta arquitectura 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 el ejercicio 2019, a la adecuación de dichos indicadores a las nuevas exigencias que manan de las necesidades del Programa de

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018**

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.



Objetivos Estratégicos de ADIF-Alta Velocidad (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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad.
14. TRANSFORMACIÓN DIGITAL OE 4.2.	Implementar una gestión inteligente de los procesos de ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad, 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 Curto 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,

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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.

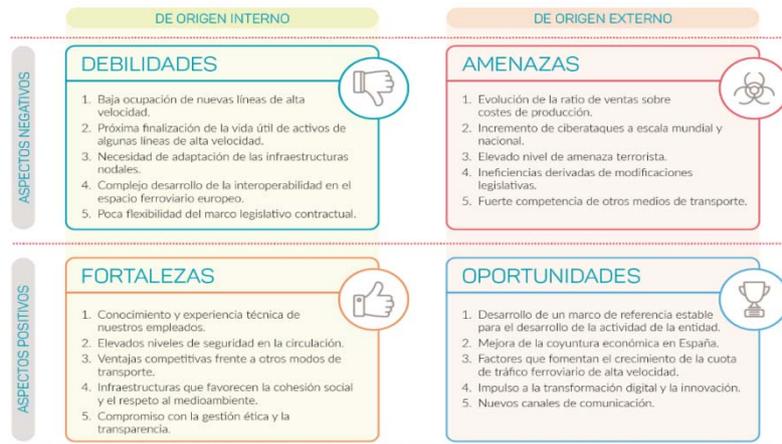
Además, el Cuarto Paquete Ferroviario introduce otras cuestiones clave en el pilar técnico relativas a seguridad e interoperabilidad. También se apuesta por mejorar la interconexión y la integración funcional de las redes ferroviarias nacionales.

- 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; objetivo por el que debe velar, según lo establecido tanto en la Ley del Sector Ferroviario como en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Para el logro de este equilibrio, es fundamental la suscripción del Convenio entre el Ministerio de Fomento y los Administradores Generales de infraestructuras, así como la aprobación de su programa de actividad y de la estrategia indicativa en materia de infraestructuras ferroviarias que ha de elaborar el Ministerio.
- 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad, 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad entiende la Responsabilidad Corporativa. Esto

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad, Plan Transforma 2020, PT2020.

En los diferentes epígrafes de este informe, se presentan algunos de los datos correspondientes a los indicadores clave del Plan Transforma 2020.

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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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 año 2030 que ADIF-Alta Velocidad contribuya significativamente (Go!) a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) definidos por Naciones Unidas en septiembre del 2015.

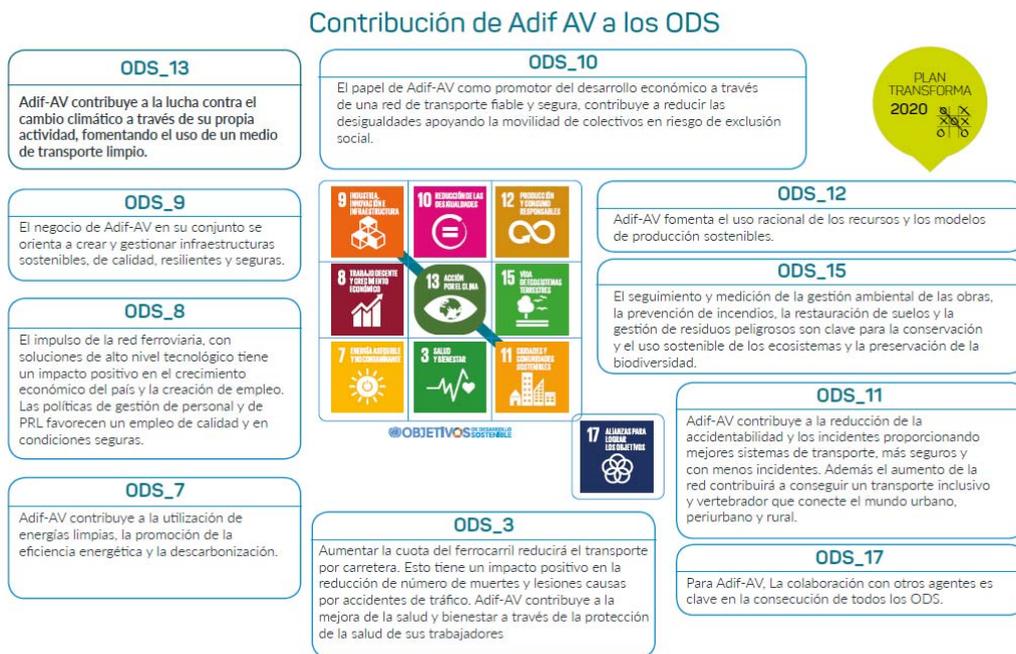
Con anterioridad, la perspectiva del desarrollo sostenible no estaba completamente integrada en la orientación estratégica de la empresa. Por eso, para lograr el compromiso con la sostenibilidad, era necesario un cambio de modelo que colocase en el centro del negocio la orientación al desarrollo sostenible.

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:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018**

- Modelización de la conexión del Plan Estratégico y los ODS, identificando Objetivos Estratégicos, KPI's 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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> .

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad 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 entre el 30 y el 50 por ciento, por lo que es necesario asegurar la calidad y puntualidad del servicio; uno de los principales atributos de la red española de alta velocidad, al tiempo que se contribuye a incrementar la sostenibilidad económica de los administradores ferroviarios.

De este modo, España avanzaría hacia un incremento en los índices de uso de la red de alta velocidad, que es la que presenta un mayor atractivo comercial y donde el ferrocarril es más competitivo que otros modos de transporte. Actualmente, nuestra red de alta velocidad se utiliza una quinta parte que la francesa, y aproximadamente una tercera parte que la alemana o la italiana.

En el caso de Italia, la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, que se produjo en 2012, se ha revelado como la más emblemática de nuestro entorno y un referente para ADIF-Alta Velocidad, con efectos muy beneficiosos para el conjunto del sector. Así, el mercado de alta velocidad en ese país ha crecido un 80 por ciento desde su liberalización hasta 2016, pasando de 38 millones de viajeros a 68 millones de viajeros.

Entrada de nuevas operadoras en el mercado

Por todo ello, la entidad está 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.

Finalmente, se está valorando la posibilidad de efectuar la declaración de "línea especializada" para las principales líneas de alta velocidad, lo que daría prioridad a los tráficos que mejor se adapten a un uso más intenso de las mismas, en el conjunto de la longitud de cada una de ellas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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 adaptando las estaciones para 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.

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

Retos

En el capítulo de retos, ADIF-Alta Velocidad está desarrollando actualmente un plan para paliar la saturación de las grandes estaciones de alta velocidad, como Madrid Puerta de Atocha o Barcelona Sants, cuya capacidad de crecimiento se ve limitada por su ubicación central en el entramado urbano.

Para conseguir un uso más riguroso de estas terminales se ha introducido en la Declaración sobre la Red el concepto de "estación coordinada". Esta definición se aplica a aquellas estaciones en las que, por su alta saturación y su futuro uso compartido por varias empresas ferroviarias, será necesario declarar el tiempo de estacionamiento requerido en origen y destino del tren, así como su longitud.

Asimismo, se valorará incluso calificarlas como "infraestructuras congestionadas", lo cual posibilitaría la aplicación de reglas especiales de prioridad de acceso y control de su uso, y obligaría a establecer un plan de aumento de su capacidad.

En línea con lo anterior, se están impulsando actualmente actuaciones sobre la infraestructura que permitan mitigar la saturación de las principales terminales de alta velocidad: Barcelona Sants y las estaciones madrileñas de Puerta de Atocha y Chamartín.

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 lograr 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).

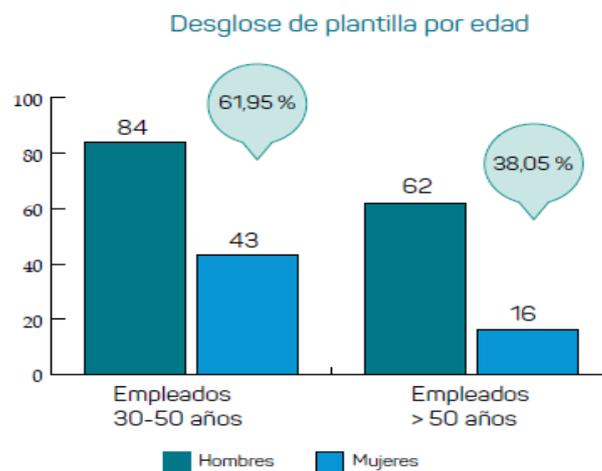
ADIF/ADIF-Alta Velocidad contribuye al cumplimiento de las acciones que está llevando a cabo el sector público español; y en este sentido, una de las actuaciones más destacables

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

es la compra del 100% de la energía con certificado GdO (Garantía de Origen Renovable); siendo ADIF-Alta Velocidad, la primera entidad pública empresarial española en incorporar a sus licitaciones de suministro eléctrico criterios de “compra responsable” (alineamiento de estrategia de la entidad con los ODS 7 “energías renovables” y ODS 13 “acción por el clima”).

Proceso transformación plantilla

En ADIF-Alta Velocidad, en cuanto a la distribución de la plantilla por edad, la mayoría de los empleados son personas de entre 30 y 50 años (61,95% del total), siendo la edad media de los empleados de 49,3 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.



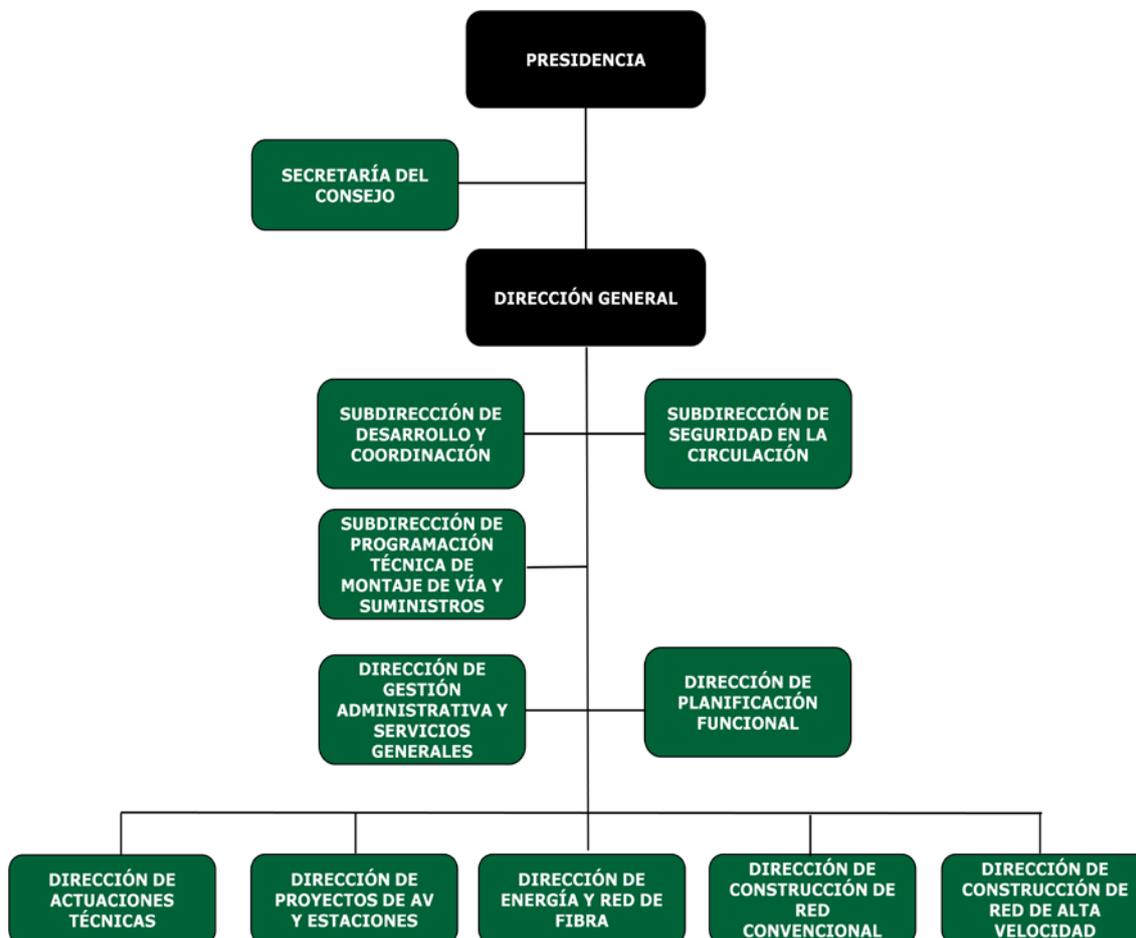
1.3. GOBIERNO Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

ADIF-Alta Velocidad está regida por un Consejo de Administración encargado de la superior dirección, de su administración y gestión.

Al Consejo de Administración le corresponde, entre otras competencias, la de 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.

La estructura organizativa real vigente de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2018 es la siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



A continuación se detalla la composición de la Dirección de ADIF-Alta Velocidad a 31 de diciembre de 2018:

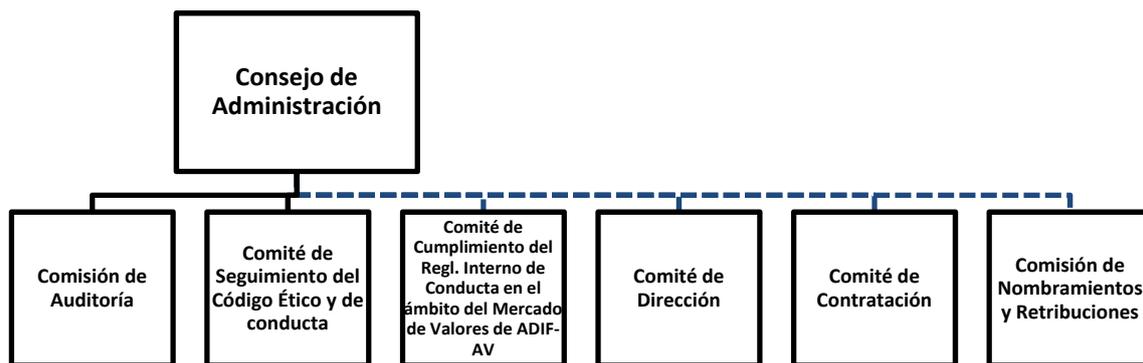
DIRECCIÓN
<p>PRESIDENTA D^a. Isabel Pardo de Vera Posada.</p> <p>D.G. DE ADIF ALTA VELOCIDAD D. Juan Pablo Villanueva Beltramini.</p> <p>SECRETARÍA DEL CONSEJO D^a. Rosa María Seoane López (*).</p> <p>(*).Cese voluntario como Secretaria del Consejo; Renuncia con fecha de efectos 31/12/2018</p>

1.3.1. Estructura de Gobierno

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad cuenta con los siguientes órganos extraestatutarios: Comisión de Auditoría, Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta, Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad.

También cuenta con los siguientes órganos de deliberación y asesoramiento al Presidente: Comité de Dirección, Comité de Contratación, y Comisión de Nombramientos y Retribuciones.



1.3.2. Consejo de Administración

El Estatuto de ADIF-Alta Velocidad establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un Presidente (que a su vez es el Presidente de ADIF), y por un mínimo de nueve y un máximo de diez vocales, 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 once miembros: su Presidenta, la Secretaria del Consejo y nueve vocales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

D^a. Isabel Pardo de Vera Posada (29/06/2018).

VOCALES

D. Jorge Ballesteros Sánchez (18/04/2013).

D^a. Miryam Bonafé Tovar (30/03/2015).

D^a. Elena María Ayuso Mateos (13/07/2018)

D. Domingo García Díez (01/03/2017).

D. Rodrigo Moreno Pérez (10/02/2017).

D. Jesús Miguel Pozo de Castro (10/03/2017).

D. Javier Herrero Lizano (02/07/2018).

D^a. María Pilar Seisdedos Espinosa
(19/11/2018).

D. Jaume Sellés Santiveri (29/09/2017)

SECRETARIA DEL CONSEJO

D^a Rosa María Seoane López (*)

(*) Cese voluntario como Secretaria del Consejo.
Renuncia con fecha de efectos 31/12/2018.

