
ADIF ALTA VELOCIDAD
2022
INFORME DE GESTIÓN
DOCUMENTO
INTERACTIVO



ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA.

INFORME DE GESTIÓN DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF ALTA VELOCIDAD,

EJERCICIO 2022.



MENSAJE PRESIDENTA DE ADIF Y ADIF AV

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) bajo el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, así como Adif y Adif Alta Velocidad, entidades públicas adscritas al mismo, apuestan por una **movilidad sostenible, descarbonizada, digital y de accesibilidad universal.**

En 2022, los presupuestos presentados por Adif y Adif Alta Velocidad han sido más ambiciosos que otros años, ya que a las habituales líneas de inversión se unen los fondos del **Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (PRTR)**, que de un total de 6.243 M€ de inversión directa destinada al sector del ferrocarril, 5.974,1M€ corresponden a Adif y Adif Alta Velocidad. Dentro de la componente 1 del PRTR, destinada al desarrollo de una movilidad sostenible, segura y conectada en el ámbito urbano, se cuenta con una asignación económica de 1.508,9 M€. Asimismo, en la componente 6, se estima una dotación económica total de 4.465,2 M€, que se desglosa en: 2.970,6 M€ para el desarrollo de corredores europeos, 1.015,1 M€ para la Red Transeuropea de Transportes (Red TEN-T) y 479,5 M€ dirigidos a la intermodalidad logística. Así, el programa de inversiones de ambas entidades para el próximo ejercicio abarca tres grandes ejes: el desarrollo de nuevas líneas que sirvan para completar la Red TEN-T, la adaptación y mejora de la red convencional y la mejora de las conexiones para el tráfico de mercancías.

Esta inversión se recibe a través del **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR**) del Programa Next Generation UE, mecanismo que tiene por objeto mitigar el impacto económico y social de la pandemia del coronavirus y dirigir la recuperación para que las economías y sociedades europeas sean más sostenibles y resilientes, y estén mejor preparadas para los retos y las oportunidades de la doble transición ecológica y digital. Por ello, conscientes de la trascendencia de estos fondos europeos para el país y el conjunto de la sociedad, disponemos de un espacio de comunicación interna para la formación continua sobre la importancia de su gestión con medidas contra la corrupción, el fraude y el conflicto de intereses y, de igual forma, se asegura el cumplimiento de todos los principios transversales que aplican a este tipo de fondos, entre los cuales se incluye el criterio DNSH (No Causar un Perjuicio Significativo, por sus siglas en inglés) recogido en el Reglamento de la Taxonomía verde de la UE.

Continuando con la **Liberalización** del transporte ferroviario de viajeros iniciada en 2021, en 2022 hemos alcanzado el hito de que España se haya convertido en el primer país europeo en tener tres compañías diferentes operando en la red (Renfe, Ouigo, Iryo). La liberalización del sector ferroviario es un elemento esencial para crear una movilidad sostenible, ofertando a la ciudadanía nuevas opciones, nuevas frecuencias, nuevos horarios, nuevos precios, etc... Para democratizar el transporte y revertir a la sociedad el esfuerzo que se ha hecho para que España sea el país de la UE con la mejor red de alta velocidad, se pretende extrapolar el modelo de liberalización a otros corredores y permitir, así, en el futuro, la entrada de más operadores ferroviarios.

De igual forma, la liberalización también ha acelerado la adaptación de las grandes estaciones a los retos futuros que se deben abordar para absorber un significativo aumento de viajeros en un entorno multioperador, así como la adaptación de los sistemas para que sean más accesibles, seguros, sostenibles y conectados, y la mejora de la integración urbana de las estaciones y su aprovechamiento comercial.

El tráfico ferroviario aumentó un 14,8% en el primer semestre del año 2022, y un 10,5% en el segundo semestre, según los datos acumulados sobre tráfico ferroviario (trenes por kilómetro), cerrando el año con un crecimiento del 12,6% sobre el año anterior. Este efecto se explica porque el tráfico, tras la pandemia de la COVID-19, se ha venido recuperando de forma progresiva a lo largo de 2021 y 2022.

En el marco del **Plan Estratégico 2030** (PE2030), desde Adif y Adif Alta Velocidad se ha realizado durante el ejercicio un seguimiento trimestral de las más de 90 iniciativas estratégicas recogidas en el mismo y sus correspondientes KPIs, con más de 1.228 acciones (596 en curso y 295 finalizadas), evaluando la contribución de dichas iniciativas de ambas entidades a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), destacando el alineamiento del Plan con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.



El **Plan de Lucha contra el Cambio Climático**, una de las iniciativas del PE2030, pone de manifiesto el compromiso de Adif y Adif Alta Velocidad con la sostenibilidad ambiental. El Plan es el marco bajo el cual se está desarrollando actuaciones tanto en el ámbito de la mitigación, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero del sistema ferroviario, como en materia de adaptación al cambio climático, buscando mejorar la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias. Además, esto nos está permitiendo dar respuesta a una de las exigencias establecidas para poder acceder a la financiación europea (MRR, FEDER, etc.) en cuanto a analizar la vulnerabilidad a los efectos adversos del cambio climático de las infraestructuras.

En el ámbito de la **Innovación** ferroviaria, 2022 ha sido el año del lanzamiento oficial el partenariado Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU), programa de investigación europeo, con la participación de Adif como miembro fundador y la presentación de propuestas para proyectos emblemáticos. Hay que resaltar la relevancia adquirida por Adif y Adif Alta Velocidad a través de fórmulas tales como la colaboración público-privada por el cambio de mentalidad en la empresa que implica la digitalización, la necesidad de implicar a los proveedores en la innovación abierta y lo importante que es para el usuario la sensación de seguridad en el transporte público. Desde la perspectiva de sostenibilidad, subrayar los avances desarrollados en propuestas sobre suministro de combustibles alternativos y su modelo de gestión con Hidrogeno, para promover su uso en los vehículos ferroviarios y reducir así la huella de carbono.

Desde el área de **Transformación Digital**, Adif y Adif Alta Velocidad han apostado por incorporar la red 5G a la cartera de activos de telecomunicaciones integrada por una red de fibra óptica de 24.000 km, con la finalidad de ofrecer la red como base a los operadores de telecomunicaciones para que lleven conectividad a zonas rurales de la España vaciada. Destacar, por otro lado, acciones desarrolladas sobre digitalización y optimización en procesos de planificación y gestión de capacidad de infraestructura ferroviaria, en procesos de circulación ferroviaria, así como en procesos logísticos y de transporte intermodal (plataforma tecnológica SIMPLE) con impacto en la cadena logística multimodal.

Los nodos de transporte ferroviario de mercancías viven momentos de transición para adaptarse a los requerimientos de las cadenas logísticas, tanto en su dotación de infraestructuras como en su gestión. Es por ello por lo que resulta necesario subrayar las distintas actuaciones que se están realizando en el marco del **Plan Mercancías 30** en terminales intermodales y logísticas estratégicas para la mejora de la gestión de la capacidad y de la coordinación en el acceso y expedición de tráficos con los puertos. Se pone en contexto también, la puesta a disposición de corredores prioritarios para servicios de autopista ferroviaria, por su interés para el sector logístico y de transporte, así como la creación de una oficina de apoyo y asesoramiento.

El objetivo, alcanzar la cuota del 10% en el transporte de mercancías en 2030, cuota que se pretende alcanzar con el desarrollo de los corredores transeuropeos de mercancías ferroviarios, Corredor Mediterráneo y Corredor Atlántico.

Este ejercicio 2022, también ha sido el año de inicio de las obras para la regeneración de la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor, enmarcado en el **Proyecto Madrid Nuevo Norte**, proyecto de regeneración urbana más relevante de Europa. En este proyecto se está apostando firmemente por que la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor se convierta en un referente internacional de la movilidad sostenible.



Desde la perspectiva social, ambas entidades están altamente comprometidas con la **Igualdad y Diversidad** colocándolas dentro de sus prioridades en el ámbito de la gestión de personas, la cultura corporativa y el compromiso social. Adif y Adif Alta Velocidad, junto con empresas del grupo MITMA, refrendan el protocolo de actuación para la difusión de los Puntos Violetas en estaciones, en la lucha contra la violencia de género. La apuesta por una empresa diversa e inclusiva, en la que la igualdad y la diversidad son una realidad, se materializa en iniciativas internacionales en las que Adif y Adif Alta Velocidad participan desde 2020, como el **Programa Target Gender Equality** de Pacto Mundial de Naciones Unidas, del que forman parte 37 entidades españolas y que es la herramienta que han diseñado y están implementando para medir la brecha de género, de manera que en 2022 Adif ha conseguido alcanzar el nivel avanzado en igualdad.

En definitiva, servir de inspiración a las próximas generaciones de mujeres que se incorporan al sector ferroviario y atraer a mujeres a disciplinas STEM es una de las finalidades que se persigue a través de la participación en el **Proyecto Mujer e Ingeniería** de la Real Academia de Ingeniería. En 2022, se ha celebrado la tercera edición del **Programa Lidera** que Adif y Adif Alta Velocidad llevan a cabo dentro de dicho proyecto con el objetivo de promover el liderazgo femenino dentro de la empresa

En el año 2022 se ha dado impulso también a un proyecto ilusionante y retador cuyo objetivo es crear las bases de lo que queremos que en el futuro sean ambas entidades, el **Proyecto de Cambio Cultural,** ya que la Entidad está inmersa en un proceso de relevo generacional sin precedentes que va a suponer que tres cuartas partes de la plantilla se renueven hasta 2030. La implantación de este proyecto permitirá preparar a ambas entidades para los desafíos más inmediatos a los que se enfrenta el ferrocarril como la liberalización, la transformación digital, la nueva cultura de seguridad o la transición energética.

El ejercicio 2022 ha sido el marco de la mayor **Oferta de Empleo Público** en la historia de ambas entidades públicas que se enmarca en el Plan Plurianual de Empleo, con el que Adif y Adif Alta Velocidad incorporarán a más de 6.000 profesionales en el período 2021-2025 para impulsar el relevo generacional. Esta nueva edición ha ofertado un total de 1.316 plazas (78,3% corresponden a personal operativo, el 10,7% a la categoría profesional de técnico y el 11% a cuadros técnicos).

En el capítulo de **Inauguraciones en red de Alta Velocidad**, tenemos que destacar las nuevas conexiones llevadas a cabo en 2022 que se suman a la Red de Alta Velocidad española, que alcanza los 4.000 km este año, la red más extensa de Europa y la primera del mundo por kilómetros con el sistema de señalización ERTMS, instalado en más de 2.700 km. Los tramos de alta velocidad inaugurados han sido el tramo Burgos-Venta de Baños (86,5 km), convirtiendo a Burgos en el principal nodo central de conexión de la red de alta velocidad con el norte del país, y el tramo Plasencia-Badajoz (150 km) de la línea de alta velocidad de Extremadura.

En el ámbito internacional, hay que poner en valor el intercambio de experiencias en formación en alta velocidad. Como evento destacable, la participación en la decimotercera **Feria de Innotrans** en Berlín, la mayor feria internacional especializada en el transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, destacando la participación de las empresas españolas en proyectos ferroviarios de gran relevancia en los cinco continentes como, por ejemplo, CPK (Polonia), Rail Báltica, HS2 (Reino Unido), el Tren Maya (México), el metro ligero en Ottawa (Canadá), o Haramain La Meca-Medina (Arabia Saudí).

El sector ferroviario español se ha convertido en un socio de primer nivel y un referente en todas las fases de cualquier proyecto, desde la ingeniería de diseño y la construcción hasta la puesta en servicio y operación posterior; desde la infraestructura hasta el material móvil; desde los aspectos tecnológicos e industriales hasta el despliegue de las innovaciones más vanguardistas.