**45,50%
Mujeres en
el Consejo**

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

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

D. Juan Bravo Rivera (29/06/2018).

D. Andrés Ayala Sánchez (04/07/2018).

D^a. Carmen Fúnez de Gregorio (04/07/2018).

D^a. Mercedes Rodríguez Tarrida (19/11/2018).

D. Jorge Urrecho Corrales (02/07/2018).

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- 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. 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, 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: La delegación de voto no se contempla ni en el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, ni en las Normas Generales de Funcionamiento del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad.
- Adopción de acuerdos: Los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes. En caso de empate, el voto de calidad recaerá sobre el Presidente.
- Retribución: Según lo dispuesto en el artículo 21 del Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, los miembros del Consejo de Administración que asistan a sus sesiones no percibirán remuneración ni compensación económica alguna.

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-Alta Velocidad 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 de ADIF-Alta Velocidad para el ejercicio 2017; nueva Estructura de la Entidad; actualización del Documento de Declaración sobre la Red del ejercicio 2018; creación de la Comisión de Auditoría de ADIF-Alta Velocidad; autorización y endeudamiento de operaciones

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

financieras; informe de Gobierno Corporativo; política de lucha contra el fraude; política de prevención y gestión de conflicto de intereses; creación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de ADIF-Alta Velocidad; Plan Estratégico ADIF-Alta Velocidad 2020; cánones 2018; propuestas de cánones ejercicio 2019; autorización para el cierre del precio en el Mercado de Futuros OMIP, en la compra de la energía eléctrica telemetrada para los años 2019 y 2020; revisión del Modelo de Gobierno Corporativo y Cumplimiento Normativo; aprobación inicial de los presupuestos de ADIF-Alta Velocidad para el ejercicio 2018; aprobación inicial de los presupuestos de la Entidad para el ejercicio 2019; y 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

Comisión de Auditoría Interna

El funcionamiento de la Comisión 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 el 27 de febrero de 2017, suprimiéndose el Comité de Auditoría.

Esta Comisión da cumplimiento a lo regulado en el artículo 529 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, en concordancia con las demás disposiciones legales vigentes en general y de pertinente aplicación.

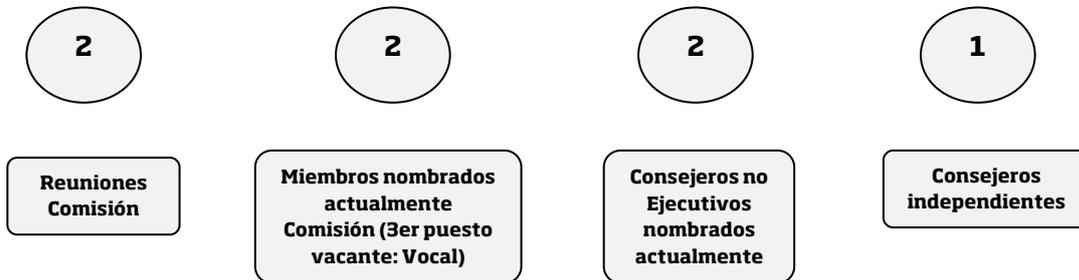
A 31 de diciembre de 2018, la Comisión de Auditoría estaba integrado por 3 consejeros de ADIF-Alta Velocidad ,1 Presidente (D. Domingo García Díez), y 2 vocales (D. Jorge Ballesteros Sánchez y un vocal vacante), que no tienen funciones ejecutivas en la Entidad, y una secretaria (D^a María Rosa Seoane López). Sus miembros son nombrados por el Consejo de Administración para un período de 4 años, y sin perjuicio de su posible reelección.

La Comisión 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 Alta Velocidad, 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 correcta, sistemática y permanentemente aplicados.

Con ese objeto, el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial de ADIF-Alta Velocidad, aprobó con fecha de 25 de julio de 2014, el Estatuto de Auditoría Interna de ADIF-Alta Velocidad, que recoge la misión, objetivos, organización, funciones y responsabilidades de la función de Auditoría Interna.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta

La creación del Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad y sus normas de funcionamiento, fueron aprobadas en la sesión del Consejo de Administración de fecha 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 de ADIF-Alta Velocidad 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. Juan Pablo Villanueva Beltramini...Vocal ADIF-Alta Velocidad.
- 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-Alta Velocidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Instruir las consultas y denuncias sobre presuntos incumplimientos del Código Ético de ADIF-Alta Velocidad 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 Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta

El Comité de Cumplimiento del Reglamento interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de ADIF-Alta Velocidad, es un órgano extraestatutario de la Entidad, integrado por su Presidente (D. Juan Pablo Villanueva Beltramini, como Director General de ADIF-Alta Velocidad) y 3 vocales, D^a Rosa María Seoane López (como Secretaria del Consejo de Administración de la Entidad, que actuará como Secretaria del Comité), D. Manuel Fresno Castro (como Director General Financiero y Corporativo de ADIF) y el Director de Asesoría Jurídica de ADIF (actualmente vacante); siendo vocales estos 2 últimos directivos de ADIF, de acuerdo con las adendas de asistencia jurídica y servicios económico-financieros suscritas con ADIF; y tiene atribuidas las funciones establecidas en el apartado 14 del Reglamento Interno de Conducta, siendo el responsable de vigilar y supervisar el adecuado cumplimiento del referido Reglamento y con responsabilidades y facultades para:

- Evaluar con regularidad la eficiencia de los procedimientos internos y establecidos en el Reglamento y supervisar el cumplimiento general de las medidas de salvaguarda de la Información Privilegiada establecidas en el mismo.
- Adoptar las medidas necesarias para formar a las Personas sujetas en el conocimiento y aplicación del citado Reglamento, y difundir el conocimiento del mismo en toda la organización.
- Interpretar las normas contenidas en el Reglamento, así como resolver cuantas dudas o cuestiones puedan plantearse en su aplicación, velando por la adecuación del mismo a la legislación vigente, proponiendo cuantas modificaciones sean necesarias, y dictando los procedimientos y normas que se consideren necesarios para una adecuada aplicación del Reglamento.
- Informar anualmente al Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de cuantas incidencias relevantes surjan, por aplicación del cumplimiento de lo previsto en este Reglamento.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

El Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta celebró en el año 2018 una reunión (20 de enero de 2018).



Oficina de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta de ADIF-Alta Velocidad

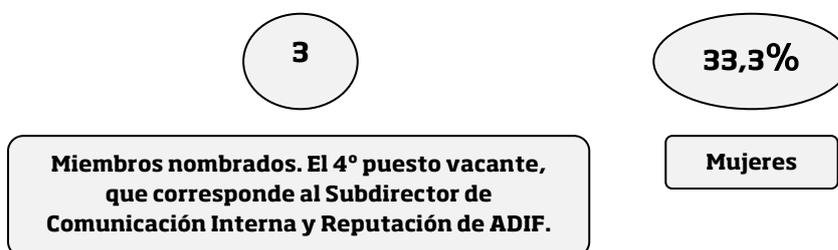
La Oficina de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta de ADIF-Alta Velocidad en el ámbito del Mercado de Valores, se crea en dependencia de la Secretaría del Consejo de ADIF-Alta Velocidad; y está integrada por el Secretario del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad; y de acuerdo con las adendas de prestación de servicios jurídicos y económico-financieros suscritas entre la Entidad y ADIF, el Vicesecretario del Consejo de Administración de ADIF, el Director de Tesorería y Contabilidad de ADIF y el Subdirector de Comunicación Interna y Reputación de ADIF (actualmente vacante), siendo sus principales funciones:

- Ejercer la secretaría del Comité de Cumplimiento del RIC.
- Mantener una relación actualizada de las Personas Sujetas y/o relacionadas al RIC, y ponerla a disposición de los órganos de gobierno y de las autoridades supervisoras; entregando una copia de este Reglamento y de las Instrucciones Normativas que lo desarrollan, a los sujetos obligados a su cumplimiento.
- Mantener durante un período mínimo de 5 años un archivo ordenado y separado de las comunicaciones que realicen las personas sujetas al RIC, en relación con las operaciones personales que efectúen ellos o las personas relacionadas con ellos; cuyo objeto sean Valores e Instrumentos Financieros de ADIF-Alta Velocidad negociados en mercados oficiales de valores o instrumentos financieros derivados de ADIF-Alta Velocidad; así como de las comunicaciones que realicen con respecto a los conflictos de interés a los que se vean efectivamente sometidos.
- Mantener un registro ordenado de las comunicaciones de operaciones sospechosas efectuadas a los órganos reguladores.
- Mantener en la intranet corporativa de ADIF-Alta Velocidad una página web a la que tendrán acceso todas las Personas Sujetas y que, como mínimo, incluirá el Reglamento Interno de Conducta; las normas de Funcionamiento del Comité de Cumplimiento; la Instrucción Administrativa IN/SCAV-001/2016

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

“Composición de la Oficina del Cumplimiento del RIC y desarrollo de sus tareas”; las circulares y demás normas e instrucciones de desarrollo del RIC; así como los formularios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones previstas en el mismo.

- Proponer un Plan anual de formación al Comité de Cumplimiento; y ejecutar las acciones, que en materia de formación, le encargue el mismo.
- Elaborar cuantos informes le solicite el Comité de Cumplimiento, así como cualquier otra tarea que le encargue dicho órgano en el marco de lo establecido en el citado Reglamento.



Comités de Dirección y Contratación

Además, dentro de los procesos de gestión interna, ADIF-Alta Velocidad cuenta con un Comité de Dirección y un Comité de Contratación, que están regidos por las Normas Generales de Composición y Funcionamiento del Comité de Dirección y del Comité de Contratación de la E.P.E. ADIF-Alta Velocidad, aprobados el 6 de septiembre de 2017.

Comité de Dirección: El Comité de Dirección funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento al Presidente. Por tanto, le corresponden las siguientes funciones:

- Asesorar al Presidente acerca de asuntos que son 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-Alta Velocidad, 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.

Comité de Contratación: El Comité de Contratación funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento al Presidente, al que 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de éste 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.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

El Consejo de Administración de la E.P.E. ADIF-Alta Velocidad acordó, en su sesión de 29 de enero de 2018, aprobar la creación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la Entidad, y está constituida por un Presidente (D^a María Pilar Seisdedos Espinosa) y 2 Vocales (D. Domingo García Díez y D. Jesús Miguel Pozo de Castro), siendo sus principales funciones:

- Establecer un objetivo de representación para el sexo menos representado en el Consejo de Administración.
- Supervisar que los Vocales del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad cumplan con la obligación de no incurrir en casusas de prohibición o incompatibilidad legal alguna para el desempeño de sus funciones de Consejero.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones celebró una reunión el año 2018 (20 de diciembre de 2018), en la que se aprobaron sus normas de funcionamiento.

1.3.4. Ética y Transparencia

ADIF-Alta Velocidad cuenta, desde el año 2015, con un Código Ético y de Conducta que fue aprobado por el Consejo de Administración.

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-Alta Velocidad, 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-Alta Velocidad: 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo con sus principios.

- 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-Alta Velocidad.

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-Alta Velocidad, disponible en la intranet, como por terceros a través de su página web. Podrán ser anónimas siempre que estén acompañadas de pruebas o indicios.

ADIF-Alta Velocidad 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 85 visitas al canal ético externo de ADIF-Alta Velocidad, no recibiendo ninguna notificación relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético.

- 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-Alta Velocidad y de la elaboración y difusión de las políticas de cumplimiento en la Entidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Por otro lado, y en el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad, 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

ADIF-Alta Velocidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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 Interno

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.

Los recursos ajenos obtenidos mediante la emisión de obligaciones, se han contratado a tipo de interés fijo. La deuda viva de la Entidad, a 31 de diciembre de 2018, se contrató con diversos regímenes de tipo de interés. El 80,51% está a tipo fijo hasta su vencimiento y el 8,89% está a tipo fijo revisable.

- 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad realiza un seguimiento de las previsiones de liquidez en función de los flujos de efectivo esperados.

- d) Riesgo de valoración: ADIF-Alta Velocidad 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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 ADIF-Alta Velocidad tiene implantado un Sistema de Control Interno de la Información Financiera, en adelante SCIIF.

El SCIIF en ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad se inspira en COSO III; un marco de referencia integrado de control reconocido internacionalmente, y que 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-Alta Velocidad.

En particular, recoge las principales responsabilidades del sistema:

- Corresponde al Presidente 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Es responsabilidad de la Dirección General Financiera y de Control de Gestión de ADIF, a través de la Dirección de Planificación Financiera y Presupuestos de ADIF, 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 de la Comisión de Auditoría, un análisis de los procesos que se determinen e informará a la citada Comisión de los resultados o aspectos más significativos del mismo.

Señalar que la Dirección General Financiera y de Control de Gestión de ADIF, la Dirección de Auditoría Interna de ADIF, así como el resto de direcciones y personal involucrado en la gestión y control de riesgos, realizan sus funciones dentro del marco establecido en su correspondiente adenda al Convenio de encomienda de gestión suscrito por el ADIF y ADIF-Alta Velocidad, de 31 de enero de 2014.

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:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1. Inmovilizado y Gestión de Subvenciones.
2. Ingresos: Canon.
3. Instrumentos financieros y Tesorería.
4. Impuestos.
5. Energía Eléctrica.
6. Contabilización y elaboración de información financiera.
7. Registro Económico de Contratos.
8. Ingresos: Arrendamientos.
9. Ingresos: Arrendamiento de fibra óptica.

El Comité del SCIIF, presidido por el Director General Financiero y de Control de Gestión de ADIF 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad - y en los que se centra su Sistema de Gestión Ambiental son:

- Los derivados de las actividades de construcción de nuevas líneas, que implican el correspondiente cambio de uso del suelo en favor de estas nuevas infraestructuras ferroviarias, con las correspondientes afecciones sobre suelos, fauna, vegetación y patrimonio cultural en las áreas atravesadas y -en particular- sobre los espacios naturales que, eventualmente, pueden resultar afectados, así como los producidos sobre la población de las áreas urbanas afectadas durante la ejecución de las obras y -en especial- el ruido y las vibraciones.
- Los producidos durante la explotación de las nuevas líneas, tanto por la circulación de los trenes como de las actividades de conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y estaciones asociadas a las mismas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En esta fase se sitúan, de manera destacada, el ruido y vibraciones producidas por la circulación ferroviaria y las actividades de mantenimiento en las estaciones y tramos urbanos de las líneas, así como los impactos sobre los suelos y, en particular, los originados en accidentes e incidencias en la circulación o en las instalaciones ferroviarias. Desde esta perspectiva, el Sistema de Gestión Ambiental de ADIF-Alta Velocidad 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 obtenida por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (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-Alta Velocidad:

- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias de alta velocidad.
- 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 alta velocidad.
- La gestión del mantenimiento de la plataforma, vía e instalaciones ferroviarias de alta velocidad.
- La explotación de las estaciones de viajeros de alta velocidad.

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-Alta Velocidad, puede afirmarse que, de los cuatro alcances del sistema de gestión ambiental anteriormente descritos:

- El 100% de los dos primeros, los ligados al control ambiental de las actividades de diseño y construcción de las nuevas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, están cubiertos.
- En cuanto al mantenimiento de la plataforma, vía e instalaciones de alta velocidad, el 100% de sus actividades se encuentran, igualmente, cubiertas.
- En lo relativo a la explotación de las estaciones de viajeros de alta velocidad, se ha formulado un índice de relevancia que establece el porcentaje de viajeros en las 21 estaciones certificadas incluidas en el sistema de gestión, respecto al total de viajeros registrados en el total de estaciones de alta velocidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Por último, y en relación a los riesgos ambientales de las actividades de ADIF-Alta Velocidad, 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-Alta Velocidad.

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 de tres indicadores precursores del riesgo (Kri):

- Indicador resultado: N° de sanciones administrativas ambientales, tipificadas como graves o muy graves, impuestas en firme a ADIF-Alta Velocidad.
- Indicador precursor 1: N° de expedientes ambientales incoados tipificados como graves o muy graves, iniciados en el trimestre.
- Indicador precursor 2: % de Proyectos visados ambientalmente en el mes que ha 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-Alta Velocidad, totalmente orientados a la minimización de dicho riesgo.