La **Financiación sostenible,** es un pilar clave en Adif Alta Velocidad, por lo que la apuesta por el bono verde y los criterios

ambientales, sociales y de buen gobierno (ASG) seguirán siendo prioritarios. La Inversión Sostenible y Responsable (ISR) ha aumentado en España en este último ejercicio un 21% y por primera vez los activos ASG superan a los tradicionales.

En 2022, se ha llevado a cabo la **Sexta emisión de Bonos Verdes** de Adif Alta Velocidad por un volumen de 500 millones de euros. Con esta emisión, Adif Alta Velocidad mantiene la segunda posición como emisor de bonos verdes en el sector público español (tan sólo por detrás del Tesoro Público). A nivel nacional, ocupa el sexto puesto, con un volumen global de 3.500 millones de euros emitidos en formato de bono verde. Desde el punto de vista de la inversión, para esta última emisión de bonos verdes, se ha mantenido el porcentaje de participantes clasificados como socialmente responsables en un 73%, en línea con la emisión del año anterior.

La empresa de **Certificación Sustainable Fitch** ha emitido en 2022 un informe de verificación (Second Party Opinion) de Adif Alta Velocidad sobre su marco actualizado de financiación verde, alineado con los Principios de Bonos Verdes de la Asociación Internacional de Mercados de Capitales (ICMA), asignándole una calificación de "excelente" al marco de financiación verde de la entidad. El informe destaca el alcance de sostenibilidad ampliado de la empresa, valorando especialmente los objetivos de reducción de CO_2 y GWh del Plan de Lucha contra el Cambio Climático, su Plan Estratégico, la adaptación a la Taxonomía Europea y los avances en materia de cumplimiento del DNSH y Economía Circular.

Además, durante el periodo 2022 dos **Agencias de rating ASG** han realizado una evaluación del perfil ASG de Adif Alta Velocidad. Por un lado, Sustainalytics, destacando la segunda posición dentro del sector específico de infraestructuras del transporte



(178 compañías analizadas) y en el puesto 23 dentro del universo global (de 15.635 entidades analizadas). Y, por otro lado, ISS ESG que ha calificado a la entidad como "Prime", lo que significa que "cumple los exigentes requisitos de ISS ESG en materia de sostenibilidad en su sector". La calificación global asignada ha sido de B+, situando a Adif Alta Velocidad entre el 10% de compañías mejor calificadas de su sector.

En Adif y Adif Alta Velocidad la adaptación a los retos futuros contará con propuestas de solución perfectamente integradas en las grandes estrategias internacionales y nacionales, desde los ODS de Naciones Unidas, las políticas europeas planteadas en el Green Deal, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITMA, y por supuesto, el Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif Alta Velocidad.

Es por ello que Adif y extensivamente Adif Alta Velocidad, como **firmantes del Pacto Mundial de Naciones Unidas**, renuevan su apoyo y compromiso con la iniciativa y sus principios, comprometiéndose a cumplir con los Diez Principios del Pacto Mundial en las áreas de Derechos Humanos, Normas Laborales, Medioambiente y Lucha contra la Corrupción e impulsando un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la Responsabilidad Corporativa en la estrategia de las entidades y ope¬raciones de negocio para una mejora de su desempeño e impacto en la sociedad, contribuyendo activamente a la consecución de los ODS, con el objetivo último de generación de valor para todos los grupos de interés de la organización y avanzar en el desarrollo sostenible.

María Luisa Domínguez González

ÍNDICE

1 RESUMEN EJECUTIVO

2 QUIÉNES SOMOS

3 QUÉ HACEMOS

4 ESTRATEGIA EMPRESARIAL

5 NUESTRA GENTE

6 PILAR SEGURIDAD

7 PILAR SERVICIO

8 PILAR SOSTENIBILIDAD

9 PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS

10 ANEXOS



1 RESUMEN EJECUTIVO

1 RESUMEN EJECUTIVO

1.1. CONTEXTO. NOVEDADES DEL EJERCICIO

1.2. 2022 EN CIFRAS

1.2.1. Cifras operativas y económicas del ejercicio
1.2.2. Cifras relativas a principales indicadores ESG
1.2.3. Principales cifras de inversiones realizadas
1.2.4. Principales cifras de adjudicaciones

1.3. PANEL OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

1.1. Contexto. Novedades del ejercicio

- Reconocimiento de la Presidenta de Adif y Adif AV en los **Premios a las Mujeres del Ferrocarril** por la revista internacional, International Railway Journal (IRJ), por su trayectoria profesional.

- Lanzamiento oficial del partenariado **Programa Europeo de investigación**, Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail JU), con la participación de Adif AV como entidad afiliada.

- Inicio de las obras del **Proyecto de urbanización Madrid Nuevo Norte**, proyecto de regeneración urbana más relevante de Europa, en la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor.

- **Incorporación de la red 5G a la cartera de activos de telecomunicaciones** integrada por una red de fibra óptica de 24.000 km, con la finalidad de ofrecer la red como base a los operadores de telecomunicaciones para que lleven conectividad a zonas rurales de la España vaciada.

- Nueva edición de Oferta de Empleo Público, con ingresos de **12 nuevos empleados** en Adif AV.

- **Programa internacional Target Gender Equality** de Pacto Mundial de la ONU España, del que forman parte 37 entidades españolas, Adif AV ha conseguido alcanzar el nivel avanzado en igualdad.

- Aumento de la competitividad en el transporte de viajeros, con el **inicio de prestaciones de servicios por operadores ferroviarios,** OUIGO en la línea Madrid-Valencia, ILSA-IRYO en la línea Madrid – Barcelona y en la línea Madrid-Valencia, INOUI (SNCF) en la línea Barcelona – Paris.

- **Financiación CEF,** subvención de 145,4 M€ en Adif AV para las obras de Bergara – San Sebastían – Bayona.

- Financiación verde: **Sexta emisión de bonos verdes** de Adif AV por un volumen de 500 millones de euros.

- Certificación de la empresa **Sustainable Fitch** de Adif AV sobre su marco actualizado de financiación verde, asignándole una calificación de "excelente".

- **Puesta en servicio de los siguientes Tramos en red de Alta Velocidad:**

  + Línea de Alta Velocidad LAV Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria. Tramo Venta de Baños – Burgos (86,5 km).
  + LAV Levante. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Beniel-Murcia (15,176 km).
  + LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián, Y Vasca. Tramo Chamartín – Torrejón de Velasco (36,4 km).
  + LAV de Extremadura. Tramo Plasencia-Badajoz (150 km) .
  + La Sagrera-Sant Andreu: nueva estación de Sant Andreu.



1.2. 2022 en cifras

1.2.1. CIFRAS OPERATIVAS Y ECONÓMICAS DEL EJERCICIO[1]

ECONÓMICOS

16.615,9 M€
Importe de la deuda a valor nominal.

-296,8 M
Resultado del ejercicio.

2,155 M€
Inversión en I+D+i.

4.555,28 M€
Inversión en integración urbana*. (147M€ inversión anual ejecutada en integración urbana).

1.621,7 M€
Ingresos de explotación.

231,8 M€
EBITDA.

6 M€
Inversión en transformación digital*.

EMPLEADOS

257
Empleados.

>20
Medidas de conciliación.

24,51%
Mujeres.

4,54%
Brecha salarial puestos directivos (a favor del género masculino).

211
Contrato indefinido.

57,98%
Cubierto por convenio colectivo.

42.646
Horas formación.

1,52
Índice de absentismo.

NEGOCIO

152,864 M
Usuarios en estaciones de viajeros Adif AV.

946
Media de trenes circulando por día.

3.926 Km
Red ferroviaria gestionada.

24,50 M€
Ingresos por explotación comercial Red de Fibra Óptica.

86,88%
Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles de Adif y Adif AV*.

500 M€
Valor en Bonos Verdes.

46 estaciones
Titularidad de Adif AV.

3.497,40 Km
Líneas electrificadas en servicio.

[1] Datos señalados con *: Dato agregado Adif y Adif AV

1.2.2. CIFRAS RELATIVAS A PRINCIPALES INDICADORES ESG

AMBIENTAL

11,54
Intensidad energética final (MJ/km-tren).

43
Obras activas con vigilancia ambiental.

47,01 M€
Recursos destinados a la protección medioambiental**.

270,18TJ
Recursos renovables empleados.

15.426 tCO_2
Reducción de emisiones GEI.

91,5 %
De energías renovables.

123,6 Gwh_{eq} /año
Ahorro de energía.

652,62 TJ
Energía eléctrica comprado con GdO.

3,08 M€
Recursos dedicados a la prevención de incendios**.

SOCIAL

100 %
Compras con criterios responsables.

455.878 €
Inversiones en la comunidad.

1.337.588 €
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.

64
Evaluaciones de riesgos laborales.

140
Acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones en vigor.

154
Sugerencias recibidas en estaciones de viajeros*.

GOBERNANZA

11
Miembros en el Consejo.

13
Reuniones del Consejo.

45,45%
De los Consejeros son mujeres.

50
Empleados formados en materia ética.

*Dato agregado Adif y Adif AV
**Último dato disponible a cierre de 2021. Actualización dato a cierre 2022 en publicación de memoria medioambiental en mayo 2023).

1.2.3. PRINCIPALES CIFRAS DE INVERSIONES REALIZADAS

INVERSIONES REALIZADAS

	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Inversión **construcción de nuevas líneas** (M€) IVA incluido	1.062,51	1.006,78	1.333,47
Inversión en **reposición y mejora de activos en explotación en red AV** (M€) IVA incluido	186,80	270,30	202,57
Inversión para la **redacción de proyectos y ejecución de obras** en estaciones (M€) IVA no incluido	23,56*	23,9*	2,80
Inversión en obras de mejora de la **accesibilidad en estaciones** (M€) IVA no incluido*	7,92	5,8	4,86
Inversión en **I+D+i** (M€)	0,596	3,187	2,155
Inversión en **transformación digital** (M€)*	5,10	5,90	6,00

*Dato agregado Adif y Adif AV

1.2.4. PRINCIPALES CIFRAS DE ADJUDICACIONES

IMPORTES ADJUDICADOS

	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Importe anual construcción (adjudicado) (M€) IVA no incluido	340,39	1.045,92	1.313,08
Importe anual (adjudicado por Adif por cuenta de Adif AV) a **labores de mantenimiento de la red de alta velocidad** (M€) IVA no incluido	118,98	63,16	65,40
Importe anual adjudicado a **labores de mantenimiento** por cuenta de Adif Alta Velocidad (M€) IVA no incluido	9,64	46,97	9,31

1.3. Panel Objetivos de Desarrollo Sostenible



1.333,47 M€

Inversión en construcción de nuevas líneas (IVA inc.).

269 Km

de puestas en servicio de líneas de AV.



147M€*

Inversión anual ejecutada en integración urbana (4.555,28M€* de inversión acumulada).



87,1 %

de la huella de carbono son emisiones de alcance 2 (enegía eléctrica con GdO).

500 M€

Emisión bonos verdes.

*Dato agregado Adif y Adif AV



2 QUIÉNES SOMOS

2 QUIÉNES SOMOS

2.1. ENTIDAD

2.2. PROPÓSITO, MISIÓN, VISIÓN Y AMBICIÓN

2.3. MODELO DE NEGOCIO

2.4. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE ADIF AV

2.5. ADIF AV FUERA DE ESPAÑA

2.6. OBJETIVOS Y REGULACIÓN

2.7. ENTORNO: RETOS Y OPORTUNIDADES

2.8. EL MODELO DE GOBERNANZA, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS

- **2.8.1.** Órganos de gobierno y de gestión interna
- **2.8.2.** Ética y transparencia
- **2.8.3.** La Gestión de riesgos

2.1. Entidad

Adif Alta Velocidad (Adif AV, en adelante) es una entidad pública empresarial española dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que tiene como objetivo la construcción y administración de líneas de alta velocidad ferroviaria e infraestructuras ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General así como la gestión de su explotación de las obras y proyectos encomendados por el Gobierno.

Adif AV es consciente de la necesidad de integrar la economía circular, la cohesión social, la emergencia climática, la igualdad y la diversidad en la gestión de las infraestructuras ferroviarias, equiparando cada una de estas dimensiones en rango de importancia. Es por ello por lo que en el punto de partida para su estrategia empresarial está la necesidad de contribuir al desarrollo socioeconómico aportando acciones que mitiguen los efectos del cambio climático.



2.2. Propósito, misión, visión y ambición

Con este planteamiento y con un propósito corporativo definido, Adif AV en su Plan Estratégico 2030, PE 2030, mantiene la Visión, Misión y Valores de la Entidad, donde la Visión refleja la aspiración de futuro, la Misión, por su parte, aborda las acciones que la Compañía debe llevar a cabo para cumplir su responsabilidad y, por último, los Valores se rigen como los pilares sobre los que se debe orientar la actuación de los diferentes profesionales de la Entidad para lograr con éxito la misión definida. La cultura empresarial de Adif AV viene claramente recogida en las definiciones de visión y misión de la Entidad[1].



PROPÓSITO

Operar una red ferroviaria comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

MISIÓN

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

VISIÓN

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

AMBICIÓN

Ofrecer infraestructuras resilientes para toda la sociedad

[1] Contenido vinculado al indicador **2-23**: Compromisos y políticas

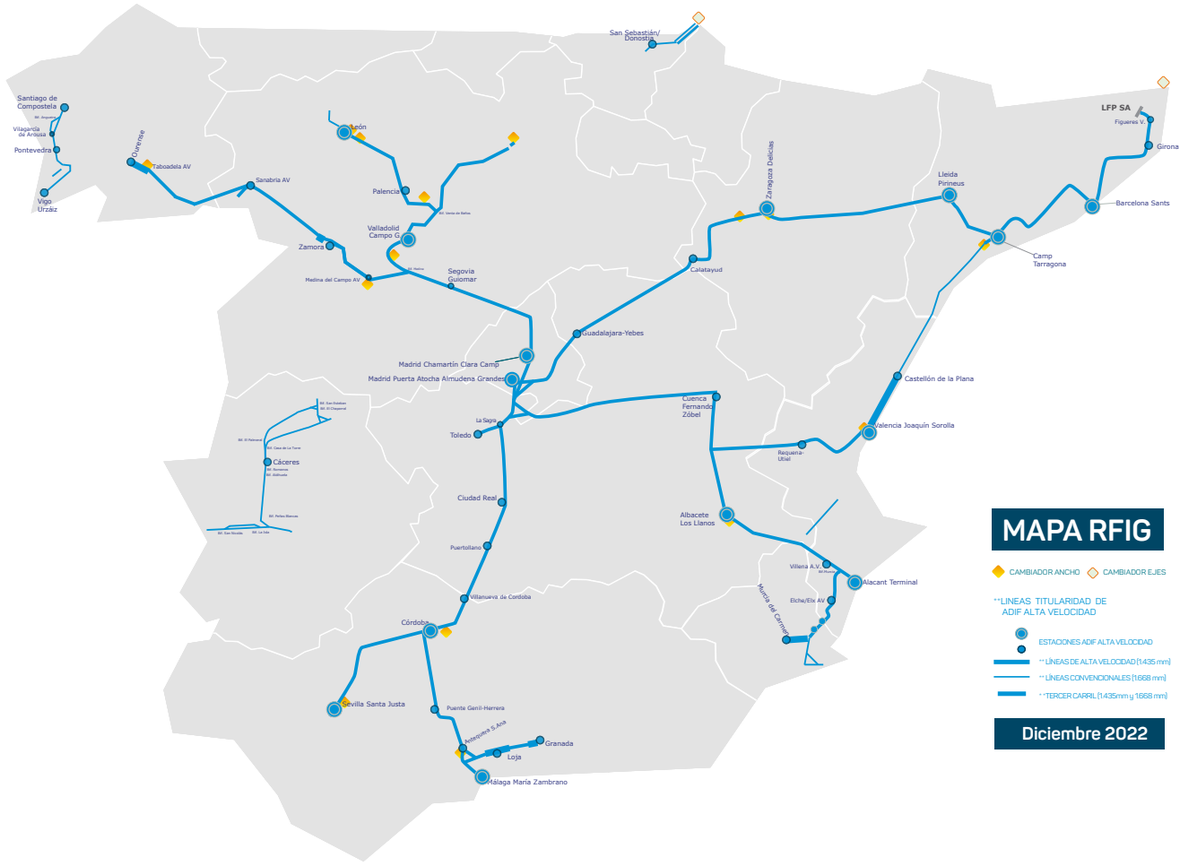
2.3. Modelo de negocio

Adif AV orienta su modelo de negocio a crear y gestionar infraestructuras de las prestaciones sostenibles, de calidad, resilientes y seguras, apostando por la innovación y la modernización del sistema de transporte. Además de la construcción y administración de líneas de alta velocidad, la Entidad se hace responsable de las siguientes actividades: *

- Gestión de la infraestructura de telecomunicaciones.
- Gestión del suministro de energía a operadores ferroviarios.
- Asesoramiento y supervisión de las actuaciones en materia de medio ambiente y eficiencia energética de Adif.

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

RED TOTAL GESTIONADA TITULARIDAD ADIF AV



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



PRINCIPALES INDICADORES DE ACTIVIDAD DE ADIF AV

	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Número de usuarios de estaciones de viajeros	71.551.281	98.371.997	152.863.819
Km de puesta en servicio en líneas de alta velocidad	123,6	162,6	269
Km red actual gestionada	3.622	3.762	3.926
Nº empresas que operan la red de Adif AV	15	12	18
Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	2.782	2.926	3.027
Circulaciones (media nº trenes/día)	691	783	946
Circulaciones (total)	252.998	285.854	345.228
Volumen tráfico Km-tren (media diaria)	104.897	128.321	169.382
Volumen tráfico Km-tren (total)	38.392.375	46.837.143	61.824.519
Km de línea electrificada	3.275,5	3.429,7	3.497,4
Número de estaciones titularidad de Adif AV	42	46	46

En relación con el posicionamiento del **Grupo Societario**, se trabaja con la intención de establecer un papel en las entidades en las que participa, así como determinar la importancia y la necesidad de seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello. En 2022 Adif AV ha participado en más de 26 entidades de carácter muy diverso (sociedades, consorcios, fundaciones, agrupaciones de interés económico y asociaciones, etc.) que conforman su denominado "Grupo Societario"

Respecto a las **Operaciones de Integración** y, enmarcado en el Plan Estratégico 2030, se está desarrollando un Plan de Acción cuyo objetivo principal es establecer los mecanismos y análisis necesarios para mejorar y optimizar la gestión de las operaciones de integración realizadas en el ámbito de las Sociedades de Integración, proponiendo, en su caso, medidas alternativas con objeto de viabilizar las actuaciones de integración urbana del ferrocarril, y hacer que estas sean sostenibles desde el punto de vista de la movilidad, económico, social y ambiental de la ciudad.

Además, se llevan a cabo las siguientes aportaciones que contribuyen a la sostenibilidad económica de Adif Alta Velocidad:

- Adecuación de los objetos sociales de entidades filiales en caso de ser necesario, por ejemplo, actualmente se está tramitando la modificación de los objetos sociales de Redalsa y Emfesa para conseguir mejoras en la actividad de ambas.
- Análisis de la publicidad activa en las páginas web de las sociedades de integración en línea con la ley de transparencia.
- Valoración de acciones para proponer compraventas o desinversiones en algunas sociedades.

Las relaciones que Adif AV dispone en la actualidad con diferentes sociedades se ajustan según los siguientes datos:

	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Convenios, acuerdos, protocolos, adendas, etc. de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif AV*	56	62	71
Inversión integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada)**	4.230,36	4.408,51	4.555,28



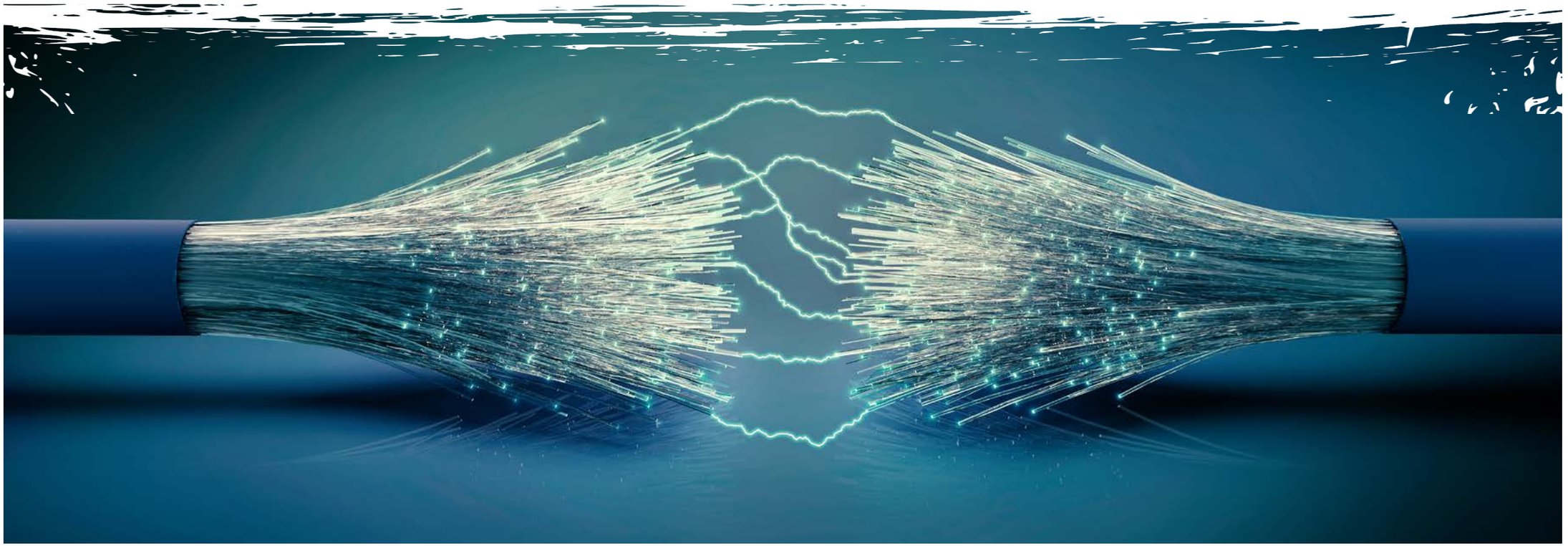
* Dato acumulado. El cómputo realizado en años anteriores puede sufrir modificaciones al alza en años sucesivos debido a la tramitación definitiva de nuevos convenios.

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

Con respecto al negocio de **Red de Fibra Óptica**, el cesionario de los derechos de uso y gestión de la explotación de parte de la Red de cable de fibra óptica y demás elementos asociados propiedad de Adif AV que explota comercialmente REINTEL, es una cesión compuesta por 12.000km de Red Troncal de FO o Red de Larga Distancia, más de 4.000Km de redes de acceso en las cercanías de las ciudades o Cable Dedicado y espacio en parques de telecomunicaciones y suministro eléctrico para regenerar la señal.