	Ud.	2016	2017	2018	Metas 2019
Porcentaje de viajeros en estaciones certificadas, respecto al total de viajeros en estaciones de alta velocidad.	%	44,2	45,3	46,0	N/A
Sanciones administrativas ambientales graves o muy graves impuestas en firme a ADIF-Alta Velocidad.	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-Alta Velocidad.

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

- La circulación ferroviaria sobre la red de alta velocidad.
- Las actividades llevadas a cabo en las estaciones de viajeros de ADIF-Alta Velocidad. 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Las operaciones de mantenimiento de la infraestructura de alta velocidad, fundamentalmente de las efectuadas por los equipos mecanizados de vía.
- Las obras de construcción de la red de alta velocidad.

Dentro del Sistema de Gestión Ambiental de ADIF-Alta Velocidad, 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.

Por otra parte, en cuanto a la planificación de la lucha contra la contaminación acústica en las líneas en servicio, ADIF-Alta Velocidad 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.

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.

Reclamaciones por ruido y vibraciones ADIF-Alta Velocidad (2016-2018)

	2016	2017	2018
Reclamaciones Propias de ADIF AV	15	11	18
Reclamaciones Comunes ADIF-ADIF AV	18	15	12
TOTAL	33	26	30

Emisiones de CO2 evitadas por medidas de ahorro y eficiencia energética

ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 125 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

(UdT) como en la energía de uso para la tracción (UT), consiguiéndose una reducción de las emisiones de 17.874 tCO₂/año.

	2016	2017 ⁽¹⁾	2018
UT (tCO ₂ /año)	13.052	14.471	12.375
UdT (tCO ₂ /año)	5.322	6.449	5.499
TOTAL (tCO₂/año)	18.374	20.921	17.874

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

La cifra de las emisiones de CO₂ varía interanualmente 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

En cuanto a la generación de residuos peligrosos en ADIF-Alta Velocidad, esta no se considera un aspecto ambiental significativo, dado lo reducido de su generación (en 2017 se generaron 3,98 toneladas anuales, frente a las 115,18 toneladas de ADIF).

Estrategia Española de Economía Circular (1)

Durante 2018, ADIF-Alta Velocidad junto con ADIF 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 un 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-Alta Velocidad 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.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- Incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística.
- Materiales reciclados, regionales y sostenibles en Proyectos de Arquitectura de Estaciones.
- Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso, generando valor mediante proyectos de emprendimiento o servicio público.

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

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

Consumo de energía final en actividades propias

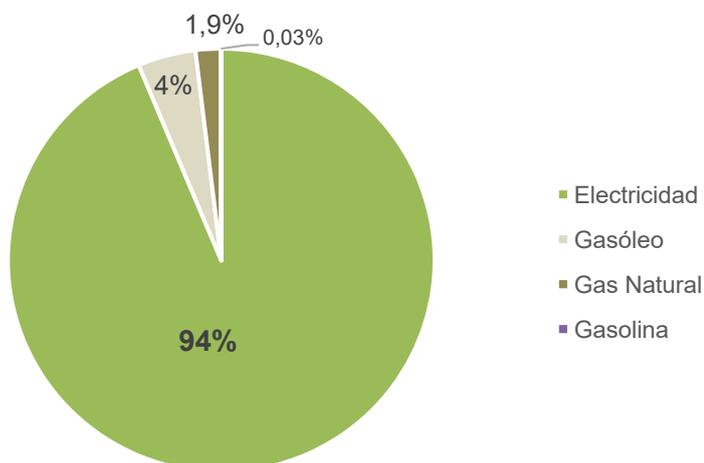
El consumo de energía final de ADIF-Alta Velocidad en actividades propias se desglosa en la siguiente tabla en función del tipo de energía o combustible consumido para el periodo 2016-2018:

Tipo de Energía/Combustible

	2016	2017	2018
Energía eléctrica (TJ/año)	507,40	531,56	570,79
Usos Tracción (UT)	196,22	218,34	254,39
Usos Distintos de Tracción (UDT)	311,19	313,22	316,40
Gasóleo (TJ/año)	14,66	28,59	26,73
Gasóleo A – Automoción	0,72	1,29	1,21
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	2,68	26,30	8,46
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0,00	0,00	0,00
Gasóleo B – Oper. Aux. Terminales	0,00	0,00	0,00
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	8,24	0,00	16,77
Gasóleo C – Calefacción	3,02	1,01	0,28
Gasolina (TJ/año)	0,002	0,00	0,18
Autogas (TJ/año)	0,00	0,00	0,00
Gas Natural (TJ/año)	37,69	40,67	35,85
TOTAL	559,76	600,82	633,56

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Distribución de los consumos por tipo de combustible (%) (*)



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

Consumo indirecto de energía primaria

El principal consumo indirecto de energía primaria existente en ADIF-Alta Velocidad 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	207,90	217,81	233,88
Gas Natural	179,36	187,90	201,76
Derivados del petróleo	83,10	87,01	93,43
Nuclear	370,11	387,78	416,40
Recursos fósiles	840,48	880,50	945,48
Hidroeléctrica	75,81	79,41	85,27
Eólica, solar, biomasa y residuos	216,77	227,07	243,83
Recursos renovables	292,58	306,48	329,09
TOTAL	1.133,06	1.186,97	1.274,57

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.

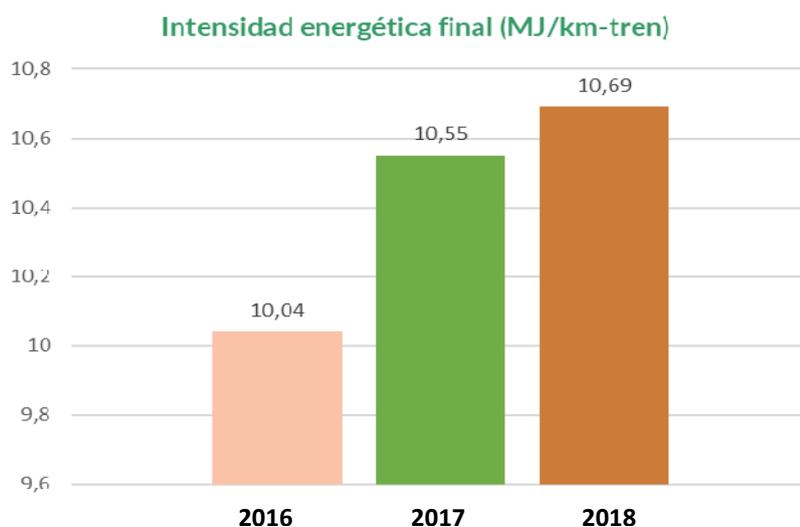
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Intensidad energética final

La intensidad energética final - consumo de energía final (en MJ consumidos) por unidad de producción representativa de la actividad de ADIF-Alta Velocidad (tráfico gestionado, en km-tren) - es un indicador que mide 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)	10,04	10,55	10,69

En el periodo 2016-2018, la intensidad energética final se ha incrementado en un 6,5%, alcanzando los 10,69 MJ/km-tren en 2018, prácticamente de manera proporcional al aumento del tráfico gestionado, de manera que se mantiene el consumo en relación con la actividad de ADIF-Alta Velocidad.

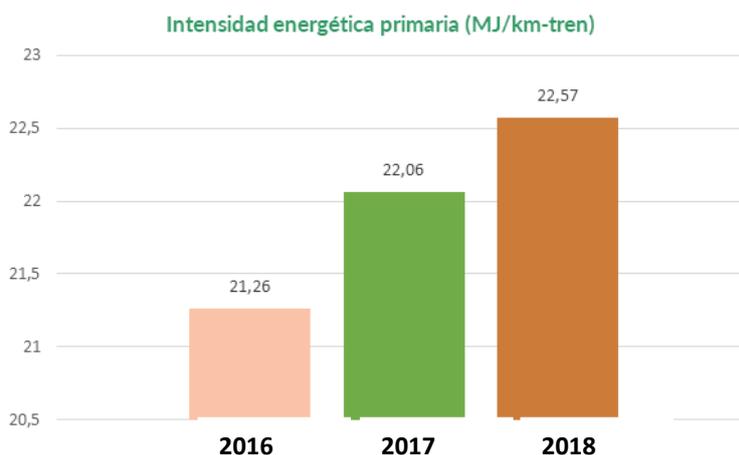


La intensidad energética primaria de ADIF-Alta Velocidad fue, en 2018, de 22,57 MJ/km-tren gestionado, lo que supone un 6,2% de incremento en el periodo 2016-2018, similar a lo que sucede con la intensidad energética final.

	2016	2017	2018
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	21,26	22,06	22,57

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La intensidad energética primaria se ve claramente 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-Alta Velocidad fue del 90%, cifra muy similar a la de los dos años anteriores.



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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad se han implantado, desde el inicio del Plan en 2009, un total de 125 medidas tanto en energía consumida para uso distinto de tracción como en la de uso para la tracción, consiguiéndose la reducción de 81,47 GWh/año de consumo energético.

	2016	2017	2018
UT (GWh/año)	56,36	56,36	56,36
UdT (GWh/año)	23,01	25,09	25,11
TOTAL (GWh/año)	79,37	81,45	81,47

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-Alta Velocidad 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 alta velocidad). 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad, 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-Alta Velocidad, tanto para tracción como para usos distintos de tracción.

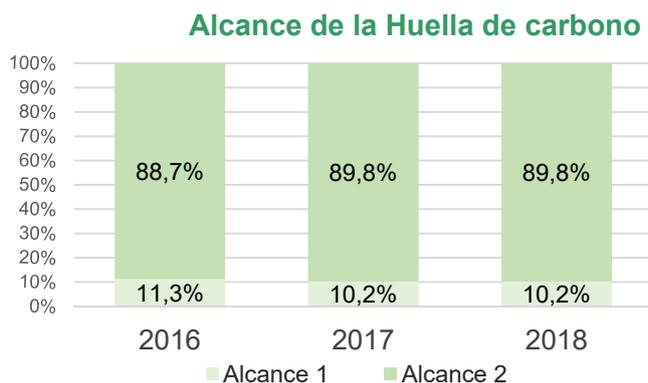
En la siguiente tabla se muestran las emisiones de CO2 equivalente (tCO2eq) anuales para cada uno de los anteriores alcances en el periodo 2016-2018:

		2016	2017	2018
Alcance 1	Instalaciones de combustión	2.346,45	2.377,07	2.046,72
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	1.756,71	1.870,99	1.795,76,
	Vehículos	53,00	92,10	99,01
	Suma Alcance 1	4.156,16	4.340,16	3.941,49
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	32.787,59	38.135,11	34.684,49
TOTAL (tCO2eq)		36.943,12	42.475,26	38.625,98

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La huella de carbono registrada en 2018 ha supuesto una disminución del 9,1% respecto a la de 2017.

Asimismo, de la tabla anterior se puede observar la evolución de la contribución de los alcances a la huella de carbono de ADIF-Alta Velocidad, comprobándose que las emisiones asociadas a la energía eléctrica² consumida suponen la principal fuente de emisiones (alrededor del 90%) mientras que las emisiones directas son el 10% restante:



Dentro de las actividades del alcance 1, las que mayor proporción de emisiones GEI tienen son las relacionadas con la instalación de combustión (51,9%), seguidas de las actividades de mantenimiento (45,6%). Por último, las emisiones asociadas a los vehículos de la flota representan únicamente el 2,5% del total de las emisiones del alcance 1.

Intensidad de las emisiones de GEI de actividades propias

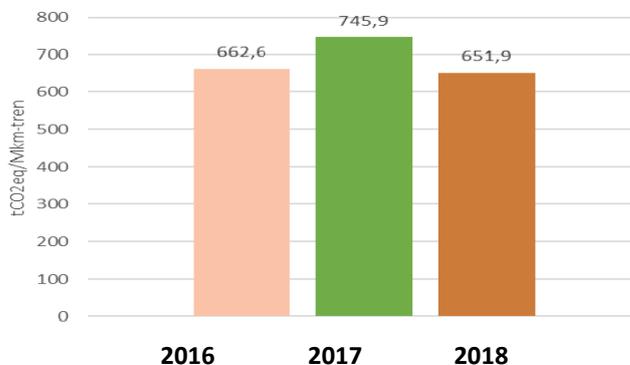
Las emisiones de GEI se pueden medir en función de la actividad de la entidad, teniendo en cuenta la unidad de producción representativa (tráfico gestionado, en Mkm-tren).

	2016	2017	2018
Intensidad emisiones GEI (tCO _{2eq} / Mkm-tren)	662,6	745,9	651,9

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Intensidad emisiones GEI (tCO_{2eq}/Mkm-tren)



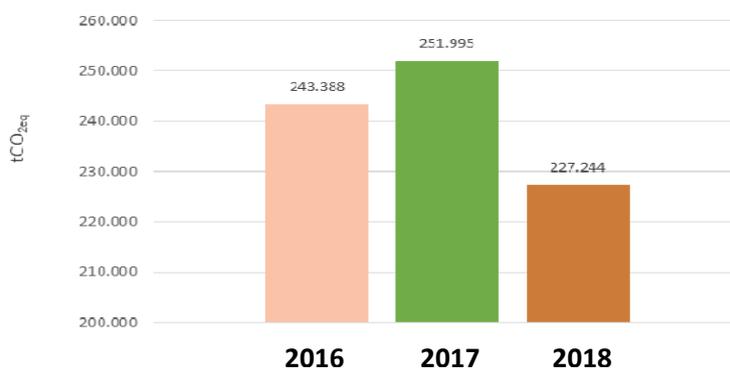
Se observa que en el periodo 2016-2018, a pesar de haber aumentado el volumen de tráficos gestionados por ADIF-Alta Velocidad en un 6,3%, las emisiones de GEI se han reducido, de manera que la intensidad ha disminuido un 1,6% desde 2016.

Emisiones de GEI asociadas a la tracción

La energía eléctrica consumida por las empresas operadoras ferroviarias respecto a la tracción sobre las infraestructuras de ADIF-Alta Velocidad 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	243.388	251.995	227.244

Emisiones procedentes de la tracción eléctrica (tCO_{2eq})



Las emisiones generadas 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).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Plan de Lucha contra el Cambio Climático (información integrada ADIF y ADIF AV)

En el ámbito de la mitigación del cambio climático, tal y como se ha comentado en apartados anteriores, ADIF-Alta Velocidad 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.

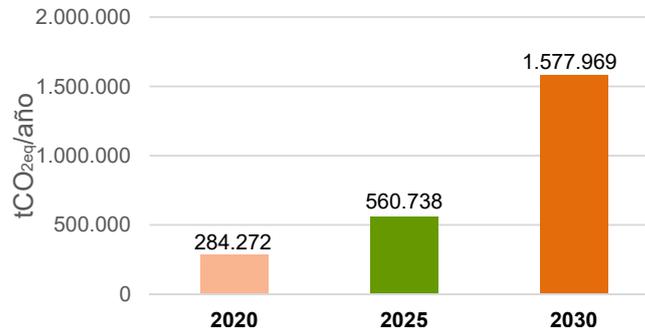
Se prevé que el Plan se apruebe en el primer trimestre de 2019, estableciendo objetivos de reducción de emisiones de GEI y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030.

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 ktCO2eq.

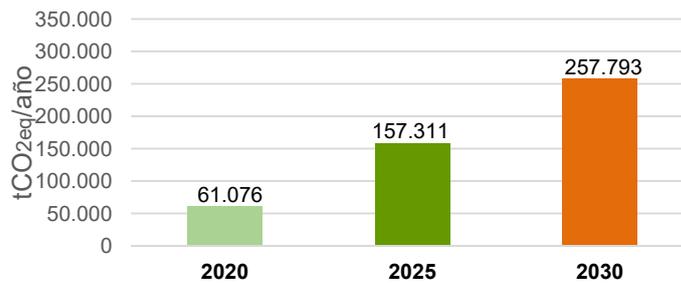
Las metas a alcanzar en el periodo del Plan Director serían:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



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 ktCO₂eq.**

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 ktCO₂eq.