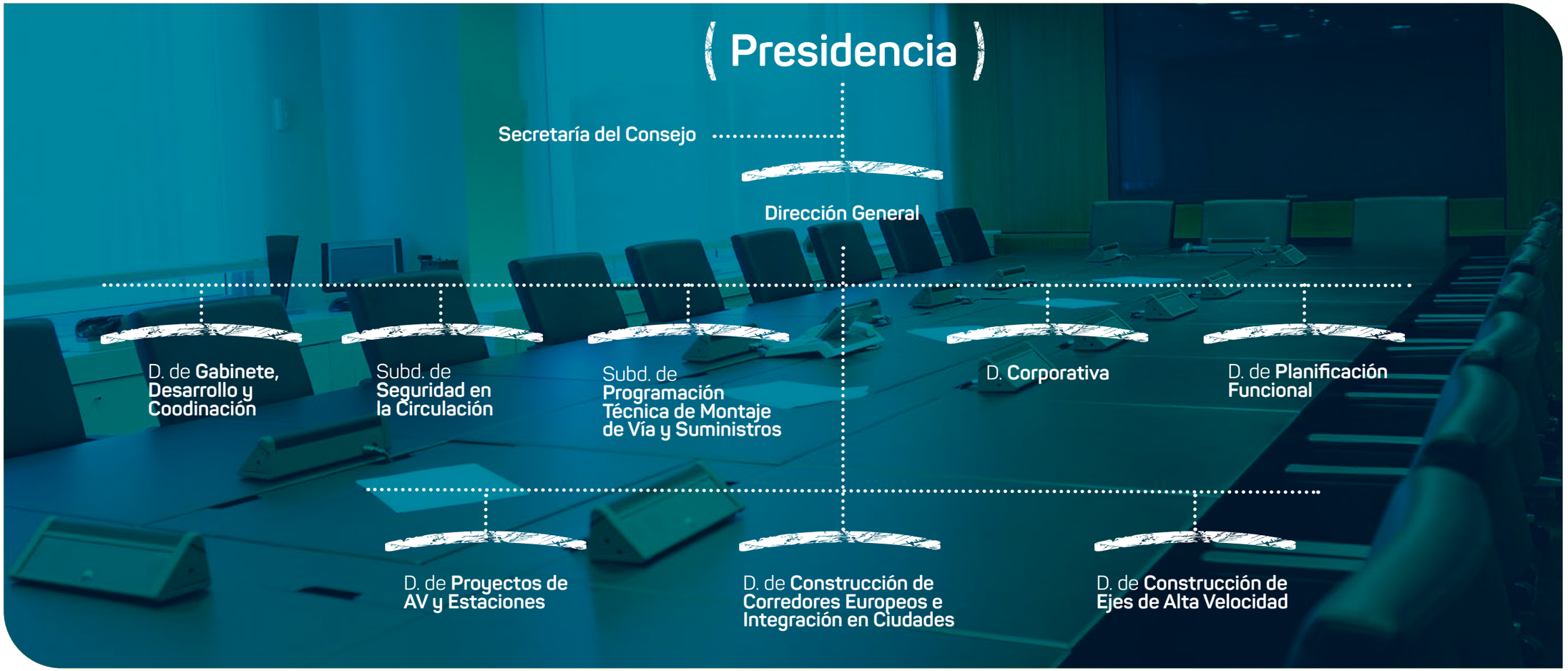
Adicionalmente, Adif AV gestiona con REINTEL un Plan de Renovación de la red de fibra óptica en la modalidad "llave en mano" con un compromiso anual de ejecución de 4.000K/año.

	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Ingresos por explotación comercial de la Red de Fibra Óptica (M€) (IVA no incl.)	19,93	21,66	24,50



2.4. Estructura organizativa de Adif AV

El organigrama que se recoge a continuación muestra la estructura organizativa de Adif AV para el ejercicio 2022, a fecha de diciembre de dicho año:



2.5. Adif AV fuera de España

Los organismos internacionales permiten a la entidad tener voz y conocimiento de los más diversos temas. A través de los *benchmark* se aprenden las mejores prácticas de administradores de infraestructuras del entorno. Desde la Dirección Internacional de la Entidad se contribuye además a la mejora de la imagen de la industria e ingenierías españolas al acoger y recibir a delegaciones internacionales que visitan las instalaciones de Adif AV, que son un escaparate del conocimiento y excelencia de las empresas españolas.

Se pretende fomentar las **alianzas y la cooperación internacional** para potenciar el mejor ferrocarril en España, en Europa y en el mundo. Para ello, se participa en organismos que permiten tener conocimiento y tener voz propia en la toma de decisiones regulatorias o técnicas. Además, se establecen relaciones comerciales con socios de todo el mundo, promoviendo un modo de transporte limpio y sostenible como es el ferrocarril, y creando además empleo de forma indirecta en España para las empresas.

Se contribuye de forma directa
a la reducción de emisiones del transporte
en Europa participando activamente
en los **Corredores Europeos de Mercancías Atlántico y Mediterráneo**, que buscan **potenciar el cambio modal** del avión y la carretera **hacia el ferrocarril,** consiguiendo
un transporte más eficiente
y menos contaminante

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

- Asistencias técnicas y operativas a otros gestores de infraestructuras, así como asesoramiento en el desarrollo de sus proyectos. Recepción de delegaciones internacionales (Polonia, Chequia, Sudáfrica, etc...).
- Contribución a las Asambleas Generales y reuniones periódicas de organismos como RNE, UIC, EIM o PRIME.
- Coordinación de la participación de Adif en los Corredores Europeos de Mercancías Atlántico y Mediterráneo.
- Participación en INNOTRANS, impulsando a la industria ferroviaria española.
- Participación activa en la organización de eventos relacionados con el Ferrocarril, como por ejemplo en la feria internacional "*Rail Live*".
- Puesta en marcha de la iniciativa *Europe's Rail Joint Undertaking.*

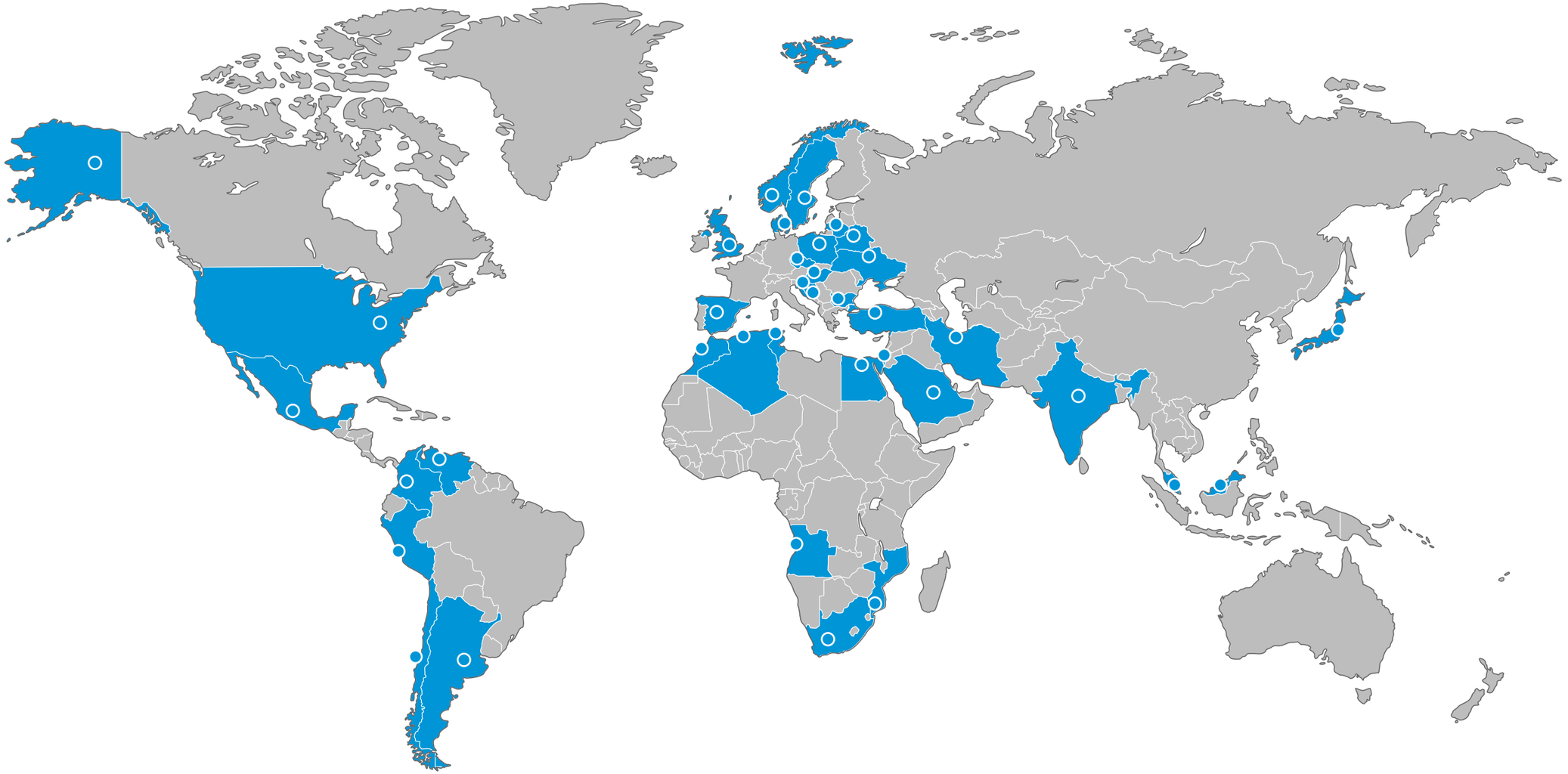


Respecto a la proyección internacional, las **actividades internacionales comerciales** realizadas o en curso se ubican en Argentina, Colombia, Estados Unidos, India, Egipto, Japón, Arabia Saudí, República Checa, Croacia, Noruega, Polonia, Suecia y Ucrania, entre otros. Además, las actividades relacionadas con regulación o estandarización han tenido lugar en su mayoría con otros países europeos, o miembros de la UIC.

Adif AV participa además en **varias Agrupaciones Europeas de Interés Económico (AEIEs),** tales como TGC Pirineos con Francia, AVEP con Portugal, Vitoria Dax con Francia, además de los Corredores ferroviarios de mercancías Mediterráneo y Atlántico con varios países europeos. En todas ellas se debaten medidas para mejorar las conexiones transfronterizas para el desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de transporte (RTE-T).Es una figura jurídica tras la cual se asocian empresas de varios países europeos.



PRESENCIA DE ADIF / ADIF AV EN EL MUNDO

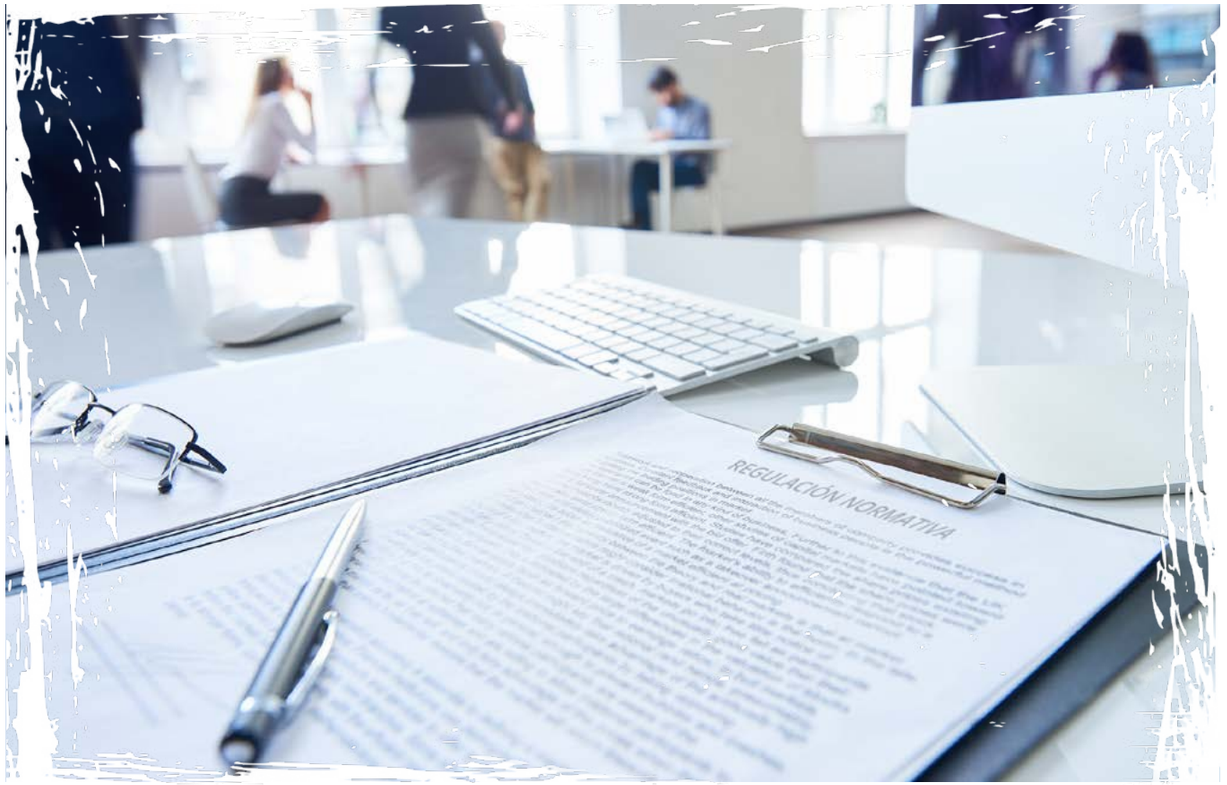


2.6. Objetivos y regulación

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

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

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



2.7. Entorno: retos y oportunidades

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



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

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

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

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



2.8. El modelo de gobernanza, transparencia y gestión de riesgos

Durante 2022 se ha llevado a cabo un importante trabajo de identificación de necesidades de mejora de los procedimientos y se ha puesto en marcha la revisión de éstos. El alcance de esta mejora supondrá una aportación indirecta a la gestión responsable de la compañía, ya que contribuirá a un uso más eficiente, pero también más humano, de los recursos.

2.8.1. Órganos de gobierno y de gestión interna

HITOS

- Implantación de la nueva **Sede Electrónica** de Adif AV que ha permitido la integración de servicios electrónicos.
- Implantación de **herramienta GM-T** que permite la tramitación interna electrónica de las solicitudes y reclamaciones de todos los procedimientos habilitados en la Sede Electrónica.



COMPROMISOS

- **Tramitación por medios electrónicos** de nuevos procedimientos administrativos de competencia de la Entidad (reclamaciones de Responsabilidad Patrimonial, solicitud de Autorizaciones en Zonas. de Afección Ferroviaria, desarrollo de nuevos procedimientos que mejoren la gestión electrónica de la actividad administrativa tales como expropiaciones, concesiones administrativas, etc.).

En cuestión de contratación, Adif AV se rige por legislación vigente aplicable a las administraciones públicas sobre contratos del sector público para los contratos de obras de construcción o modificación de infraestructuras ferroviarias, con excepción de las obras de mantenimiento, señalización y electrificación. En materia de patrimonio, está regida por la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas[1].

El Consejo de Administración es el máximo órgano de gobierno de Adif AV y, por tanto, tiene las más amplias facultades para la administración y gestión de la Entidad. Además, tiene las competencias para determinar su estructura; fijar las normas de funcionamiento del Consejo; aprobar los presupuestos anuales, las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión y autorizar las operaciones de crédito y otras de endeudamiento.

La Entidad cuenta con otros órganos colegiados extraestatutarios creados por el Consejo de Administración. Estos órganos son: Comisión de Auditoría, Comité de Ética y Cumplimiento, Comisión de Nombramientos y Retribuciones, y el Comité de Cumplimiento del Reglamento Interno de Conducta en el ámbito del Mercado de Valores de Adif AV. Asimismo existen otros órganos de deliberación y asesoramiento de la Presidencia de la Entidad como son el Comité de Dirección y el Comité de Contratación.

De los 11 miembros del Consejo de Administración de Adif AV, **5 son mujeres,** lo que representa el **45,45%**

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

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

El Estatuto de Adif AV establece que el Consejo de Administración debe estar formado por un presidente o presidenta (que a su vez desempeña la presidencia de Adif) y por un mínimo de nueve y un máximo de diez vocales, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El Secretario del Consejo de Administración será quien tenga la condición de Secretario del Consejo de Administración de Adif (art. 25 del Estatuto de Adif AV), que tendrá voz en las reuniones, pero no tendrá derecho a voto, salvo que tenga condición de vocal[1].

A 31 de diciembre de 2022 el Consejo de Administración se reunió en 13 ocasiones (11 sesiones ordinarias y dos sesiones extraordinarias), y estaba formado por once miembros: la Presidenta, el Secretario del Consejo y nueve vocales[2].



[1] Contenido vinculado al indicador **2-10**: Designación y selección del máximo órgano de gobierno
[2] Contenido vinculado al indicador **2-11**: Presidente del máximo órgano de gobierno

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN ADIF AV 2022

27/07/2021

Dª. María Luisa Domínguez González

30/01/2019

D. Guillermo Martínez de Simón

[Acuerdo del Consejo de Administración de Nombramiento como Secretario del Consejo de Administración de ADIF de fecha 30/01/2019. Según lo dispuesto en el artículo 25.1 del Estatuto de ADIF-Alta Velocidad, será Secretario del Consejo de Administración de la Entidad quien lo sea del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)]

03/06/2022
D. Francisco Alfonsín Bellido

19/05/2021
D. Pedro Aller Fernández

14/03/2022
Dª. Eva Ballesté Morilla

12/04/2022
Dª. María del Carmen Corral Escribano

24/03/2022
D. Juan Pedro Fernández Palimino

12/04/2022
D. Casimiro Iglesias Pérez

31/05/2022
Dª. Estela Ríos Muñoz

06/09/2021
D. Raul Míguez Bailo

28/12/2022
Dª. Isabel Vela Cuevas

CESES

Los ceses producidos en el seno del Consejo durante 2022 han sido:

28/12/2022
D. José Antonio Atienza García

03/06/2022
D. Rafae García Martínez

12/04/2022
D. Jorge Ballesteros Sánchez

25/03/2022
D. Julian González Cid

31/05/2022
D. Domingo García Díez

10/11/2022
D. Javier Herrero Lizano

12/04/2022
D. Jesús Miguel Fumanal Orús

14/03/2022
D. Jesús Miguel Pozo de Castro

10/11/2022
D. Fernando Fernández Dominguez

31/05/2022
Dª. María Pilar Seisdedos Espinosa

Presidenta · Secretario · Vocales

45,45% mujeres en el Consejo de Administración

Dicho Consejo tiene asignadas las siguientes funciones principales:

- Determinar la estructura de la Entidad y las directrices para la modificación de la plantilla y sus condiciones retributivas básicas
- Establecer las normas de funcionamiento y de adopción de acuerdos del propio Consejo
- Aprobar los presupuestos anuales de explotación y capital, el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Aprobar las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento
- Actuar como órgano de contratación en contratos con presupuesto de licitación superior a 6M€

La delegación de voto no se contempla ni en el Estatuto de Adif AV, ni en las Normas Generales de Funcionamiento del Consejo de Administración de la Entidad. Los acuerdos del Consejo de Administración se tomarán por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados.
La Presidenta es la encargada de deshacer los empates.
Los miembros del Consejo de Administración no recibirán remuneración ni compensación por asistir a las sesiones.

OTROS ÓRGANOS DE GESTIÓN INTERNA

Comisión de Auditoría	Ejerce funciones de supervisión de la información económico-financiera e informa al Consejo de Administración de sus actuaciones y de aquellas cuestiones relevantes que el mismo estime que debe conocer. En el ejercicio 2022, la Comisión de Auditoría de Adif AV se ha reunido en 2 ocasiones. Está integrada por 4 miembros (50% Mujeres).
Comité de Dirección	El Comité de Dirección funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidenta. Le corresponden las siguientes funciones: • Asesorar a la Presidenta acerca de asuntos de su competencia. • Asesorar a la Presidenta acerca de asuntos del Consejo de Administración que deban ser puestos en su conocimiento o aprobados por ella. • Deliberar sobre otros asuntos de Adif AV que por iniciativa de la Presidenta o a propuesta de los miembros que componen el Comité de Dirección, se decidan incluir en el orden del día. El Comité de Dirección de Adif AV se ha reunido en el año 2022 en 34 ocasiones. Está integrado por 3 miembros (0% Mujeres).
Comisión de Nombramientos y Retribuciones	El Consejo de Administración de la E.P.E. de Adif AV acordó, en su sesión del 29 de enero de 2018, aprobar la creación de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la Entidad. Está constituida por un Presidente y dos vocales. En la actualidad, todos los miembros designados el 29 de enero de 2018, han sido cesados como vocales del Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad. Sus principales funciones son: • 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 AV cumplan con la obligación de no incurrir en causas de prohibición o incompatibilidad legal alguna para el desempeño de sus funciones de Consejero. La Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Adif AV no celebró en el año 2022 reunión alguna. Está integrada por 3 miembros, actualmente vacantes (0% Mujeres).

Comité de Contratación	El Comité de Contratación funciona como un órgano extraestatutario de deliberación y asesoramiento de la Presidenta. Le corresponden las siguientes funciones: • Asesorar a la Presidenta en asuntos relativos a la Contratación que sean competencia de éste, por atribución directa o por delegación del Consejo, así como aquellos cuya competencia corresponda al Consejo de Administración y que han de ser sometidos a aprobación o conocimiento de este por la Presidenta. • Deliberar cualquier otro asunto concerniente a la Contratación de la Entidad. El Comité de Contratación de Adif AV se ha reunido en el año 2022 en 34 ocasiones. Está integrado por 3 miembros (0% Mujeres).
Comité de Cumplimiento de Reglamento Interno de Conducta en el Ámbito del Mercado de Valores de Adif AV	El Comité de Cumplimiento de Reglamento Interno de Conducta en el Ámbito del Mercado de Valores de Adif AV es un órgano extraestatutario de la Entidad, integrado por su Presidente y 3 vocales. Entre sus funciones se encuentran: • Evaluar la eficiencia de los procedimientos internos y supervisar el cumplimiento general de las medidas de salvaguarda de la Información Privilegiada establecidas en el Reglamento. • Adoptar las medidas necesarias para la formación de los empleados en materia de aplicación del Reglamento. • Interpretar las normas contenidas en el Reglamento, resolver dudas sobre su aplicación y su adaptación a la legislación vigente. • Informar anualmente al Comité de Seguimiento del Código Ético y de Conducta de cuantas incidencias relevantes surjan. El Comité de Cumplimiento de Reglamento Interno de Conducta en el Ámbito del Mercado de Valores de Adif AV no celebró en el año 2022 reunión alguna. Está integrado por 4 miembros, actualmente vacantes (0% Mujeres).
Comité de Riesgos	El Comité de Riesgos es el Órgano principal sobre el que se articula el desarrollo de la función de Gestión Integral del Riesgos de la Empresa. Conforme se establece en la Política GIR, entre sus responsabilidades destacan: • Elaboración y actualización, al menos con carácter anual y siempre que se determine su necesidad, del Mapa de Riesgos de la Entidad. • Seguimiento de los riesgos ya identificados, sus controles, indicadores y planes de acción, a lo largo del ejercicio con la periodicidad requerida. • Aprobar las políticas específicas, que procedan, que se desarrollen en materia de gestión de riesgos. • Determinar y revisar el perfil de riesgo objetivo de la compañía, garantizando su alineamiento con la estrategia de la Entidad. • Informar al Comité de Dirección, elevando para su aprobación aquellas propuestas necesarias para el correcto desarrollo de la función de riesgos. El Comité de Riesgos de Adif AV se ha reunido en el año 2022 en 4 ocasiones. Está integrado por 25 miembros (24% Mujeres).