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-Alta Velocidad cumple un papel fundamental para que las nuevas infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, 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 en todo lo posible a la preservación del entorno y la biodiversidad, de manera que se asegure la sostenibilidad del sistema ferroviario estatal de alta velocidad.

Para lograr este objetivo, ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad.

- *Integración ambiental de los proyectos.*

El Ministerio de Fomento tiene delegada en la Presidencia de ADIF-Alta Velocidad, la aprobación de los proyectos encomendados a esta entidad pública empresarial. Además, de acuerdo con el Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, 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-Alta Velocidad 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, o a que ya fue

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

sometido anteriormente al citado proceso en la fase de estudio informativo que desarrolla el Ministerio de Fomento; se emite:

- a. Una Nota de Exención Ambiental para el proyecto.
- b. Un Certificado de Cumplimiento de la Resolución de Impacto Ambiental del proyecto de construcción de plataforma (DIA o IIA).
- c. 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-Alta Velocidad. 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.*

Para asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos en las Resoluciones de Impacto Ambiental del MITECO (DIAs e IIAs) e incluidos en los Planes de Vigilancia Ambiental de los Proyectos Constructivos, durante la fase de construcción de los mismos, ADIF-Alta Velocidad tiene establecido en su Sistema de Gestión Ambiental un sistema de Dirección Ambiental de Obra, certificado por AENOR en 2010, lo que supuso convertirse en el primer Gestor de Infraestructuras europeo en obtener esta acreditación.

Dicho sistema reposa en el nombramiento, para cada uno de los contratos de construcción de las diferentes especialidades, 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-Alta Velocidad en materia de medio ambiente, 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- 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).
- o 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.

Supervisión ambiental de proyectos ADIF-Alta Velocidad (2016-2018)

	2016	2017	2018
Notas de exención del trámite de EIA	17	3	28
Informes de adecuación ambiental	8	3	28
Informes de adecuación a la DIA	25	28	48
Certificados del cumplimiento de la DIA	-	9	26
Informes de revisión ambiental	152	162	265
TOTAL	202	205	395

Proyectos cerrados ambientalmente	39	40	100
-----------------------------------	-----------	-----------	------------

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

**Supervisión ambiental de Obras ADIF-Alta Velocidad
referida a Modificados, Complementarios y Obras de Emergencia (2016-2018)**

	2016	2017	2018
Notas de Exención de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental	8	5	5
Informes de Adecuación a la Declaración de Impacto Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	34	66	64
Obras de Emergencia	6	5	5
Informes de Revisión Ambiental de Proyectos Modificados y Complementarios de Obra	44	77	68
TOTAL	94	153	142

Informes normativos de seguimiento ambiental de obras ADIF-Alta Velocidad (2016-2018)

	2016	2017	2018
Previo al inicio de obra	11	32	12
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	17	21	12
Previo a la recepción de obra	10	23	45
Periódicos	333	352	225
TOTAL	371	428	294

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-Alta Velocidad, ha estado marcada por los siguientes hitos:

Reestructuración organizativa

En el mes de octubre de 2018 se aprobó la reestructuración organizativa de ADIF-Alta Velocidad y los nombramientos de sus responsables.

Actuaciones de desarrollo del I Convenio colectivo de ADIF / ADIF - Alta Velocidad

Se ha continuado con los trabajos de la ordenación profesional donde la Dirección ha finalizado la presentación de su proyecto que fue trasladada a los sindicatos de ADIF-Alta Velocidad y comenzó la negociación del I Plan de Igualdad de ADIF-Alta Velocidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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.

Índice de absentismo

Recogido en tabla adjunta en punto 1.6.3.

Formación

Durante el 2018 se aprobó un Plan de Formación específico para el personal de ADIF-Alta Velocidad, con un alcance de 14.279 horas que supusieron una media de 69,7 horas de formación por trabajador al año. Durante el año se han mantenido reuniones con los representantes del Consejo Asesor de Formación, órgano consultivo previsto dentro de la normativa laboral, formado por representantes de la empresa y representantes sindicales de los trabajadores; y entre sus funciones se encuentran la supervisión y seguimiento del proceso de formación.

Plan de igualdad ADIF-Alta Velocidad

Actualmente en ADIF-Alta Velocidad se encuentra vigente el Plan de Igualdad de ADIF y se está procediendo a elaborar su primer 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-Alta Velocidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- 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.

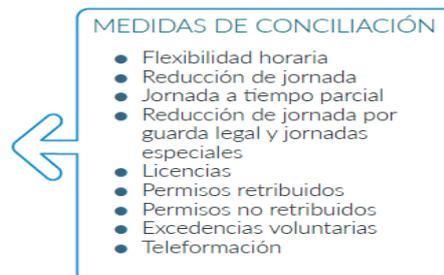
Por otro lado, es importante destacar que de aquellos empleados que se benefician del derecho al permiso parental, una vez finalizado dicho permiso, el 100% vuelven a incorporarse a sus puestos de trabajo.

	Hombres	Mujeres
Empleados que se han acogido al permiso parental	2	3
Total	5	

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.



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

1.6.2. Distribución de Empleados: Cuadros de Información y Análisis

A continuación se incluyen diversos cuadros en los que se describe la distribución de los trabajadores a 31 de diciembre de 2018 por áreas de gestión, por grupos profesionales, por edades y por su antigüedad en la empresa, y su distribución geográfica por comunidades autónomas.

AREAS GESTIÓN	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Construcción A.V.	105	50	155
Telecomunicaciones	31	8	39
Energía Eléctrica	6	1	7
Dirección de Seguridad en la Circulación	2	1	3
Corporación y Servicios Generales	2		2
TOTAL	146	60	206

GRUPOS PROFESIONALES	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
Personal Operativo y MMII	18	12	30
Estructura de Apoyo	47	22	69
Estructura de Dirección	81	26	107
TOTAL	146	60	206

EDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTALES
Hasta 35 años	2,43%	0,48%	2,91%
Entre 36 y 50 años	38,35%	20,87%	59,22%
Más de 50 años	30,09%	7,78%	37,87%

ANTIGÜEDAD	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTALES
Entre 0 y 11 años	28,15%	15,54%	43,69%
Entre 12 y 19 años	19,41%	7,77%	27,18%
Entre 20 y 27 años	3,89%	1,45%	5,34%
Entre 28 y 35 años	4,86%	2,43%	7,29%
Más de 35 años	14,56%	1,94%	16,50%

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	HOMBRES	MUJERES	EFFECTIVOS TOTALES
ANDALUCÍA	12	3	15
CASTILLA LEÓN	10	1	11
CATALUÑA	6	2	8
EXTREMADURA	2		2
MADRID	111	50	161
PAÍS VASCO	1	3	4
COMUNIDAD VALENCIANA	4		4
EXTRANJERO		1	1
TOTAL	146	60	206

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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 MMII	nº trabajadores	25	25	30
		Estructura de Apoyo	nº trabajadores	84	75	69
		Estructura de Dirección	nº trabajadores	105	105	107
	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	0,47	0,47	2,25
	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	2,09	2,84	3,64
	Nuevas incorporaciones	Nuevos empleados (OEP)	Crecimiento de la plantilla en el período (nº trabajadores incrementados)	0	0	0
	Negociación colectiva	Negociación colectiva	nº convenios colectivos firmados en vigor	1	1	1
Empleados cubiertos por convenio colectivo		% de empleados cubiertos por convenio colectivo	51,16	48,78	48,06	

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

ADIF-Alta Velocidad	
ESTRUCTURA DIRECCIÓN	SALARIO
Mujer	59.551,11
Hombre	65.235,88
ESTRUCTURA APOYO	SALARIO
Mujer	48.881,61
Hombre	48.591,11
MMII	SALARIO
Mujer	33.198,69
Hombre	33.685,83
OPERATIVOS	SALARIO
Mujer	27.993,13
Hombre	29.216,62

(*) La normativa laboral y las tablas salariales aplicadas por ADIF - Alta Velocidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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

Respecto a esta materia, la interlocución entre ADIF-Alta Velocidad 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 Política Social e Igualdad. Así como las emanadas del Convenio Colectivo. En el preacuerdo del II Convenio Colectivo de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, se recogen medidas relativas a la salud y seguridad en el trabajo, además de las existentes en la normativa de la empresa. El 75,80 del personal de ADIF-Alta Velocidad 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)	0	11	0
	Índice en medicina preventiva	% de empleados participante en medicina preventiva	25%	19,72%	21,62%
	Índice sobre accidentalidad laboral. Índice de incidencia (Nº accidentes con baja no in itinere * 1.000) / NºTrabajadores Medios)	%	0	14,06	0
		Hombres	0	6,56	0
		Mujeres	0	32,79	0
	Índice de gravedad (jornadas perdidas por cada 1.000 horas trabajadas)	%	0	0,03	0
		Hombres	0	0,01	0
		Mujeres	0	0,08	0
	Enfermedades profesionales	nº	0	0	0
		Hombres	0	0	0
		Mujeres	0	0	0
	Complemento de Ayuda Social	Importe EUROS de la ayuda social (para gastos médicos) por empleado	1.800	1.226	2.472
	Índice de absentismo	% de jornadas de trabajo perdidas por enfermedad común leve	1,56	3	2,97

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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad como una Entidad Pública bien gestionada y

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad. 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-Alta Velocidad, fraude es cualquier acto, u omisión, intencionado, diseñado para engañar a ADIF-Alta Velocidad, o a un tercero por medio de, en nombre de, o utilizando recursos de ADIF-Alta Velocidad, con resultado de una pérdida y/o ganancia para ADIF-Alta Velocidad, para el perpetrador, para una persona vinculada a ADIF-Alta Velocidad, 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-Alta Velocidad. Todos ellos son "Personas Sujetas".

Principios que tiene ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad, 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad.

Además, como beneficiaria de Fondos Comunitarios, ADIF-Alta Velocidad ha implantado el ciclo antifraude que la Comisión Europea exige como parte de las medidas antifraude en la gestión de Fondos Europeos. Todo ello se concreta en el Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Procedimiento de Gestión del Riesgo de Fraude en Fondos Comunitarios, cuyo 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).

ADIF-Alta Velocidad 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-Alta Velocidad.

Otras políticas relacionadas:

- Código Ético y de Conducta de ADIF-Alta Velocidad.
- 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.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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 <i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>	M personas impactadas	3,12	1,81	2,00
		Colaboración con ONG's y otras entidades no lucrativas	Campañas solidarias <i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>	m euros	288	299,93	379,12
		Accesibilidad universal para personas con discapacidad	Accesibilidad en estaciones de ADIF-Alta Velocidad exclusivamente <i>(Integrado ADIF – ADIF AV).</i>	% de viajeros	80,08	81,21	83,19
		Diálogo Social Representantes Trabajadores	Convenios colectivos firmados en vigor	nº	1	1	1
		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-Alta Velocidad.

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-Alta Velocidad; 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, todavía no se han definido los indicadores, ni se dispone aún de una serie histórica.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

COMPROMISOS SOCIALES.-IMPACTO DE LA ACTIVIDAD EN LA SOCIEDAD

ADIF-Alta Velocidad 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.

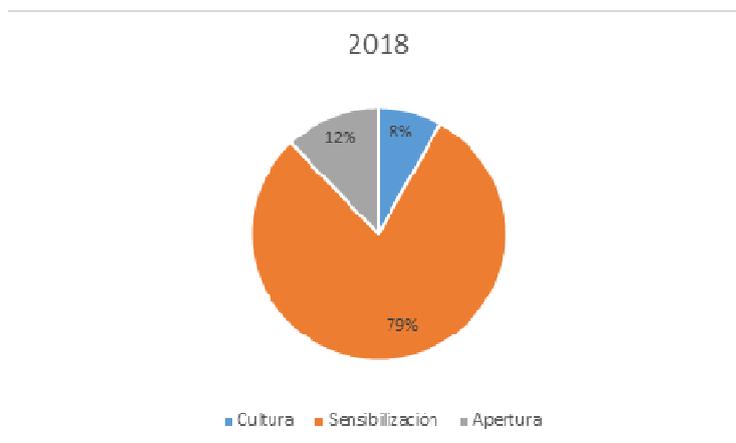
Destacamos algunos proyectos que entendemos son también relevantes y tienen una naturaleza social más específica:

Programa Estación Abierta

En línea con el objetivo de ADIF-Alta Velocidad de optimizar su impacto social externo en los entornos locales, este programa 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 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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



Servicio Audioguía

Dentro del proyecto UBICA en octubre de 2013 se implantó el Servicio Audioguía en las estaciones de Madrid Chamartín y Madrid Puerta de Atocha. Este servicio ofrece a las personas con discapacidad visual acceso a la estación de una forma autónoma, facilitando la movilidad mediante la obtención y reproducción de ficheros de audio estructurados en secciones y capítulos (información de accesos, distribución de los espacios, ubicación de los principales servicios de la estación, encaminamiento desde los Puntos de Información Interactiva a los servicios de Atención al Cliente, Información y Venta de Billetes, al Servicio de Ayudas Atendo, aseos y acceso a andenes y salidas de la estación).

Las audioguías están disponibles en castellano y pueden reproducirse y/o descargarse desde la página web de ADIF-Alta Velocidad así como reproducirlas desde los Puntos de Información Interactiva implantados en las estaciones.

Servicio Dialoga

Este servicio está dirigido a personas sordas y con discapacidad auditiva para facilitarles la comunicación y el acceso a la información de servicio de las estaciones. DIALOGA consiste principalmente en un servicio de videointerpretación en lengua de signos española en las Oficinas de Atención al Cliente y en un servicio de megafonía de la estación que se representa de forma textual en los monitores de información.

A través de los monitores de información se transmiten las incidencias más relevantes, situaciones de emergencia y otros mensajes de carácter general en lengua de signos. Además, hay disponible un servicio de información telefónica y comunicación vía texto para dispositivos móviles.

A través de la web corporativa de ADIF se pueden consultar las estaciones de ADIF-Alta Velocidad adaptadas en sus servicios e instalaciones a las necesidades de las personas sordas y con discapacidad auditiva.

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

2.1. NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD

A continuación se describen las principales actuaciones del año 2018, y la situación existente al cierre del ejercicio:

2.1.1. Construcción

L.A.V. Madrid-Extremadura

En el año 2018 continuaron, de acuerdo a la programación prevista, los trabajos de plataforma de las obras entre Talayuela y Badajoz; incluidos los ramales de conexión en Plasencia, y los Ramales de conexión al norte y sur de Cáceres; habiéndose iniciado también los trabajos de redacción de los proyectos de adaptación de plataforma entre Talayuela y Plasencia. De este modo, se encuentran bastante avanzada la plataforma entre Plasencia y Cáceres, estando prácticamente finalizada entre Cáceres y Badajoz.

Durante 2018, también ha concluido el montaje de vía entre Mérida-Badajoz, y se encuentra casi finalizada la adaptación a ancho internacional del tramo de vía Aljucén - El Carrascalejo; encontrándose en fase de redacción los proyectos de renovación de vía, adaptaciones y enlaces entre Monfragüe y Plasencia, y la adaptación de los accesos a las estaciones de Cáceres, Mérida, Aljucén y -Badajoz. Además, se ha iniciado el proyecto de duplicación de vía entre Cáceres y Mérida.

Asimismo, en este año 2018 se ha iniciado la licitación del contrato de las subestaciones eléctricas de tracción y centros de transformación en el tramo Plasencia Badajoz; áreas de Cañaveral, Carmonitas y Sagrajas.

Respecto a las instalaciones, continúa la ejecución de instalaciones de protección civil y seguridad en túneles, habiendo comenzado las obras de instalaciones de seguridad y comunicaciones, y el GSMR entre Plasencia y Badajoz.

Ha finalizado la redacción de los proyectos de actuaciones arquitectónicas en las estaciones de Cáceres, Mérida, Plasencia y Badajoz,

L.A.V. Antequera-Granada

Durante el año 2018 se han finalizado los trabajos de plataforma, montaje de vía, catenaria e instalaciones, encontrándose en fase de pruebas de ERTMS N2.