Comité del Sistema de Control Interno de la Información Financiera	De acuerdo con las Normas de funcionamiento aprobadas de dicho Comité, le corresponden entre otras las siguientes funciones: • Aprobar el alcance del Sistema, es decir, de los procesos clave recogidos en el mismo. • Revisar todos los procesos del SCIIF y su validación. • Elaborar los informes de seguimiento anual del SCIIF. • Analizar la supervisión del SCIIF realizada por la Dirección de Auditoría Interna. • Propuesta de auditoría externa del SCIIF, en su caso. El Comité del Sistema de Control Interno de la Información no Financiera de Adif AV se ha reunido en el año 2022 en 2 ocasiones. Está integrado por 15 miembros (40% Mujeres).
Comité de Ética y Cumplimiento	Órgano encargado de velar, en última instancia, por el cumplimiento del Código Ético y de Conducta. El Comité de Ética y Cumplimiento de Adif AV se ha reunido en el año 2022 en 2 ocasiones. Está integrado por 6 miembros (16,67% Mujeres).



2.8.2. Ética y transparencia



HITOS

- Refuerzo de **mecanismos para la prevención, detección y corrección del fraude**, la corrupción y los conflictos de intereses.
- Actualización de políticas para **mejora del Modelo Corporativo de Cumplimiento Normativo.**
- Realización de una nueva **Política de protección al informante de irregularidades.**



COMPROMISOS

- **Incentivar la cultura ética** a través del plan de comunicación, sensibilización y formación.
- Ejecución de un **plan de medidas antifraude.**
- Participación en programa internacional acelerador de Derechos Humanos de la asociación Pacto Mundial de Naciones Unidas.

En el presente capítulo se realiza una breve descripción sobre como Adif AV gestiona la corrupción, el soborno, la lucha contra el fraude y la protección de los Derechos Humanos en sus actividades.

PRIORIDADES EN MATERIA DE CORRUPCIÓN Y SOBORNO



PREVENCIÓN



CONCIENCIACIÓN



ANÁLISIS DE RIESGOS



COMPORTAMIENTO DISCIPLINADO

2.8.2.1. Prevenir la corrupción y el soborno

VALORES, PRINCIPIOS, ESTÁNDARES Y NORMAS DE CONDUCTA

Adif AV cuenta desde 2009 con un **Código Ético y de Conducta** aprobado por el Consejo de Administración, cuya revisión y actualización fue en marzo de 2015, teniendo en cuenta los cambios normativos en materia de responsabilidad penal y los principios que inspiran la ley 19/2013 de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. En 2019 y dentro del proceso de mejora continua, se procedió a la revisión y actualización del Modelo Ético de Adif AV, revisando el Código Ético y de Conducta y aprobando una serie de políticas y procedimientos[1].

Mediante este conjunto de políticas y procedimientos se establecen las pautas esperables de comportamiento íntegro, responsable y transparente de todo el personal, en el desempeño cotidiano de sus labores y en sus relaciones profesionales. Es importante destacar que las partes firmantes del I Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad, Dirección y Sindicatos, se han adherido al mismo.

En 2022, **50 empleados** se han formado en materia de ética

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

[1] Contenido vinculado al indicador **2-24**: Incorporación de los compromisos y políticas.

De esta forma, Adif AV garantiza que todos sus empleados lo conozcan y actúen de acuerdo a sus principios. Este texto recoge los valores y principios éticos de la Entidad, con el objetivo de formalizar las pautas éticas esperables que se derivan de los mismos y que son de aplicación a todas las personas que pertenecen a ella o a sus órganos de gobierno y a todos los terceros que tengan relación con la misma.



El Código recoge los siguientes compromisos:

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

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

CANAL ÉTICO

El Canal Ético actúa como canal para la recepción y atención de incumplimientos potenciales del Código Ético y de Conducta. A través de él se admiten denuncias enviadas tanto por el personal de Adif AV a través de la Intranet, como de terceros a través de la página web. Las denuncias podrán ser anónimas siempre y cuando se acompañen de pruebas o indicios que justifiquen el inicio de una investigación. Durante el procedimiento de comunicación y gestión de las notificaciones realizadas a través del Canal Ético, quedan garantizados los siguientes compromisos:

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

En 2022 se han realizado 425 visitas al canal ético externo de Adif AV (1.872 en 2021), **recibiéndose 5 notificaciones** (3 en 2021) **relacionadas con presuntos incumplimientos del Código Ético**

MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

En el marco de la orientación estratégica de Adif AV 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 AV como una Entidad Pública bien gestionada y gobernada bajo los principios de ética y transparencia, se establece una **Política Corporativa de Lucha contra el Fraude.** Esta Política se aplica a todos los miembros del Consejo de Administración, de la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a todos los empleados de Adif AV.

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

- Compromiso de comunicar cualquier indicio de fraude por las vías habilitadas para ello.
- Impulso de una cultura que ejerza un efecto disuasorio para cualquier tipo de actividad fraudulenta.



- Transmisión de información fiable a la sociedad, para formar una imagen fiel de las actividades, estrategia y desempeño económico, social y ambiental de Adif AV.
- Rechazo de conductas engañosas, fraudulentas o maliciosas que lleven a Adif AV a obtener ventajas indebidas o desleales.

La Entidad cuenta con las siguientes **políticas y procedimientos en relación con la prevención de la corrupción y el soborno:**

- Código Ético y de Conducta.
- Modelo de Gestión del Código Ético.
- Reglamento del Comité de Ética y Cumplimiento.
- Procedimiento de Gestión del Canal Ético.
- Política de Conflicto de Interés.
- Procedimiento de Gestión de Conflictos de Interés.
- Política Corporativa de Lucha contra el fraude.
- Procedimiento de Prevención, detección y gestión del fraude.
- Procedimiento de Gestión del Riesgo de fraude en Fondos Europeos.
- Política de Atenciones y Regalos.
- Política de uso de medios tecnológicos.
- Política de protección al denunciante.
- Plan de medidas antifraude.
- Cursos de Adif contra el fraude, la corrupción y los conflictos de interés.

POLÍTICAS CORPORATIVAS



- Código Ético y de Conducta
- Política Corporativa de Lucha contra el Fraude
- Política de Prevención y Gestión de Conflictos de Interés
- Política de Calidad
- Política de Medio Ambiente
- Política Preventiva
- Política de I+D+i
- Política de Seguridad de la Información
- Política de Gestión Integral de Riesgos
- Política de Accesibilidad Universal
- Política de Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera
- Política de Seguridad Patrimonial
- Política de Uso de Medios Tecnológicos
- Política de Protección al Informante de Irregularidades
- Directriz para la Política y Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria
- Política de Patrocinios
- Política de Atenciones y Regalos

Durante 2022 se ha **revisado y actualizado el Modelo de Cumplimiento,** con la actualización de dos procedimientos y la aprobación de una nueva política, encontrándose vigente el Código Ético y de Conducta. Además, ha realizado la actualización del procedimiento de gestión de Riesgo de Fraude en Fondos Europeos en cumplimiento del plan de medidas antifraude y normativa del MRR.

MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO

	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Notificaciones Canal Ético	2	3	5
Declaraciones de ausencia de conflicto de interés	1.050[1]	136	166
Empleados formados en ética	439[1]	84	50
Consultas sobre conflictos de interés	30[1]	0	5
Consultas sobre política de atención y regalos[2]	N/D	1	4

MEDIDAS ADOPTADAS PARA LA LUCHA CONTRA EL FRAUDE

La lucha contra el fraude es un pilar fundamental dentro del modelo de Cumplimiento Normativo de Adif AV.

Para demostrar su compromiso de tolerancia cero con el fraude y la corrupción, la Entidad 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 P**rocedimiento de Prevención, Detección y Gestión del Fraude** que establece los objetivos, las responsabilidades y las medidas antifraude de Adif AV.

[1] Dato agregado Adif y Adif AV

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

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



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

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

Por otro lado, y en el marco de la **Ley 19/2013 de Transparencia,** Adif AV mantiene su fiel compromiso de seguir reforzando la transparencia de su actividad, conforme a las mejores prácticas nacionales e internacionales. Por ello, cuenta con el **Portal del Ciudadano** donde cualquier parte interesada puede acceder a la documentación pública de la Compañía.

Además, Adif AV participa en el **Portal de Transparencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,** donde se puede consultar información sobre otros organismos públicos, sociedades mercantiles y fundaciones en relación con diferentes canales.

Políticas aplicadas y sistema de gestión de indicadores

Dada la naturaleza jurídica de la organización, Entidad Pública Empresarial (EPE), es inviable tener internamente políticas específicas de vinculaciones con partidos políticos o actividades de *lobbies* ya que aplica la normativa pública.

Esta imposibilidad se regula *"ex profeso"* en su Estatuto de creación de la Entidad a través de Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, donde se justifica la naturaleza como ente público y la imposibilidad de tener vinculaciones con partidos políticos o actividades de *lobbies.* El propio estatuto regula la actividad, finalidad y controles donde no se permite ni estipula la capacidad de realizar las actividades referidas. Además, toda la actividad se encuentra fiscalizada por parte de la Intervención General del Estado, IGAE, al ser un ente público. Específicamente, su presupuesto económico viene de los presupuestos generales del Estado, sometidos a ese control económico-financiero.

Además, es aplicable la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

https://www.adif.es/sobre-adif/transparencia/informacion-economica



2.8.2.2. Compromiso con los Derechos Humanos

Mediante su Código Ético y de Conducta, Adif AV manifiesta su compromiso con el trato digno y respetuoso de todas las personas. Con ello, ratifica los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y la Declaración Tripartita de la organización del Trabajo, así como los 10 Principios universales del Pacto Mundial de Naciones Unidas en las áreas de Derechos Humanos, Normas Laborales, Medioambiente y Lucha contra la Corrupción. Todos los empleados de Adif AV deben respetar a todas las personas con las que la Entidad se relaciona, tanto dentro como fuera de la organización. En este sentido, la no discriminación, la igualdad de oportunidades y el trato digno son esenciales para contar con un ambiente de trabajo estimulante y productivo en Adif AV, que se traduzca en una relación positiva y de confianza con los grupos de interés.

Adif AV es una entidad pública, por lo que la *Due Diligence* es diferente en relación al sector privado. El riesgo en relación con Derechos Humanos es muy bajo, ya que la actividad que se desarrolla es en España donde hay una normativa muy reglada que cumple con el respeto de los derechos humanos.

Precisamente, **por ser Entidad Pública la *Due Diligence*** en todas las contrataciones que se realizan es la aplicación de la propia **Ley de Contratos del Sector Publico**, que contiene todos los requerimientos y exigencias en cuanto a condiciones fiscales, garantías, condiciones sociales o medioambientales que deben cumplir los licitadores.

En la auditoría del sistema de gestión de riesgo de fraude, se traslada que el carácter público de Adif AV y la aplicación de la Ley de contratos constituye una *Due Diligence* de facto, la propia aplicación de la normativa pública, que se aplica como *Due Diligence* para contratar a proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.

Todo el **Modelo de Gestión Ética** constituye medidas para prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos, incluido el respeto a los derechos humanos, teniendo un Canal ético para denunciar conductas.

2.8.3. La Gestión de riesgos



HITOS

- En ámbito ASG, fomento y contribución al **desarrollo de los procedimientos y métodos** que permitan gestionar los riesgos asociados a la Entidad teniendo en cuenta el factor humano y su interacción con dicha actividad.
- Colaboración con actividades relacionadas con el **Proyecto SIGMA.**
- **Integración del proceso del SCIIF, Sistema de Control Interno de la Información Financiera** y evidenciado del cumplimiento de los principios relevantes del marco COSO.
- Mejora continua del componente de Buen Gobierno pero afectando a los tres pilares ASG a través de la **Integración y sistematización de la información** en los ámbitos de gestión de riesgos.
- **Despliegue del modelo de gestión integral de riesgos** a otros ámbitos de actividad y planes específicos (Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia), con el objetivo de incrementar el alcance, utilidad y efectividad de la información aportada.
- Incorporación de elementos cuantificadores en el modelo de **gestión integral de riesgos.**
- **Profundización en los riesgos ASG.**



COMPROMISOS

- Mejora y actualización de la d**ocumentación relacionada con la Gestión de Riesgos y Diseño Seguro.**
- Integración de los **factores humanos y organizativos en la gestión de riesgos.**
- Mejora continua del **modelo de gestión integral de riesgos,** redundando en los correspondientes aspectos ASG.
- Incorporación de **nuevos elementos al modelo** que permiten objetivar la evaluación de los riesgos.



2.8.3.1. Sistema de Gestión Integral de Riesgos

Adif AV dispone de sistemas específicos de gestión de riesgos en las principales materias ASG que resultan de aplicación a la actividad y características de la Entidad, destacando específicamente medioambiente, seguridad integral y cumplimiento normativo. Cada uno de estos subsistemas aplica la normativa vigente en lo referente a la identificación, valoración y gestión de los riesgos específicos.

La Compañía aporta una visión transversal e integrada de los riesgos con una perspectiva de empresa, poniendo especial foco en aquellos que pudieran suponer una amenaza a la continuidad y estrategia de la Entidad. En este sentido, el **modelo GIR (Gestión Integral de Riesgos)** sigue una metodología adaptada de COSO ERM e ISO 31.000, contando con la involucración de los diferentes ámbitos de actividad de la Entidad que forman parte activa en todo el proceso (identificación, análisis, evaluación, monitorización y seguimiento).

En concreto, la identificación de riesgos críticos y estratégicos se realiza anualmente mediante un procedimiento de encuestas, aunque contemplando la posibilidad de revisión de los riesgos durante el ejercicio ante cualquier evento identificado. Para la evaluación de los riesgos, se aplica un modelo basado en escalas y se complementa con la visión de empresa aportada por el **Comité de Riesgos.**

Durante todo el ciclo, será la figura del Comité de Riesgos el elemento clave de canalización de toda la información relativa a los Riesgos Críticos y Estratégicos a aspectos vinculados con el Buen Gobierno y Transparencia, que suponen una amenaza para la Entidad. Todo ello mediante la sensibilización y concienciación de todos los actores del modelo GIR, y fomentando la comunicación y participación de los distintos ámbitos de la Entidad, aportando una visión consolidada que contribuye a incrementar la efectividad del proceso de toma de decisiones de los órganos de dirección de la Entidad.

Además, se realiza un seguimiento basado en indicadores clave de riesgos, que permiten monitorizar los principales componentes de los riesgos, evaluando si los valores registrados se encuentran dentro de los umbrales admisibles. Análogamente, el modelo se complementa con la incorporación y seguimiento de las medidas y planes de acción que permiten dar respuesta a escenarios de evolución negativa de los riesgos.

De acuerdo con las principales recomendaciones, se vienen realizando revisiones para asegurar que han sido tenidos en cuenta y aparecen representados los riesgos asociados a los componentes ASG, de modo que la verificación de su presencia en el proceso de identificación de riesgos asegura disponer de un mapa completo.

En el Mapa de Riesgos Críticos y Estratégicos se encuentran representados los principales componentes del **modelo ASG:** riesgos asociados a aspectos medioambientales, cambio climático, reputación corporativa, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas

Durante el ejercicio 2022, debe destacarse la implantación del modelo GIR en el **seguimiento de la gestión y ejecución de los Fondos MRR/PRTR** (Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia). La esencia de la naturaleza del Plan descansa sobre los principales componentes ASG (cohesión económica, social y territorial, resiliencia, apoyo a la transición ecológica, entre otros aspectos), por lo que su no cumplimiento tiene un impacto directo en esta materia. La magnitud y relevancia de las inversiones contenida en este Plan (tanto económica, como social y ambiental), hacen considerarlo como una oportunidad estratégica de nivel prioritario para el Administrador.

Así, como parte de los componentes de gestión del Plan en la Entidad, se ha definido un mapa de riesgos específico que refleja las principales amenazas que puedan impedir tanto la consecución de los objetivos del Plan, como aquellas que pudieran afectar al normal desarrollo de la actividad de la Entidad durante su ejecución.

Desde la perspectiva temporal, el mapa representa riesgos de diferente horizonte temporal (corto, medio y largo plazo) conforme las características de la infraestructura y actividad que gestiona la Entidad.

Los principales impactos, comunes a todos los riesgos identificados anteriormente descritos, aunque con diferente orden de magnitud, versan sobre tres ejes: económicos (relativos a sanciones y consecuencias relacionadas con la operación), reputacionales (pérdida de confianza de los grupos de interés, reputación empresarial) y operacionales (afectación en la operación del tráfico ferroviario y servicios prestados y desarrollo de la actividad).

2.8.3.2. Principios de la política de gestión integral de riesgos

El **Comité de Riesgos** es el órgano principal sobre el que se articula el desarrollo de la función de Gestión Integral del Riesgos de la Entidad.

Durante el ejercicio 2022 se han mantenido **4 reuniones,** en las que se ha abordado y puesto en común la evaluación global del ciclo anterior, la elaboración de un mapa de riesgos para el ejercicio valorados en términos de impacto y probabilidad, y el seguimiento trimestral de estos riesgos y los planes de acción desarrollados para su gestión.

Durante 2022 el Comité de Riesgos ha estado compuesto **por 25 personas,** de las cuales **el 24% son mujeres**

En relación a ello, la **Política GIR** (Gestión Integral de Riesgos) establece los pilares básicos sobre los que se asienta el modelo de gestión de riesgos. Estos elementos vertebradores han de mantener una línea de continuidad y estabilidad coherentes con la evolución del modelo y la realidad del entorno. En este sentido, la Política GIR está diseñada para dar respuesta tanto a escenarios continuistas como de incertidumbre e inestabilidad como el actual.

Además, el Sistema GIR considera la posibilidad de actualizaciones puntuales del mapa de riesgos ante acontecimientos singulares o variaciones significativas de contexto, aplicándolo bien con la revisión de los riesgos gestionados, la inclusión de nuevos riesgos en el mapa, o la elaboración de mapas específicos que permiten focalizar temporalmente la gestión en algunos aspectos, y particular la información para tomas de decisiones singulares. Bajo estas premisas, la Política de Gestión Integral de Riesgos se mantiene vigente en las mismas condiciones y contenido que se establecieron desde su firma en 2017.

Por otro lado, el mapa de **Riesgos Críticos y Estratégicos** de la Entidad, sometido a una actualización periódica anual tal y como establece la Política GIR, representa las principales amenazas e incertidumbres a los que la Entidad se encuentra expuesta, evidenciando un alineamiento con la evolución del contexto tanto global como de aquel en el que el Administrador desarrolla su actividad. Estos riesgos, en síntesis, quedan reflejados en las siguientes categorías:

- **Seguridad.** Riesgos relativos a incidentes, accidentes o ataques que puedan afectar a la continuidad de las operaciones de la Entidad, la integridad de sus activos, clientes o al medioambiente.
- **Operaciones.** Circunstancias que podrían amenazar la calidad de los servicios prestados.
- **Personas:** Riesgos relativos a las dificultades en la adecuación de plantilla y gestión del talento en el desarrollo de la actividad. Se incluyen, adicionalmente, los derivados de la exposición de los trabajadores a situaciones de riesgo.
- **Reputacional y cumplimiento.** Cuestiones relacionadas con el refuerzo del buen gobierno, transparencia y responsabilidad propios de una empresa de naturaleza pública. Se incluyen aquellos riesgos derivados de la falta de observación de la normativa y regulaciones que resultan de aplicación, y/o de los códigos de buenas prácticas adoptados voluntariamente.
- **Financieros.** Afectan a aspectos vinculados con la disponibilidad de recursos y la sostenibilidad financiera de la Entidad.
- **Otros Proyectos.** Eventos derivados de la participación de la empresa en proyectos de naturaleza complementaria.

En particular, desde la **perspectiva ASG** se encuentran representados riesgos asociados a aspectos medioambientales relacionados con las consecuencias del desarrollo de la actividad empresarial, el cambio climático, la reputación, fraude y aquellos relativos a la seguridad, salud y evolución de las personas que forman parte de la Entidad.

Esta información, y la resultante de su gestión (medidas y planes de acción, etc.), es uno de los componentes de monitorización periódica del Plan en la Entidad, complementando adicionalmente aquella derivada de la gestión de los Riesgos Críticos y Estratégicos de la entidad (y viceversa).

Respecto a las oportunidades, son abordadas en los diferentes componentes que desarrollan la Estrategia de la Entidad.



2.8.3.3. Gestión de Riesgos Operativos

La Entidad realiza labores de identificación de **riesgos relacionados con la seguridad operacional o la seguridad en la circulación en proyectos, en cambios organizativos o en el desarrollo general de la actividad.**

Por tanto, se detectan gran número de riesgos técnicos, organizativos o de explotación, que pueden tener impacto en cuestiones ambientales, sociales o de buen gobierno, aunque el objeto de su detección está más orientado a resolver problemáticas relacionadas con la operación ferroviaria.

- Los riesgos de buen gobierno más comúnmente detectados están asociados al cambio de funciones de los agentes de Adif. Para mitigar estos riesgos, se establecen programas de formación, períodos de prueba y vigilancia.

- Durante la redacción de proyectos, el control de los riesgos ambientales que pueden detectarse se realiza mediante medidas impuestas en los Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares (PPT), en general, mediante el cumplimiento de la normativa en vigor.

Los objetivos principales se encuadran en el marco común de los objetivos del PE2030. Por ejemplo, dentro del Pilar Seguridad, uno de los objetivos es el de mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad. Para ello se articulan las siguientes acciones, cuyas fechas objetivo están programadas a lo largo de 2023:

- Mejora y actualización de documentos relacionados con Gestión de Riesgos y Diseño Seguro:

  + Se están revisando todos los procedimientos, además del Procedimiento General de Diseño Seguro de Infraestructuras Ferroviarias. El objetivo es hacer que sean más operativos y eficaces, resolviendo incoherencias de la metodología, para facilitar la utilización de estos documentos como guías del proceso de redacción de proyectos y la gestión de riesgos asociados al mismo.

  + Se crean nuevos documentos de trabajo para facilitar el desarrollo de la Gestión de Riesgos. Concretamente, se va a plantear incluir en la normativa la "Guía para la Redacción del Estudio Previo de Seguridad".