L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

- 1) Zamora-Pedralba de la Pradería: De 110 kms. de longitud, el trayecto consta de cinco subtramos, cuatro de los cuales se encuentran completamente finalizados; siendo las obras singulares más características: 7 túneles (4,5 kms.) y 14 viaductos (4 kms.). Durante 2018, se han finalizado las obras de plataforma, a excepción del tramo Cernadilla-Pedralba. También se ha continuado con la ejecución de los tramos

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

centrales y el montaje de vía, encontrándose algún tramo pendiente de recepción; el carril de las vías generales se ha instalado casi en su totalidad, quedando pendiente la instalación de las vías secundarias de los dos PAET existentes; se ha iniciado la instalación de los desvíos y aparatos de dilatación; se ha ejecutado la base de montaje de la Hiniesta; se continúa con la ejecución de las oficinas y naves destinadas al mantenimiento de la línea; se han continuado los trabajos de la línea aérea de contacto y energía, instalaciones de seguridad, telecomunicaciones fijas y móviles, así como los de protección civil y seguridad; y por último, decir que las actuaciones en las subestaciones de energía han finalizado, y se han iniciado los trabajos de telemando de energía.

- 2) Pedralba de la Pradería-Ourense: De 101 kms. desde Pedralba hasta Taboadela y 22 subtramos, que discurren en vías izquierda y derecha, salvo los primeros 5 kms. del tramo Pedralba - túnel de Padornelo y los 3 kms. últimos entre Porto y Taboadela (22 kms.), que se han proyectado en plataforma única con vía doble; y los túneles predominan en el trazado, alcanzándose una longitud total de 125 kms., frente a los 9,4 km de viaductos. Durante 2018 se ha finalizado y recibido los tramos de Miamán-Ponte Ambía, Túnel del Espiño VD, Túnel de la Canda-Vilavella, Túnel del Espiño VI, Campobecerros-Portocamba, Vilariño-Campobecerros VD, Túnel de Cañizo VI, Túnel de Prado VI, Ponte Ambía - Taboadela, Túnel de la Canda vía izquierda, Vilariño-Campobecerro VI y Cañizo VD.
- 3) Taboadela-Ourense (14 Kms. por corredor actual + 2 Kms. de ramal de conexión)
Con objeto de poner en servicio las obras ejecutadas previamente a la ejecución de la variante exterior de Ourense, se va a aprovechar el corredor actual desde Taboadela, donde se instalará un cambiador de anchos; y para ello, el Consejo de Ministros ha autorizado en fecha 6-abr-18 el traspaso del tramo Taboadela-Ourense a ADIF-Alta Velocidad. Durante 2018, se han iniciado las obras del Ramal de Conexión en Taboadela y la Remodelación de la estación Ourense (adecuación de vías y andenes); se han adjudicado los contratos del Tercer carril + Infraestructura Taboadela-Ourense y el Cambiador de Taboadela, montaje de vía en ramal de conexión y remodelación de estación de Taboadela; se ha iniciado la licitación de los contratos de Actuaciones Complementarias Taboadela-Ourense, y las instalaciones de línea aérea de contacto y sistemas asociados Pedralba-Taboadela-Ourense; y por último, se ha iniciado la ejecución de la nueva estación de alta velocidad de Sanabria, además de haberse licitado la obra de la estación Puerta de Galicia.

L.A.V. León-Asturias (Variante de Pajares)

La Variante de Pajares, de 49,6 kms., está distribuida en once contratos de infraestructura, de los cuales ocho corresponden a plataforma, dos a obras civiles complementarias interiores en los túneles, y uno a obras civiles exteriores. Durante 2018, se han finalizado los trabajos en el tramo Sotiello-Campomanes, quedando tan solo los trabajos de estabilización en zonas exteriores a la plataforma y en la parte final del tramo que afectan a una Línea eléctrica (se ha aprobado una nueva emergencia, que recoge

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

estas actuaciones); y por último, se ha continuado con la electrificación, protección civil, energía e instalaciones de seguridad y comunicaciones.

L.A.V. Madrid-Levante

- 1) Durante 2018, se han proseguido, según lo planificado, los trabajos de ampliación de dos a cuatro vías de la LAV Madrid-Sur entre Madrid (Atocha) y Torrejón de Velasco, y las obras en el interior del túnel Atocha-Chamartín; y se ha continuado con la fase de pruebas, continuando aún en 2019, que permitirán su puesta en servicio.
- 2) Monforte del Cid - Murcia: El tramo de Monforte del Cid Murcia consta de 65 Kms. de vía doble electrificada mediante corriente alterna 2x25 Kv. A finales de julio de 2018, se ha puesto en servicio, en ancho ibérico, la vía provisional de acceso a Murcia, para Cercanías, Mercancías y Largo Recorrido (las circulaciones actuales); permitiendo así liberar, en gran parte, la vía actual de la obra en ejecución y continuar con el soterramiento de entrada a Murcia. Además, durante 2018, se han finalizado las obras de montaje de vía, Protección Civil, energía e instalaciones de seguridad y mantenimiento, estando la línea aérea de contacto próxima a su finalización hasta el PAET de El Reguerón (se han instalado completamente las vías generales, así como las de apartado de la estación de Elche AV y San Isidro, y sólo falta energizar las vías de apartado de las estaciones de Callosa, Orihuela y Beniel; se ha finalizado la estación de Elche AV; por último, se han continuado con los trabajos de ejecución de la fase I de los accesos a Murcia, y se ha iniciado la licitación de las actuaciones correspondientes a la fase II (soterramiento de la estación, de Barriomar y de Nonduermas).

L.A.V. Almería-Murcia

El tramo Murcia-Almería del Corredor Mediterráneo de alta velocidad, tiene una longitud estimada de 184 kms., y existen 4 tramos con las obras de plataforma finalizadas entre Vera y Los Arejos. Durante 2018, se han iniciado los trabajos de las obras de la integración del ferrocarril en el Puche, y se ha iniciado la licitación de los contratos Pulpí - Vera, Los Arejos - Níjar, Níjar - Río Andarax, Río Andarax - El Puche, Nonduermas - Sangonera, Sangonera - Totana y Totana - Lorca; y además, se está redactando el proyecto de Totana-Totana.

Vandellós-Área de Tarragona

Durante 2018, se han continuado los trabajos de montaje de vía, estando próximos a su finalización; se ha continuado con la fase de pruebas de las instalaciones de seguridad, control de tráfico y telecomunicaciones; y además, se han continuado las obras en las estaciones de Cambrils y L'Hospitalet de L'Infant, así como en el Paet de Rifà (Montroig del Camp), estando próxima su finalización.

L.A.V. Valladolid-Palencia-León

Durante 2018, se han continuado con los trabajos y las pruebas de implantación del sistema ERTMS Nivel 2; se han iniciado los trabajos para la redacción del proyecto de plataforma y vía de la integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia, en su acceso

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Sur; se han iniciado los trabajos para la redacción del proyecto de duplicación del RAF Palencia - Bifurcación Vilecha AV; y por último, se encuentra en licitación la redacción del proyecto de electrificación de la duplicación Palencia-León.

L.A.V. Valladolid-Burgos-Vitoria

Durante 2018, entre las estaciones de Valladolid y Venta de Baños (39,3 kms.), dentro de la LAV Valladolid-León, se han finalizado las obras, y dicho tramo se encuentra en servicio; se han continuado los trabajos de infraestructura, montaje de vía, electrificación y telemando, e instalaciones de seguridad y comunicaciones, estando prácticamente finalizados, a excepción del tramo tramo Estépar-Variante de Burgos.

L.A.V. Vitoria-Bilbao-S. Sebastián

Entre las estaciones de Vitoria y Bilbao, se encuentran finalizados nueve tramos de plataforma; continuando durante 2018 la ejecución de las obras en cinco tramos más, si bien, dos de ellos se encuentran sin actividad; se han iniciado las obras referentes a los contratos de Mondragón-Bergara, sector 1, Sector 2 y Sector 3; y además, se encuentran en licitación las obras del tramo Atxondo-Abadiño, las obras de las nuevas salidas de emergencia en túneles, y la redacción del nuevo proyecto para las obras del tramo Elorrio-Elorrio.

LAV Barcelona- Frontera Francesa

Durante 2018, se han reiniciado las obras de la Estructura de la Estación de la Sagrera, así como la de Accesos a la misma, después de una paralización de más de tres años; obras que avanzan a buen ritmo, habiéndose prácticamente concluido la losa de cimentación de la Estación, donde actualmente se están levantando pilares y jácenas. Así mismo, ha finalizado la ejecución de la fase 1 del colector de la Rambla Prim, y cuya fase 2 está pendiente de reubicación dentro del nivel inferior de la Estación de la Sagrera (vías correspondientes a las líneas de Rodalies); se han iniciado las obras de ejecución de tres Salidas de Emergencia adicionales en el túnel Sants-Sagrera, encontrándose muy avanzada la ejecución de tratamientos de mejora del terreno previos a la excavación con tuneladora vertical (VSM), que tiene previsto iniciar sus trabajos a mediados de marzo de 2019; en relación a otra salida de emergencia ubicada en Montcada y cuya ejecución se retomó durante 2018, se ha calado y finalizado el correspondiente pozo, así como sus instalaciones, faltando sólo conectarlas al telemando; respecto al Proyecto de medidas adicionales de Protección Civil de los túneles de esta LAV, se encuentra en un elevado grado de avance, así como sus obras complementarias (refuerzo de la línea de 750 V); también se han finalizado las fases 1 (Pozo Bombeo de Montcada) y 2 (Túneles de Gerona), y estando previsto finalizar en 2019 la fase 3 (resto de túneles).

Nudo de la Encina-Alcudia-Xátiva

Durante 2018, se han finalizado las obras de plataforma, vía, electrificación y CMS de ancho convencional entre Alcudia de Crespins y Mogente, encontrándose en periodo de formación de maquinistas en la actualidad, por lo que su puesta en servicio está muy próxima; también se ha iniciado la redacción del Proyecto de vía y catenaria en ancho

convencional entre Mogente y Nudo de la Encina, cuya maqueta se entregará en febrero/2019, y cuyas actuaciones permitirán cambiar el ancho posteriormente a la actual línea de convencional entre el Nudo de la Encina y Xátiva, conectando así en ancho estándar Valencia con la LAV Albacete-Alicante, además de Monforte-Murcia-Almería.

2.1.2. Sistemas de Seguridad - Telecomunicaciones

L.A.V. Madrid-Extremadura

Continúan las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas en el tramo Cáceres-Badajoz:

- Se ha seguido realizando la obra civil correspondiente.
- Se ha instalado el 85% de los cables de fibra óptica.
- Se ha realizado la maqueta de las redes de telecomunicaciones, comprobando el funcionamiento de las mismas.
- Se ha comenzado la redacción del proyecto de fase II (entre Plasencia y Cáceres).

Con respecto a las instalaciones de GSM-R en el tramo Cáceres-Badajoz, se han realizado los trabajos de obra civil en más del 90% de los emplazamientos.

L.A.V. Antequera-Granada

Durante 2018, se han finalizado los trabajos en Telecomunicaciones Fijas, y se han puesto en servicio todas las redes.

En cuanto a control de accesos (video vigilancia y anti intrusión), se ha avanzado en su puesta en servicio hasta un 95%; quedando por finalizar, respecto a las telecomunicaciones fijas y video vigilancia, la instalación en la Estación de Viajeros de Antequera AV, por no estar en ejecución; así como la parte de la Estación de Viajeros de Granada situada en la zona del Espacio Renfe.

Con respecto a las instalaciones de GSM-R, todos los emplazamientos se encuentran ejecutados, estando en fase de optimización y pruebas de las instalaciones.

L.A.V. Olmedo-Zamora-Lubián-Orense

En relación a las Telecomunicaciones Fijas, durante 2018:

- Se han realizado el 85% de todos los tendidos de fibra óptica troncales.
- Se han equipado el 80% de los edificios con los elementos que conforman las redes de telecomunicaciones.
- También se ha puesto en servicio el equipamiento de transmisión SDH y energía de Telecomunicaciones para dar servicio a la bifurcación de La Hiniesta.
- Sobre el equipamiento de video vigilancia, control de accesos y anti-intrusión, se ha avanzado en su instalación en un 30% del total destinado al tramo.

Con respecto a las instalaciones de GSM-R, se han realizado los trabajos de obra civil en el 100% de los emplazamientos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En relación a las Telecomunicaciones Fijas, durante 2018 se ha solicitado una modificación del contrato, junto con las técnicas de Señalización y Afecciones; avanzando, a su vez, en la redacción del proyecto constructivo, siendo la situación análoga para las instalaciones de GSM-R.

L.A.V. Madrid-Levante

En el tramo Chamartín-Atocha, las instalaciones de telecomunicaciones fijas se encuentran ya finalizadas. Las instalaciones de protección y seguridad están en fase de integración. Las instalaciones de GSM-R están completamente finalizadas, y se están finalizando las pruebas de optimización del sistema.

En el tramo Monforte del Cid - Murcia, la obra de accesos a Murcia se encuentra en ejecución, y ha sido aceptada la propuesta de adaptación de las obras con la finalidad de hacer las mismas compatibles con el soterramiento de la estación y la llegada a cota -8m; respecto a las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas están disponibles en este tramo, y se continua con los trabajos de integración en los gestores; en lo que concierne a las instalaciones de Protección y Seguridad, están en fase de integración; y sobre las instalaciones de GSM-R, se ha finalizado la obra civil en todo el tramo; y por último, en el subtramo Monforte-Beniel, ya se ha instalado el equipamiento.

Vandellós-Área de Tarragona (enlace de Alta Velocidad con el Corredor Mediterráneo)

Las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas están a falta de finalizar los trabajos de telefonía de explotación e integración en gestores, así como el paso de algunos servicios que discurren por los cables de fibra antiguos a los nuevos (esto último tendrá que hacerse justo antes de la puesta en servicio); el resto de las redes, están ya disponibles; las instalaciones de protección y seguridad están en fase de integración; las instalaciones de Telecomunicaciones Móviles GSM-R, en el tramo Tarragona-Vilaseca, están totalmente finalizadas a falta de finalización de pruebas con circulaciones de trenes; y por último, las instalaciones del sistema Tren-Tierra en el tramo Vandellós-Tarragona, también se han finalizado.

L.A.V. Valladolid-Burgos-Vitoria.

Las instalaciones de Telecomunicaciones Fijas están ejecutadas hasta Burgos con la excepción de aquellas afectadas por la reposición del viaducto sobre el río Arlanzón (actualmente en ejecución); y además, las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R están totalmente finalizadas, a falta de realización de pruebas de optimización y calidad de servicio con circulaciones de trenes.

2.2. PATRIMONIO Y URBANISMO

Durante el ejercicio 2018 se ha continuado con el Proyecto Madrid Nuevo Norte. En fecha 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; en fecha 20 de septiembre de 18, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid acordó la Aprobación Inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Madrid

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

(MPPGOUM); por último, en fecha 28 de diciembre de 2018, las Entidades Públicas Ferroviarias y la sociedad Distrito Castellana Norte (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"*.

Adicionalmente, la Entidad ha continuado desarrollando su actividad habitual de gestión patrimonial, destacando las siguientes actividades:

Concesiones y Autorizaciones Administrativas

Se ha tramitado la Concesión Administrativa de los suelos ocupados por la Vía Parque en el ámbito de la OI/2 de Alicante, y la Concesión para la Servidumbre del CRT-2, en el ámbito de Valencia Parque Central.

Propuestas de Declaración de Innecesariedad y Acuerdo de Desafectación

Se han realizado expedientes de desafectación sobre 1.888.600,96 m² de superficie (en su mayoría terrenos utilizados para vertederos o extracción de material, con motivo del AVE, y también por expropiaciones soportadas y solicitudes de reversión); y entre ellos destaca el realizado sobre la rasante y el vuelo de la parcela bajo la que discurre el túnel ferroviario en el ámbito de Portillo en Zaragoza (21.773 m²).

2.3. RED DE FIBRA

Con el establecimiento de los contratos que regulan la Cesión a Red Eléctrica Internacional S.A.U. (REITEL) de los Derechos de Uso y Gestión de la Explotación de la red de cables de fibra óptica al servicio ferroviario, se han consolidado las fórmulas de actuación establecidas en años anteriores. Para ello, durante 2018, se han continuado prestando los servicios de apoyo a la facturación y elaboración de informes comerciales, desarrollo del Plan Renove y prestación de los Servicios Profesionales.

Los ingresos adicionales para ADIF-Alta Velocidad derivados de estas actuaciones en 2018, ascienden a 826.487,20 euros, además de elevar la cifra de ingresos recurrentes hasta los 184.456 euros anuales.

Asimismo, dentro del Plan Renove establecido en el Contrato de Cesión, se han renovado y puesto en servicio nuevos cables, en los tramos: Abia-Almería, Escacena-Huelva, Zafra aéreo-Fuente del Arco, Sevilla-El Pedroso, Cervera-Calaf, Astorga-Ponferrada y Alsasua-Zumárraga; cuyo coste está presupuestado inicialmente con un importe superior a los tres millones de euros.

Adicionalmente, se han preparado los proyectos de los trayectos Gerona-Port Bou, Orduña-Bilbao, Pamplona-Alsasua aéreo y Sevilla-Escacena; y respecto a este último trayecto, se ha realizado la licitación, así como el primer lote de sustitución de baterías en casetas de operadores de las líneas de alta velocidad.

2.4. ENERGIA ELECTRICA

En el ámbito de la Energía, ADIF-Alta Velocidad ha gestionado durante 2018 el suministro de energía eléctrica de 2,784 TWh, con los siguientes costes medios:

Energía:	63,58 €/MWh.
ATRs:	<u>37,11 €/MWh.</u>
Coste total del MWh consumido:	100,69 €/MWh.

A continuación se describen las principales actuaciones que han tenido lugar durante el ejercicio 2018:

Facturación con Medida Embarcada

Se ha realizado un modelo de facturación del servicio complementario de suministro de corriente de tracción en líneas UIC (actualmente facturado como "Coste Real") mediante TKBs y Medida de Energía Embarcada (según los consumos dirigidos por Renfe Operadora al servidor de ADIF-Alta Velocidad -DCS-). El modelo se ha aplicado a todas las líneas de alta velocidad, en el período julio-septiembre de 2018.

Facturación con proveedores

Se ha adaptado el procedimiento de facturación al procedimiento de intercambio entre comercializadores y distribuidores establecido por la CNMC, consiguiendo que ADIF-Alta Velocidad sea el 1º consumidor que obtiene el reconocimiento en los grupos de trabajo de la CNMC, para ser tratado por los distribuidores con el mismo protocolo que el aplicado a los comercializadores en Formatos F1.

Otras actuaciones

Se ha alcanzado un ahorro de 2,60 millones de euros, correspondiente a la compensación por 42,1 GWh de energía vertida por el frenado de las composiciones ferroviarias en 20 subestaciones de la red UIC; y además, se ha recibido autorización del Ministerio para la Transición Ecológica, para el vertido de energía en 7 nuevas subestaciones adicionales del ámbito de Alta Velocidad; lo que permitirá, desde el 1 de enero 2019, un ahorro anual adicional estimado en 350.000 €, correspondientes a la compensación de 5,41 GWh/año adicionales de energía vertida.

2.5. COMBUSTIBLE

Durante 2018, el consumo de combustible en litros se ha incrementado, comparado con el año anterior, en un 3,06 %; lo que supone un aumento de 2,75 millones de litros, respecto al consumo total de 92,7 millones de litros.

En cuanto a la evolución del precio del combustible, éste ha mantenido un comportamiento alcista durante 2018, debido principalmente a la evolución del cambio

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Euro/Dólar y del precio petroléico Brent; lo que ha supuesto un incremento en el precio medio 2018, comparado con el precio medio del año anterior; es decir, un incremento de 8,69 céntimos/litro (el 21,86%), hasta alcanzar el precio medio 2018 la cifra de 48,47 céntimos de euro/litro.

Ambos factores, consumo y precio, han producido un aumento del gasto de 9,15 millones de euros.

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

2.6. CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD

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	Otros ámbitos de información relevante por la actividad e impactos de la empresa		Viajeros	M viajeros	145,9	158,47	164,41
		Gestión capacidad => Nº de empresas que han operado en la red de Adif-AV en cada año.- 2016-> Renfe Viajeros, Renfe Mecanías, Acciona, Comsa, Continental, tracción Rail, Transita Rail, Logitren, Transfea y Ferrovial Rail. En 2017 las anteriores más Low Cost Rail. En 2018 a las de 2017 se suma Medway y Alsa Rail, pero no ha operado Ferrovial Rail.	Liberalización	Nº empresas	10	11	12
		Gestión capacidad	Accesibilidad a la Red de Alta Velocidad	%	66,73	66,73	67,95
		Gestión capacidad	Desarrollo de la Red de Alta Velocidad	km	265,70	2,80	71,8

2.7. SEGURIDAD, PROCESOS Y SISTEMAS CORPORATIVOS

La seguridad en la circulación ha sido siempre una seña de identidad y una prioridad en el transporte ferroviario. Aunque los estándares de ADIF-Alta Velocidad relativos a seguridad en la circulación siempre han sido muy elevados, no se está exento de importantes retos como el envejecimiento de la red, la compleja interacción con el resto de agentes del sector o la constante evolución normativa y tecnológica. El propósito último de la seguridad en la circulación se basa en la prevención, el aprendizaje y la mejora continua. ADIF-Alta Velocidad deberá fomentar una cultura positiva y activa en esta materia, estándar que determina el pilar técnico del Cuarto Paquete Ferroviario. En este objetivo resulta de especial relevancia la participación de todas las áreas, así como el establecimiento de un sistema de gestión que afiance la confianza de todos los que asumen responsabilidades. El objetivo es que ninguna persona sufra daños por accidentes ferroviarios.

La Dirección de Protección y Seguridad está llevando a cabo una política de seguridad integral que incorpora tanto la seguridad como protección civil. Para ello ha desplegado los KPI's que se recogen y que tienen en cuenta todos los aspectos de la actividad. Estos datos son medibles a través de la aplicación GIP (Gestor de Incidencias de Protección y Seguridad) y de los informes mensuales que se elaboran en cada una de las Áreas.

- Evaluación de los servicios de vigilancia contratados: A través de las oportunas inspecciones y evaluaciones a las empresas de seguridad permite evaluar el cumplimiento de los servicios contratados y medir la calidad con la que se prestan para mantener los parámetros de calidad y seguridad contratados.
- Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas: Dotar a las infraestructuras ferroviarias de los planes y medidas de seguridad para garantizar la prestación del servicio y hacerlas cada vez más resilientes.
- Delitos con incidencia en la actividad: A través de su análisis mensual permite identificar su evolución y en el caso de detectar alguna desviación o puntos vulnerables adoptar las medidas necesarias.
- Situaciones de Emergencia con aplicación del Plan de Autoprotección: Ante cualquier situación de emergencia que conlleva la activación de Plan de Autoprotección, se elabora el correspondiente informe para analizar la actuación y permite implantar mejoras ante situaciones futuras.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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	puntos/45	38,4	38,33	39,46	> 35
		Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas	nº	54	38	9	<= 25
		Delitos con incidencia en la actividad	nº	329	282	252	<= 250
		Personas fallecidas o heridas graves en accidentes	nº/ Mkm Tren	0	0,018	0	0

2.7.1. Protección y Seguridad

Corresponde a ADIF-Alta Velocidad 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 2018 han disminuido, con respecto al año anterior, un 32% el número de incidentes de sustracción de conductores eléctricos; por quinto año consecutivo, un 44% los metros sustraídos; y el valor económico de lo sustraído, un 40% menos, el cual ha pasado de 499.655 € en 2017 a 300.325 € en 2018.

Asimismo, se han sustituido 26 equipos de radioscopias, que incorporan una renovación tecnológica, que permite mayor disponibilidad del equipo.

2.7.2. Seguridad en la Circulación

En 2018 se presentó el Informe Anual de Seguridad de ADIF-Alta Velocidad, en el cual se expuso el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad, de los indicadores comunes, y del resultado de los Planes de Seguridad, correspondientes al año 2017.

Dentro de las tareas de Vigilancia, y en base al convenio de encomienda entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad, se elaboró el Plan Anual de Seguridad en la Circulación 2018, que fija el valor de los objetivos de seguridad para este periodo; estableciendo estos objetivos unos valores máximos para el número de accidentes y precursores de accidentes, cuyas cifras en 2018 referentes a la Red titularidad de ADIF-Alta Velocidad, se recogen en la tabla que se adjunta (también se indican las cifras del año anterior):

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

CONCEPTO	VALOR REAL 2018	VALOR MÁXIMO OBJETIVO 2018	VALOR REAL 2017	VALOR MÁXIMO OBJETIVO 2017
TRENES	0	1	1	2
OTROS ACCIDENTES	1	2	1	2
INCIDENTES PRECURSORES DE ACCIDENTES SUCEDIDOS	19	24	19	24

En cuanto a las labores de vigilancia de la seguridad, estas se desarrollaron mediante dos grupos de actividades encomendadas a ADIF:

- ***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 740 visitas de seguridad, 619 escuchas, así como 454 auditorías (vigilancia operacional) sobre la actividad indicada anteriormente.
- ***Vigilancia de 2º Nivel:*** Se realiza 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 Alta Velocidad, 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.

2.7.3. Actuaciones Comunes: ADIF-Alta Velocidad / ADIF

Calidad y Cliente

En 2018 se han superado las auditorías de AENOR, renovando la certificación del Sistema de Gestión según la Norma ISO 9001 de Calidad e ISO 14001 de Medio Ambiente. Por otro lado, además del cumplimiento de las certificaciones OSHAS 18001, UNE 166002 de I+D+i e ISO 27001 de Sistemas de Información, se ha obtenido un nuevo certificado en ISO 20000-1 "Sistema de Gestión de Servicio de Tecnología de la Información" reforzando los servicios que prestamos en tecnología de la información.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

ADIF sigue siendo el primer y único administrador ferroviario europeo el sello de Excelencia Europea 500+, formando parte del reducido grupo de 60 empresas españolas con tal distinción.

Asimismo, ADIF continua siendo una referencia nacional e internacional en la obtención y mejora de certificados ISO, UNE y EFQM; está presente de forma activa en grupos de trabajo como AENOR, AEC (Experiencia Clientes, Innovación, Medio Ambiente, Calidad), CEG, Grupo +500 de EFQM, etc...; y colabora con el Ministerio de Fomento en seguir impulsando y compartiendo las mejores prácticas en todos los ámbitos de la gestión empresarial pública y privada.

Satisfacción de Clientes

En 2018, se presentó el resultado del estudio de Calidad Percibida por los usuarios de las Estaciones de Viajeros; en el cual se recogen las conclusiones de una investigación que ha tenido por objetivo principal conocer el nivel de satisfacción con las infraestructuras, servicios, y la oferta comercial de las estaciones de ADIF. Los principales resultados se muestran a continuación:



La valoración Global obtenida por los usuarios de las Estaciones es de un 7,55 sobre 10.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

IMPORTANCIA Y SATISFACCIÓN CON LAS PRINCIPALES DIMENSIONES RELACIONADAS CON LAS ESTACIONES DE TREN

	IMPORTANCIA*	SATISFACCIÓN**
COMODIDAD / EQUIPAMIENTO	46,4%	7,20
ACCESOS A LA ESTACIÓN	45,1%	7,69
LIMPIEZA DE LA ESTACIÓN	43,8%	7,61
INFORMACIÓN	39,9%	7,61
ATENCIÓN CLIENTE ***	30,0%	7,75
MOVILIDAD/FACILIDAD PARA DESPLAZARSE POR LA ESTACIÓN	22,3%	7,87
SEGURIDAD ANTE DELINCUENCIA	17,8%	7,51
RESTAURACIÓN	12,6%	7,13
VENTA DE BILLETES	12,3%	7,90
COMERCIOS	8,4%	7,59
SEGURIDAD: INSTALACIONES / EQUIPAMIENTO	5,1%	7,59
OCIO/ENTRETENIMIENTO	3,8%	7,75
PROMEDIO	23,9%	7,60

* Proporción de personas que citan espontáneamente el aspecto o la dimensión como uno de los tres más importantes.

** Satisfacción en una escala de 0 'Nada satisfecho/a' a 10 'Muy satisfecho/a'.

Transformación Digital y Sistemas

Durante 2018, se ha iniciado el desarrollo de la estrategia de la Dirección de Transformación Digital y Sistemas (DTDS), aprobada en diciembre 2017; donde se detallan los Planes de Actuación y Servicios a realizar durante dicho periodo.

Se ha continuado con el desarrollo del Plan de Administración Electrónica, siguiendo con con la implantación y puesta en servicio de la firma electrónica, e iniciando diversos proyectos orientados a la implantación de la Valija, Tramitador, Sede Electrónica y Documentos electrónicos. Dentro del proceso de sustitución del Mainframe (HOST), se ha continuado con el desarrollo del plan Transformación de aplicaciones *legacy* a sistemas abiertos, llevándose a cabo una migración selectiva de aplicaciones y bases de datos al entorno de sistemas abiertos. Finalmente, se encuentra en fase de adjudicación del proyecto de modernización de la WEB de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, en base a la puesta en marcha del plan Renovación de la imagen de ADIF en internet.

Finalmente, indicar que, desde el punto de vista de la mejora continua, se han desarrollado nuevos modelos de gestión orientados a la Gestión de la Demanda y a la Gestión de Proyectos, al objeto de cubrir en su totalidad el ciclo de vida de cualquier

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

solicitud relativa a procesos de la Dirección de Transformación Digital y Sistemas, mejorando su gestión de una forma integrada y dando una ágil respuesta a la puesta en marcha de cada demanda.

Seguridad en la Información

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

Dentro del PLAN TRANSFORMA 2020, se incluyó el objetivo estratégico de Ciberseguridad dentro del Pilar de Seguridad, "Proteger los Sistemas de Información IT (Information Technologies) y OT (Operation Technologies)", frente a intrusiones y agresiones; y, en su caso, minimizar su impacto en la actividad.

La ciberseguridad es una de las mayores preocupaciones de las entidades públicas y las empresas en todo el mundo. La trascendencia de los ciberataques resulta especialmente relevante en el sector ferroviario, siendo los administradores de infraestructuras ferroviarias operadores críticos conforme a lo establecido por la normativa vigente.

En el sector ferroviario hemos pasado, durante los últimos años, del aislamiento de los entornos tecnológicos de explotación ferroviaria, a su hiperconexión; introduciéndose nuevos factores de riesgo emergentes. Este objetivo estratégico pretende garantizar la integridad, disponibilidad y confidencialidad, tanto de la información de la organización; como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías que dan soporte a los diferentes procesos de negocio. ADIF deberá reordenar, renovar y actualizar los entornos tecnológicos de explotación ferroviaria; y para ello, es imprescindible el trabajo en equipo de todas las áreas.

Dentro de este ámbito de actividad, se ha continuado desarrollando el "Plan de Seguridad Integral de los Sistemas de Información" o PSISI, que surgió con el objetivo de definir un modelo corporativo de Gestión de la Seguridad de la Información con un alcance integral; estableciendo así las bases de un proceso de mejora continua que garantice la seguridad tanto de la información, como de los sistemas, comunicaciones y tecnologías, que dan soporte a los diferentes servicios de la Organización. A través del proyecto, se pretende conocer el estado de la Seguridad de la Información, y plantear las acciones necesarias para minimizar el posible impacto de los riesgos detectados.

Por este motivo nace el PSISI, con el propósito de definir planes de seguridad para la protección de los activos de la Entidad, y establecer el mencionado modelo corporativo de gestión de la Seguridad de la Información con un alcance integral, alineado con los objetivos estratégicos, acorde con las directrices de la Política de Seguridad de la Información, y dando cumplimiento a la legislación vigente.

El PSISI engloba tanto entornos informáticos como operacionales, que soportan, fundamentalmente, el negocio de ADIF como administrador de infraestructura ferroviaria y son de naturaleza muy heterogénea; habiéndose implantando en estos entornos a lo largo del tiempo, según las necesidades del momento, y resolviendo

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

funciones concretas y muy críticas para el negocio; marcados en muchos casos por la obsolescencia tecnológica, y para los que no existen planes de seguridad de la información.

Para el control y seguimiento de este proyecto, se constituyeron los Comités: Directivo, Táctico y Grupo de Trabajo Operativo; que son los responsables de identificar los activos, desarrollar, supervisar y aprobar las acciones que han permitido durante este periodo asegurar los objetivos previstos en el mismo. En base a ello, se ha realizado un análisis de riesgos de la Entidad, con el fin de identificar las vulnerabilidades y nivel de madurez que tiene la compañía, para poder establecer planes de acción que mitiguen dichos riesgos.

Además, durante 2018, también se ha procedido a iniciar el expediente "Servicios de Seguridad gestionada para los Sistemas de Información"; que una vez entrado en operación, dará servicio y soporte a las dos áreas principales:

- Área de GRC (Gobierno, Riesgo y Cumplimiento).
- Área de Operaciones y SOC (Centro de Operaciones de Seguridad gestionada).

2.8. PARTICIPACIÓN EN ORGANISMOS Y PROYECTOS INTERNACIONALES

Continuando con la estrategia de ejercicios anteriores, las actividades han estado orientadas a los objetivos generales fijados por la Entidad:

- Defensa de los intereses de ADIF-Alta Velocidad en los foros y agrupaciones internacionales en los que está presente.
- Rentabilización del conocimiento y experiencia acumulado por ADIF-Alta Velocidad mediante consecución de asistencias técnicas y contratos en mercados exteriores.
- Seguimiento de oportunidades que favorezcan la participación de profesionales de ADIF-Alta Velocidad en proyectos y Organismos Internacionales, fortaleciendo sus capacidades individuales.
- Apoyo a la internacionalización del sector empresarial español, para dotar de mayor competitividad al elenco de proveedores de ADIF-Alta Velocidad.

El ejercicio 2018 ha resultado ser un año de gran relevancia, en el que se ha avanzado en la consolidación de la dimensión del negocio en el exterior y la confirmación de oportunidades muy relevantes; siendo prueba de ello, las Asistencias Técnicas en India, Suecia o Israel.

Igualmente, son reseñables las actividades realizadas con países estratégicos para nuestro negocio exterior, como son Reino Unido (proyecto HS2, nueva línea de Alta Velocidad Londres-Birmingham-Leeds/Manchester), Estados Unidos, Rusia, Israel, Corea, Australia, 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. De estas colaboraciones, se han derivado la firma de acuerdos institucionales con MSTI-HŽ Infrastruktura (Croacia); con CU RZD, Universidad Corporativa de los Ferrocarriles de Rusia (RZD); con Renfe para el proyecto de Alta Velocidad Dallas-Houston (Texas, EEUU), en el que ADIF participa, con la colaboración de ADIF-Alta Velocidad, como subcontratista dentro del contrato firmado con Texas Central Partners, operadora ferroviaria privada de dicha línea de alta velocidad de 385 km de

longitud, para el asesoramiento de la Fase 1 del proyecto; y con China Railway Corporation, CRC.

Como consecuencia de estos acuerdos firmados, cabe destacar el inicio de la colaboración con Croacia para la mejora de la conexión del puerto de Rijeka dentro del Corredor Mediterráneo y otros tramos TEN-T, con apoyo de ICEX y del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; y la recuperación de la actividad con los ferrocarriles rusos RZD mediante los Seminarios para formación de directivos con CU RZD de Rusia; así como el comienzo de actividades concretas de formación en Argentina dentro del Acuerdo firmado en 2017 con nuestra homologa ADIF SE, y con la Secretaría de Transportes de dicho país, con gran repercusión para los dos Seminarios ya celebrados.

3. INFORMACIÓN FINANCIERA

3.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

El resultado antes de impuestos del ejercicio 2018 refleja unas pérdidas 223 millones de euros, frente a los 200 millones de euros de pérdida en 2017; lo que supone un incremento de las pérdidas del 11,7%.

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

- El Resultado de Explotación en 2018 presenta un saldo positivo 49,11 millones de euros frente a 38,98 millones de euros de 2017, lo que supone un incremento del 25,99%.

Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

- Incremento de la Cifra de Negocios en un 3,64% (20,12 millones de euros) debido al incremento en la recaudación de los cánones, como consecuencia básicamente de dos efectos; la aplicación de las nuevas tarifas y la estructura de cánones desde el día 1 de julio de 2017 y el crecimiento del tráfico ferroviario. El tráfico global con terceros alcanzó la cifra de 58.028 miles de trenes-km en 2018 frente a 55.566 miles de trenes-Km en 2016; lo que supone un incremento del 4,43% (en el "capítulo 3.3 Cánones" de este informe, se detalla más información).
- El epígrafe de Otros Ingresos de Explotación registra un incremento del 1,9% respecto al ejercicio anterior, pasando de 404 millones de euros en el ejercicio 2017 a 412 millones de euros en 2018. Esta subida se ve motivada en gran medida por el incremento de los ingresos derivados del suministro de energía eléctrica a operadores ferroviarios que también muestra un incremento en los gastos por este concepto que soporta la Entidad. Adicionalmente destaca el incremento de ingresos por alquileres y servicios en el ámbito de Estaciones así como los ingresos por publicidad.
- El epígrafe "Otros gastos de explotación", se incrementan en 1,32% respecto al ejercicio anterior. Este incremento se explica por varios factores. Por un lado se produce un incremento del 1,2% en el concepto de reparación y conservación de la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

infraestructura de su titularidad habida cuenta de la puesta en explotación a principios de 2018 del trazado entre Valencia y Castellón del Corredor Mediterráneo así como por el incremento de los tramos a mantener en ADIF-Alta Velocidad por el traspaso desde ADIF de determinados tramos de ancho convencional para su adaptación a alta velocidad. Esta circunstancia provoca también un incremento en los costes de circulación y administración de red en la Entidad registrado en la rúbrica de servicios ligados al tráfico y que es facturado por ADIF a ADIF-Alta Velocidad, de acuerdo con la encomienda de gestión de servicio vigente. Adicionalmente, en el ejercicio 2018 se observa un incremento de un 1,05% (1.510 miles de euros) en los costes ligados al tráfico y de atención a viajeros derivados del incremento de los niveles de servicio en la seguridad y vigilancia en estaciones y otros puntos singulares.

- El Resultado Financiero en 2018 registra un saldo negativo de 272,52 millones de euros, frente al resultado negativo de 238,98 millones de euros en 2017. Las principales causas se resumen a continuación:
 - Los Gastos Financieros registran una disminución del 2,53% respecto al ejercicio anterior, pasando de 368 millones de euros en 2017, a 359 millones de euros en 2018. Esta caída se debe básicamente a la disminución del tipo medio de la deuda, pasando de un 1,91% en 2017 a un 1,88% en 2018. Adicionalmente en el ejercicio 2018 se observa una disminución de la dotación estimada de gastos financieros para intereses de demora en el pago a contratistas y a expropiados del 15%.
 - El epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros recoge en el ejercicio 2018 por importe de 26 millones de euros el deterioro de un crédito no comercial derivado de un procedimiento judicial interpuesto por ADIF a un contratista. La Entidad ha decidido deteriorar el activo contingente al encontrarse el contratista en concurso de acreedores.
 - Los ingresos financieros presentan una disminución del 3,6%, provocada entre otras causas por la caída de los ingresos por gastos financieros capitalizados, como consecuencia, básicamente, de la disminución del coste de la deuda.

En ADIF- Alta Velocidad, se identifican distintos segmentos de actividad:

- ✓ Administración de la Red: Incluye los procesos de la Gestión de la Capacidad, de la Seguridad en la Circulación, de la Declaración de Red, del Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de la Administración de la Circulación.
- ✓ Construcción: Incluye la construcción de las líneas que tiene encomendada.
- ✓ Gestión de estaciones y otros activos: Se incluye en este segmento la gestión de las estaciones- entendida como el conjunto de actividades necesarias para

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2018

desarrollar la prestación de servicios al cliente final- así como la gestión de las telecomunicaciones y la gestión de otros activos patrimoniales.

- ✓ Energía: Gestiona el suministro de energía eléctrica.

A continuación se presenta el desglose del resultado de explotación 2018 de ADIF-Alta Velocidad por segmentos de actividad:

(Importes en miles de €)	Administración Red	Construcción	Gestión de estaciones y otros activos	Energía	Total
Importe neto cifra de negocio	488.169	0	83.953	0	572.123
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	0	8.825	0	0	8.825
Otros ingresos de explotación	488	8.774	131.374	271.257	411.894
Gastos de Personal	(151)	(10.741)	(2.509)	(708)	(14.108)
Otros gastos de explotación	(281.324)	(22.874)	(100.780)	(277.058)	(682.036)
Resultado de Operaciones internas	(3.552)	(1.506)	(242)	5.298	(0)
Amortización del Inmovilizado	(297.820)	(524)	(45.957)	(253)	(344.554)
Imputación de subvenciones no financiero y otras	103.044	1	4.289	0	107.334
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(10.774)	(321)	126	(623)	(11.592)
Excesos de provisiones	268	600	120	238	1.226
Resultado de explotación	(1.652)	(17.765)	70.374	(1.848)	49.112

3.2. INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

	2018	2017
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN		
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	53,33%	53,91%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	98,17%	98,75%
RATIOS DE RENTABILIDAD		
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	2,14%	2,11%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	2,16%	2,14%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	197,61%	150,84%
RATIOS DE LIQUIDEZ		
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.	1,08%	1,40%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.	0,37	0,53
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	2,14	2,17
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-1,60%	-1,45%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,49%	-0,44%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	-833,94	-559,20

Periodo medio de pago a proveedores: La información relativa a los ejercicios 2018 y 2017 sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores según establece la Disposición Adicional Tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio y de acuerdo con la metodología establecida en la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 29 de enero de 2016, se muestra en el cuadro adjunto:

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre		
	31-12-18	31-12-17
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	55,53	50,15
Ratio de operaciones pagadas	57,63	53,67
Ratio de operaciones pendientes de pago	27,38	25,86
	Importe (miles €)	Importe (miles €)
Total pagos realizados	1.746.167	1.457.083
Total pagos pendientes	130.573	210.714

La variación interanual del período medio de pago a proveedores viene provocada básicamente por las condiciones acordadas para el pago del IVA repercutido por la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. en diversas entregas en especie de obras ejecutadas por dicha mercantil. El período pago excluido esta operación habría sido en el ejercicio 2018 de 50,56 días.

3.3. CÁNONES FERROVIARIOS

ADIF-Alta Velocidad percibe de las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, las tasas denominadas cánones ferroviarios por la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y por la utilización de estaciones y de otras instalaciones ferroviarias.

La estructura de los cánones aplicados en el primer semestre de 2017 es la regulada en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

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. Así mismo 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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 es la 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.

Adicionalmente, las tarifas aplicables en 2018 no entraron en vigor hasta el 1 de agosto, debido a que la aprobación de la Ley 6/2018 de PGE para el ejercicio 2018 que las publica no se produjo hasta el 3 de julio de dicho año. 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 comparativo 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 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

- 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).

El volumen total de ingresos por cánones en 2018 experimentó un incremento superior al 4% respecto al año anterior, debido fundamentalmente al incremento de tarifas y al aumento de la producción.

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	--	12.181
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD	--	56.420
CANON POR CIRCULACIÓN	--	40.573
CANON POR TRÁFICO	--	112.780
CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	86.192	41.564
ADICIÓN CANON ADJUDICACIÓN CAPACIDAD	867	710
CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	203.868	98.808
ADICIÓN CANON UTILIZACIÓN LÍNEAS FERROVIARIAS	154.361	73.652
CANON UTILIZACIÓN INSTALACIONES ENERGÍA ELÉCTRICA TRACCIÓN	34.481	16.640
BONIFICACIÓN PARA INCENTIVAR EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO (Ley 38/2015, artículo 97.6.1º) (*)	-6.601	
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN DE LÍNEAS DE LA RFIG	473.168	453.327
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES POR VIAJEROS	53.552	66.279
ADICIÓN POR INTENSIDAD DE USO ESTACIONES TRANSPORTE VIAJEROS	30.243	15.917
CANON POR SERVICIOS EN ESTACIONES FUERA HORARIO DE APERTURA	11	0
CANON POR ESTACIONAMIENTO Y UTILIZACIÓN DE ANDENES	--	4.409
CANON POR PASO DE CAMBIADORES DE ANCHO	4.596	4.095
CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS DE APARTADO	--	36
CANON POR UTILIZACIÓN DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO	--	3
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO SERVICIOS COMERCIALES	10.403	4.651
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS ANDÉN ESTACIONAMIENTO OTRAS OPERACIONES	117	52
CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS OTRAS INSTALACIONES DE SERVICIO	0	25
CANON POR UTILIZACIÓN PUNTOS CARGA PARA MERCANCÍAS	0	0
INGRESOS CÁNONES POR UTILIZACIÓN ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	98.921	95.468
TOTAL INGRESOS CÁNONES FERROVIARIOS	572.089	548.795

(*) INCLUYE LA BONIFICACIÓN CORRESPONDIENTE A 2017 POR IMPORTE DE 795 MILES DE EUROS

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

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-Alta Velocidad 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.

Las líneas bonificadas en 2018 en la red de ADIF-Alta Velocidad son las siguientes:

- Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Bifurcación Venta de Baños.
- Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia.
- Líneas del Eje 13-A.V. Madrid Atocha - Levante (actualmente Valencia/Alicante).
- Líneas del Eje 14-A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano.
- Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia.

La bonificación generada en 2018 ascendió a 5.806,6 miles de euros (794,7 miles de euros en 2017).

El importe de los ingresos por cánones por utilización de líneas de la RFIG en 2018 registra un incremento del 4,7% respecto a 2017 (considerando el efecto de la bonificación antes citada), alcanzando un importe de 474 millones de euros en 2018 frente a los 453 millones de euros en 2017.

Este incremento se debe, por una parte, al aumento de tráfico y, por otra, a la implantación de la nueva estructura de cánones a partir del 1 de julio de 2017 (con la entrada en vigor de la LPGE 2017) y el consiguiente incremento de tarifas respecto al primer semestre de 2017, y la aplicación de las tarifas 2018 con entrada en vigor de la LPGE 2018 el 1 de agosto de 2018.

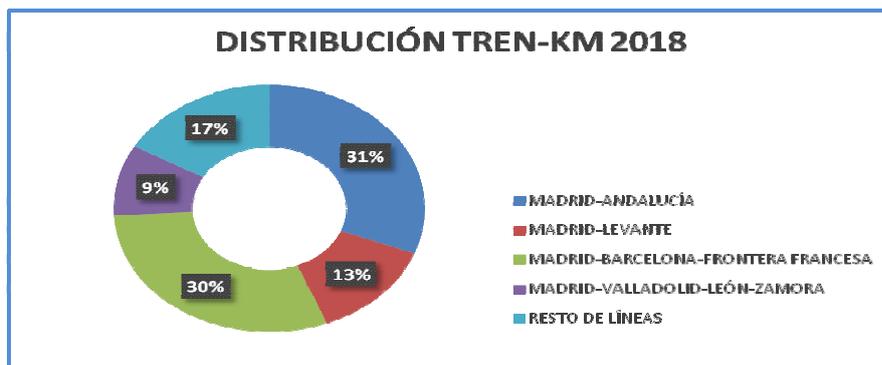
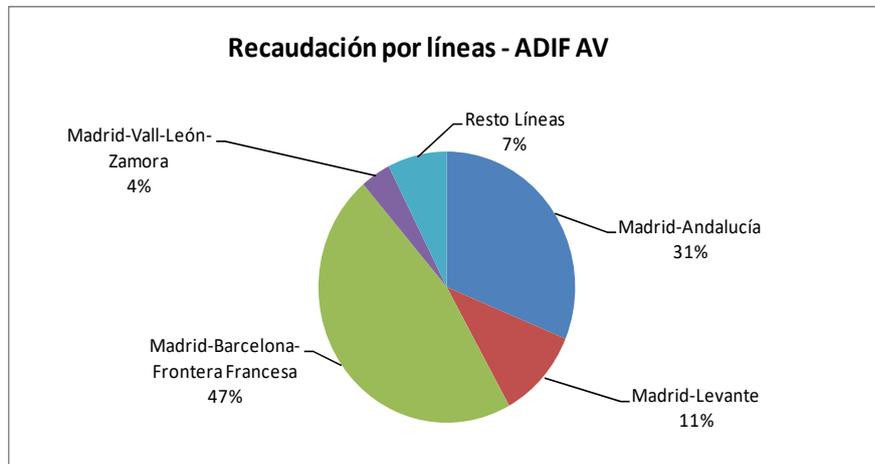
El tráfico global, medido en términos de tren-km, se incrementó en un 4,4%, alcanzando 58.028 miles de tren-km en 2018 frente a los 55.566 miles de 2017. Esta variación responde al crecimiento registrado en todas las líneas excepto en la relación Madrid-Barcelona-Frontera francesa que disminuyó en un 0,3%.

A continuación se incluye una tabla en la que se recogen las variaciones del número de tren-km circulados en 2018 y 2017 por las principales líneas de ADIF-Alta Velocidad:

MILES DE TRENES-KM UTILIZACIÓN LÍNEAS DE LA RFIG	2018	2017	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
MADRID-ANDALUCÍA	18.005	17.674	331	1,87%
MADRID-LEVANTE	7.540	7.049	491	6,97%
MADRID-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA	17.421	17.473	-51	-0,29%
MADRID-VALLADOLID-LEÓN-ZAMORA	5.407	5.302	105	1,98%
RESTO DE LÍNEAS	9.655	8.069	1.586	19,66%
TOTAL	58.028	55.566	2.462	4,43%

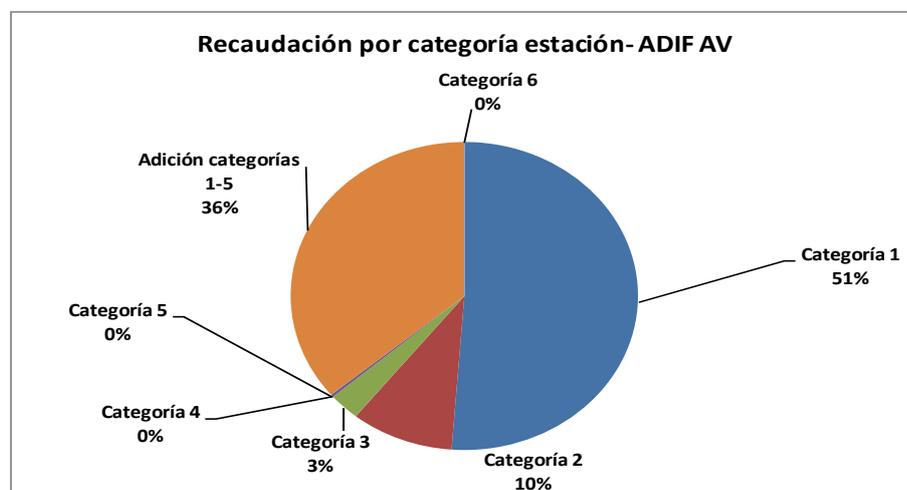
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En los siguientes gráficos se presenta la distribución de la recaudación y de los tren-km circulados en 2018 entre las principales líneas de ADIF-Alta Velocidad:



Por su parte, los cánones por utilización de las estaciones registraron un crecimiento del 2% respecto al año anterior.

La distribución por categoría de estaciones de la recaudación del canon por utilización de estaciones de ADIF-Alta Velocidad se muestra en el siguiente gráfico:



ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En lo referente a los cánones por utilización de otras instalaciones, la recaudación de 2018 se ha incrementado en un 14% respecto a 2017, debido principalmente a la implantación de la nueva estructura de cánones a partir de julio de 2017.

3.4. FINANCIACIÓN MEDIANTE EMISIONES DE BONOS VERDES ("GREEN BOND")

El día 23 de abril de 2018, ADIF-Alta Velocidad llevó a cabo su segunda emisión de títulos de renta fija bajo el formato de "Bono Verde". Esta transacción se enmarca en los objetivos de nuestro Plan Estratégico para los próximos años; el Plan Transforma 2020 y en el fuerte compromiso que mantiene la Entidad con la sostenibilidad, como ya se ha indicado en apartados anteriores, señalándose que toda su estrategia está alineada con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de Naciones Unidas; además de contemplar en el Plan objetivos estratégicos específicos que persiguen mejorar nuestro impacto en la sociedad desde un punto de vista económico, social, medio ambiental y de buen gobierno de la organización. Así, por ejemplo, el Objetivo 3.2 del Plan Estratégico de ADIF-Alta Velocidad es "contribuir a un transporte respetuoso con el medio ambiente y responsable en el uso de recursos". Para alcanzarlo, se han diseñado iniciativas para luchar contra el cambio climático, incorporar proyectos de economía circular, aplicar criterios de compra ecológica, y reforzar el sistema de vigilancia ambiental.

En este contexto y para desarrollar su actividad como emisor sostenible, ADIF-Alta Velocidad, en cumplimiento de los Green Bonds Principles (GBP) de ICMA (International Capital Market Association) se dotó en junio de 2017 de un marco ("framework"), con el objetivo de garantizar la transparencia, divulgación e integridad de sus emisiones de Bonos Verdes.

En dicho "framework", la Entidad adquiere el compromiso de asignar los recursos provenientes de las emisiones de bonos verdes a los Proyectos Verdes Elegibles, que incluirán tanto proyectos nuevos como continuación de proyectos en curso; con desembolsos comprendidos desde 2 años antes de la emisión de los bonos y hasta 24 meses contados desde la fecha de dicha emisión. Concretamente, ADIF-Alta Velocidad se compromete a destinar los fondos obtenidos mediante dichos bonos a las dos categorías de proyectos que a continuación se describen:

- a) Inversiones relacionadas con nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad y extensiones de las líneas existentes de alta velocidad.
- b) Inversiones relacionadas con el mantenimiento, las actualizaciones y la eficiencia energética de las líneas ferroviarias de alta velocidad.

Asimismo, con el objetivo de facilitar a los inversores una valoración independiente sobre el cumplimiento de los "Green Bond Principles", ADIF-Alta Velocidad seleccionó a CICERO (Center for International Climate Research) como entidad especializada para revisar su marco de actuaciones, y emitir una Segunda Opinión.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

La Segunda Opinión emitida por CICERO, calificada como "DARK GREEN" (máxima calificación otorgada), confirma el cumplimiento de los Principios de ICMA en el marco de bonos verdes de ADIF-Alta Velocidad.

Las principales características de la segunda emisión de "Bonos Verdes" de ADIF-Alta Velocidad son las siguientes:

- ✓ Volumen: 600.000.000 EUR.
- ✓ Fecha de ejecución: 23 de abril de 2018.
- ✓ Fecha de desembolso: 4 de mayo de 2018.
- ✓ Fecha de Vencimiento: 4 de mayo de 2026.
- ✓ Cupón: 1,25% anual.
- ✓ Importe neto: 595.212.000 EUR.

Finalmente, indicar que el 45% de los inversores que adquirieron estos títulos son inversores socialmente responsables.

3.5. LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL

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

A continuación se refleja la evolución de la tesorería durante 2018 y 2017:

Importes en miles de euros	2018	2017
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(119.789)	(78.480)
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(878.593)	(1.216.275)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	881.477	1.031.877
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	(116.905)	(262.878)

El detalle de los recursos generados en las actividades de financiación se muestra en el siguiente cuadro:

Importes en miles de euros	2018	2017
Subvenciones recibidas	116.620	13.938
Aportaciones del Estado	311.574	229.100
Cobros y pagos de instrumentos financieros	453.283	788.839
Total Flujos generados en actividades de financiación	881.477	1.031.877

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

El Fondo de Maniobra de ADIF-Alta Velocidad pasó de -559,20 millones de euros a 31 de diciembre de 2017, a -833,94 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, lo que representa una variación neta negativa de 274,74 millones de euros. Esta situación no genera tensiones de liquidez para la Entidad dado que la prórroga de los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio 2018 para el año 2019 garantiza la percepción de las aportaciones patrimoniales previstas y la posibilidad de disponer de financiación externa de acuerdo con el límite de endeudamiento autorizado. Adicionalmente, la Entidad tiene suscritas y no dispuestas a 31 de diciembre de 2018 facilidades de crédito a corto plazo con instituciones financieras por un importe total de 385 millones de euros. El vencimiento de las citadas pólizas de crédito es a corto plazo, con renovación tácita anual para algunas de ellas, con un límite establecido de renovaciones.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que la Entidad, de acuerdo con una política de optimización de sus costes financieros, redujo al máximo en el ejercicio 2018 la apelación al crédito externo, de forma que, aunque tenía autorización para incrementar su endeudamiento suscrito a largo plazo en términos nominales en un importe total de 1.890 millones de euros, solo aumentó dicha deuda en 371,5 millones de euros.

El endeudamiento, tanto con entidades de crédito como por emisión de obligaciones, recoge la deuda contraída por ADIF-Alta Velocidad, fundamentalmente con el Banco Europeo de Inversiones, para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP) en ejercicios anteriores.

El 13 de noviembre de 2018 se renovó en la Bolsa de Valores irlandesa el folleto informativo del Programa EMTN por importe nominal de 6.000 millones de euros, siendo pasaportado a la CNMV en esa misma fecha.

La conjunción de la evolución de tipos de interés y la diversificación de las fuentes de financiación, ha situado el tipo de interés medio del pasivo de ADIF-Alta Velocidad, contratado a largo plazo, en el 1,88% anual, a 31 de diciembre de 2018, para una vida media de 10,30 años (1,91% anual, a 31 de diciembre de 2017, para una vida media de 11,09 años).

3.6. RATIO DE COBERTURA SEC (SISTEMA EUROPEO DE CUENTAS)

El Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (Adif) y otras medidas urgentes en el orden económico, incluye una disposición adicional primera en la que se regulan los criterios y procedimientos para asegurar el cumplimiento del principio de la sostenibilidad financiera de la nueva entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad y en consecuencia de los requisitos exigidos por la normativa reguladora de la contabilidad nacional.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

En concreto la disposición adicional señala que:

- ADIF-Alta Velocidad, de conformidad con el principio de sostenibilidad financiera, garantizará que la ratio de cobertura de los costes de producción con ingresos por ventas, tal y como aparecen configurados en la normativa reguladora de la contabilidad nacional, permitan su clasificación como unidad pública incluida dentro del sector «Sociedades no Financieras».
- La presupuestación y ejecución de las inversiones se ajustará en el tiempo y en la cuantía de modo que en ningún caso podrán acometerse inversiones que pongan en riesgo la consideración de Adif-Alta Velocidad como sociedad no financiera a efectos de contabilidad nacional.

En aplicación de dicha disposición adicional, se calcula el valor del ratio de cobertura SEC 2010 a 31 de diciembre de 2018, considerando las modificaciones propuestas por la IGAE al respecto:

- Se ha desglosado la información sobre ingresos financieros, distinguiendo entre los que corresponden al rendimiento de inversiones financieras y los que se reconocen por activación de gastos financieros, mostrándose la ratio del 50%, sin netear los ingresos por activación del total de gastos financieros. Para comparar las cifras en términos homogéneos se ha aplicado el mismo criterio a los escenarios en base a los cuales se decidió la segregación.
- No se han considerado dentro de los ingresos por canon de infraestructura, a los efectos del cálculo de la ratio, los importes relativos a la Modalidad A, a la Adición de la Modalidad A y a la Adición de la Modalidad B, al referirse a servicios VCM vinculados con Obligaciones de Servicio Público no aceptados por Eurostat como ingresos de mercado.
- Se ha aplicado un coeficiente de elevación sobre la amortización contable en los términos propuestos por la Intervención para su ajuste a amortización lineal. El valor de dicho coeficiente para 2016 es de 0,80; este valor se ha aplicado de forma provisional a los importes de 2018.

Los valores obtenidos a 31 de diciembre de 2018 son:

Ingresos en Contabilidad Nacional	929.608
Gastos en Contabilidad Nacional	1.655.426
Ratio SEC 2010	56,16%

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 ADIF- Alta Velocidad
 INFORME DE GESTIÓN
 EJERCICIO 2018

3.7. INVERSIONES REALIZADAS DURANTE EL EJERCICIO

Durante el ejercicio 2018 (comparado con el ejercicio anterior) se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas por naturaleza y por líneas:

NATURALEZA	2018 MILES € (IVA incluido)	2017 MILES € (IVA incluido)
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	88.029	69.276
PLATAFORMA	700.106	867.223
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	98.636	95.286
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	195.630	164.801
VÍA	174.649	119.095
ESTACIONES Y TERMINALES DE MERCANCÍAS	53.328	30.459
TOTAL	1.310.378	1.346.140

LÍNEAS	2018 MILES € (IVA incluido)	2017 MILES € (IVA incluido)
VANDELLÓS-VALENCIA	32.581	12.546
L.A.V. LEVANTE	83.423	108.280
L.A.V. ALMERIA-MURCIA	21.379	11.968
L.A.V. BOBADILLA-GRANADA	73.241	87.691
VANDELLOS-TARRAGONA	39.091	53.327
PALENCIA-AGUILAR DE CAMPOO	586	
CABCERA NORTE DE CHAMARTIN	857	
L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE DE PAJARES)	67.234	89.652
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	18.580	30.445
L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	48.337	67.096
L.A.V. VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN	68.155	65.916
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	139.286	109.332
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	487.652	327.158
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	7.953	481
CONEXIÓN U.I.C CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	36.329	46.846
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	30.532	64.231
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	47.488	25.392
INVERSIÓN EN LINEAS EN EXPLOTACION	95.084	233.149
VARIANTE DE OURENSE	1.393	
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	11.197	12.630
TOTAL	1.310.378	1.346.140

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018

3.8. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA

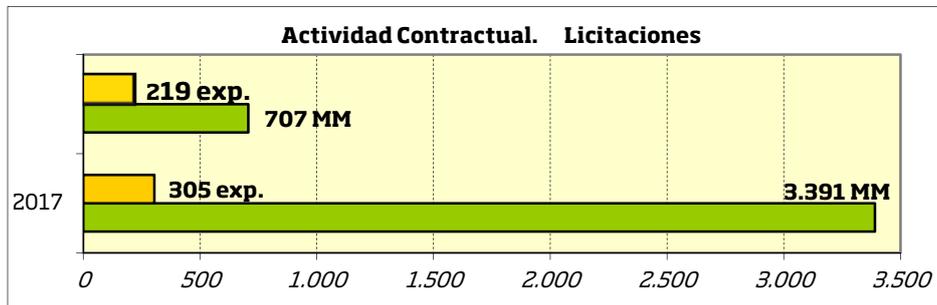
A continuación se incluye información detallada de la actividad de Contratación durante el ejercicio 2018:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos (Miles de € sin IVA)	Nº Total Licitaciones	Importes (Miles de € sin IVA)
Dir. de Construcción	126	57.338	407	3.017.646
Dir. de Eneqía y Red de Fibra	4	3.068	18	423.965
Dir. de Actuaciones Técnicas	2	535	6	9.601
Resto	2	176	8	565
TOTALES	134	61.117	439	3.451.776

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES				
Dirección	Nº Encargos medios Propios	Importe Encargos (Miles de € sin IVA)	Nº Total Adjudicaciones	Importes (Miles de € sin IVA)
Dir. de Construcción	126	57.106	357	927.559
Dir. de Eneqía y Red de Fibra	4	3.048	37	424.188
Dir. de Actuaciones Técnicas	2	535	9	8.751
Resto	2	176	9	755
TOTALES	134	60.864	412	1.361.253

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO			
Procedimiento / Criterio	Nº Expedientes	Importes (Miles de € sin IVA)	% Imp
Abierto	196	2.874.110	83,3%
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	140	2.605.257	75,5%
• Precio (un criterio)	36	268.853	7,8%
Restringido			
• Oferta más ventajosa (varios criterios)			
• Precio (un criterio)			
Negociado			
• Con Publicidad	2	424.774	12,3%
• Sin Publicidad	49	89.993	2,6%
- Complementarios			
- Vinculación Tecnológica	38	55.870	1,6%
- Otras Causas	11	34.123	1,0%
• Contratos Menores	52	757	0,0%
Pedido a Acuerdo Marco	6	1.026	0,0%
TOTAL LICITACIONES	305	3.390.659	
Encargos a medios propios de la AGE	134	61.117	1,8%
TOTALES	439	3.451.776	100,00%

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
ADIF- Alta Velocidad
INFORME DE GESTIÓN
EJERCICIO 2018



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.