- Integración de los factores humanos y organizativos en la gestión de riesgos:

  + Participación en mesas y grupos de trabajo enfocados a identificar riesgos derivados del factor humano y proponer medidas de mitigación, para su integración en el Registro General de Peligros.

Durante 2022 se ha llevado a cabo un importante trabajo de **identificación de necesidades de mejora de los procedimientos y se ha puesto en marcha la revisión de éstos.** La actualización de los procedimientos que se va a consolidar en 2023 será ventajosa para la empresa en el campo de la gestión de riesgos y el Diseño Seguro. El alcance de esta mejora supondrá una aportación indirecta a la gestión responsable de la compañía, ya que contribuirá a un uso más eficiente, pero también más humano, de los recursos.

Además, se supervisa la correcta aplicación del **Método Común de Seguridad** en su área de aplicación (proyectos). El fin principal es identificar y evaluar los riesgos, incluyendo la adopción de medidas de mitigación o de control del riesgo. La gestión de estas acciones se lleva a cabo mediante la elaboración, revisión y cumplimiento de procedimientos y otros documentos. Concretamente aplican los procedimientos de Adif y Adif AV relacionados con la redacción de proyectos (o la gestión de contratos para la redacción de estos), además de los relacionados con Estudios Funcionales y los Cambios Organizativos de personal.

En cuanto a actualizaciones para 2023 de estos documentos, se está liderando o se participa en la revisión de:

- Diseño Seguro de Infraestructuras Ferroviarias.
- Gestión de contratos de servicios para la Redacción de Proyectos de Alta Velocidad de Infraestructura Energía y Estaciones.
- Redacción de Documentos de Estudios Funcionales.
- Gestión de la Redacción de Proyectos de Modificación de Infraestructura de Red Convencional.
- Redacción de Estudios y Proyectos Seguros (propuesta de supresión).
- Catálogo de Riesgos para Contratistas y Proveedores.

Algunas de las actualizaciones versan sobre la matización del alcance de las acciones de los procedimientos, su adaptación a documentos normativos reglamentarios o la facilitación de guías/catálogos que permitan una cumplimentación más pautada de los formatos o formularios de estos procedimientos.

Con respecto a los cambios organizativos, se trabaja en el análisis de los riesgos que se pueden producir, indicando responsables de la implantación y seguimiento de los requisitos que sean adecuados para el cambio en cuestión.



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

El SCIIF es una de las piezas clave que componen el sistema de Buen Gobierno de las compañías. Así, las Entidades deben reportar su descripción y funcionamiento dentro del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

El proceso del SCIIF ha sido integrado durante el año 2022 en el Sistema de Gestión de la Compañía. Igualmente se ha finalizado la implantación y se ha llevado a cabo la **primera ejecución de los controles informáticos generales (ITGC)** del SCIIF y se ha evidenciado el **cumplimiento de los principios relevantes del marco COSO para el SCIIF.** Además, se mantiene en funcionamiento, realizándose labores de desarrollo y mejora constante del sistema.

El SCIIF tiene como objetivo iniciar el análisis estructural y funcional de las diferentes evidencias aportadas como soporte de los controles definidos en el sistema para su actualización y mejora en caso de ser necesario

El SCIIF, como conjunto de procesos que son parte del control interno de la Compañía, permite cumplir con los criterios de Buen Gobierno que se deben seguir en Adif AV para aplicar las mejores prácticas de gobierno corporativo, extendiendo sus beneficios de transparencia e independencia de gestión al mayor número de partes afectadas por las posibles decisiones empresariales.

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

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

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

- **Existencia y ocurrencia**: las transacciones, hechos y demás eventos recogidos por la información financiera existen y se han recogido en el momento adecuado.
- **Integridad:** la información refleja la totalidad de las transacciones, hechos y demás eventos en los que la Entidad es parte afectada.
- **Valoración:** las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad con la normativa aplicable.
- **Presentación, desglose y comparabilidad:** las transacciones, hechos y demás eventos se registran y valoran de conformidad 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 pasivo.



El SCIIF de Adif AV se inspira en COSO III, marco de referencia integrado de control internacionalmente reconocido que se sustenta en tres elementos claves: **soporte documental de los controles o evidencias, evaluación continua a través del ciclo anual y esquema de responsabilidades piramidal**

La Entidad cuenta con una **Política del SCIIF** aprobada por el Consejo de Administración en la que se establece la metodología, competencias y principios que sienta las bases del SCIIF en Adif AV.

Además, 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:

FASES DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE LA INFORMACION FINANCIERA



1. Determinación del alcance del SCIIF

Análisis de la información contenida en los estados financieros.

2. Documentación de nuevos procesos o actualización de los existentes

Narrativa o descripción del proceso.

3. Ejecución de los controles y conclusión sobre su efectividad

Herramienta informática de control de riesgos.

4. Supervisión de la ejecución y conclusión sobre su efectividad

Semestralmente se supervisa el sistema.

5. Información y comunicación

Seguimiento y mantenimiento continuo del sistema.

6. Evaluación del SCIIF

Anualmente se evalúan cada uno de los procesos y el sistema conjunto.

El SCIIF en Adif AV contribuye a la aplicación de las mejores prácticas de Gobierno de las sociedades en todos los procesos clave de la entidad con impacto en la información financiera. Para cada proceso, el sistema proporciona su descripción y las actividades de control definidas para mitigar los riesgos de *reporting* de la información financiera de dicho proceso.

Los **procesos clave** de la entidad con impacto en la información financiera recogidos en el alcance del ejercicio 2022 han sido los siguientes:

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

Además, están integradas en el SCIIF las actividades o controles relacionados con la información financiera que evidencian el cumplimiento de los principios de COSO.

Por otro lado, el ciclo 2022 en Adif AV, tiene definidas **256 actividades de control**, incluyéndose controles, supervisión semestral y evaluación anual. La ejecución de estas actividades de control con la periodicidad establecida a lo largo del ejercicio supondrá **1.100 ejecuciones** a cierre del ejercicio 2022. Además, en la ejecución de estas actividades de control están involucradas en el ejercicio 2022, **117 personas de la Entidad.**

Con relación a la actualización y mantenimiento del sistema, durante el ejercicio 2022 se han realizado **157 cambios en las actividades de control,** bien por alta de nuevas actividades o modificaciones de las mismas derivadas de cambios organizativos, revisión del proceso o desarrollos del SCIIF.

COMITÉ DEL SISTEMA DEL CONTROL INTERNO DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA

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

En **2022** el **Comité del SCIIF** ha estado formado por 15 miembros de los cuales **el 40 % son mujeres**

Para el ciclo 2022 el Comité del SCIIF se ha reunido 2 veces de manera telemática en junio y diciembre. En dichas sesiones se ha procedido a la revisión anual del ejercicio anterior, la aprobación del alcance del ejercicio de 2022, el seguimiento del ciclo 2022, así como de los desarrollos realizados, y del estado de los planes de acción activos o que han sido finalizados durante el año.



2.8.3.5. Riesgos ASG. ESG Risk Rating

HITOS

- **Renovación *Framework* de Financiación Verde de Adif Alta Velocidad.**
- Publicación del **informe anual de Bonos Verdes** con información para los inversores indicando los proyectos elegibles que han recibido fondos procedentes de la emisión de bonos verdes ejecutada en 2021.



COMPROMISOS

- **Adaptación al *EU Green Bond Standard***, futuro Estándar de Bonos Verdes publicado por la Comisión Europea en julio de 2021 que aún no ha entrado en vigor, y las instituciones europeas se encuentran aún definiendo y negociando su redacción definitiva.

Las **agencias de *rating* ASG** son entidades que se dedican a realizar una evaluación en profundidad de empresas y organizaciones, con el fin de emitir una calificación en relación con su cumplimiento y vigilancia de factores ASG.

En general, estas entidades realizan dos tipos de análisis: solicitados y no solicitados. En el primer caso, una organización los contrata para emitir una calificación ASG sobre su actividad y procesos internos. En el segundo, estas entidades realizan el análisis a partir de la información pública disponible de la organización sujeto de este análisis, bien por iniciativa propia debido a la relevancia en los mercados financieros de la empresa analizada, o bien por solicitud de los inversores que son clientes de estas agencias de calificación.

Aunque en principio estos análisis no solicitados suelen estar basados solamente en la información pública disponible, estas entidades de rating acostumbran a contactar a la empresa analizada, remitiéndole una versión preliminar del análisis y darle la oportunidad de colaborar en el mismo en caso de que la información a la que necesita acceder la agencia de rating no esté disponible o esté desactualizada o incompleta, o se pueda ampliar con información adicional para poder mejorar los indicadores utilizados para el análisis.

Durante el periodo **2022, dos agencias de rating han contactado a Adif Alta Velocidad para informarle de la realización de una evaluación de su perfil ESG: Sustainalitycs e ISS ESG.** A partir de la versión preliminar del rating ASG de ambas agencias, se contactó a todas las áreas implicadas de Adif Alta Velocidad, para recabar de las mismas la información específica relativa a sus diferentes ámbitos que pudiera servir para completar la información que ambas agencias de calificación tenían, y mejorar el rating final que emitieran en la medida de lo posible.

En 2022 se ha recibido la certificación de la empresa **Sustainable Fitch de Adif AV** sobre su marco actualizado de financiación verde, **asignándole una calificación de "excelente"**

Tras recibir y evaluar las respuestas, **Sustainalytics** actualizó a finales de octubre el rating de Adif Alta Velocidad, **calificándolo como 6.3 ("Negligible Risk"),** y destacando la posición entre todos los ratings que mantienen: **segunda posición** dentro del sector específico de **infraestructuras del transporte** (178 compañías analizadas), y 23 dentro del universo global (de 15.635 entidades analizadas).

Corporate ESG Performance

Prime

RATED BY ISS ESG

Por otra parte, Adif AV ha recibido la **calificación de "Prime" de la Agencia ISS ESG** lo que significa que "cumple los exigentes requisitos de ISS ASG en materia de sostenibilidad en su sector".
La calificación global asignada ha sido de B+, situando a Adif Alta Velocidad entre el 10% **de compañías mejor calificadas de su sector.**



3 QUÉ HACEMOS

3 QUÉ HACEMOS

3.1. PRINCIPALES ACTIVIDADES DESARROLLADAS

3.1.1. Construcción. Actuaciones en red de AV y estaciones
3.1.2. Mantenimiento de infraestructuras (vía encomienda Adif para prestación de servicios)
3.1.3. Explotación de infraestructuras (vía encomienda Adif para prestación de servicios)

3.2. OTRAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

3.2.1. Telecomunicaciones y Energía
3.2.2. Asistencias técnicas y colaboraciones internacionales
3.2.3. Patrimonio y Urbanismo
3.2.4. Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario

3.3. RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

3.3.1. Gobierno e Instituciones
3.3.2. Sociedad
3.3.3. Personas
3.3.4. Proveedores, Socios y Aliados
3.3.5. Nuestra Gente
3.3.6. Canales establecidos con los GGII
3.3.7. Acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales

3.1. Principales actividades desarrolladas*

CONSTRUCCIÓN

La construcción abarca una parte primordial dentro de la Entidad Adif AV. Una de las prioridades que se siguen en este ámbito es la preservación del medio natural y de las especies protegidas, así como la restauración y recuperación de entornos degradados. Adif AV continúa avanzando en las obras y proyectos encomendados por el Gobierno, comunicando los territorios de la geografía española a través de una red de altas prestaciones.

EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO

Las actividades de explotación y mantenimiento de las infraestructuras titularidad de Adif AV, 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.

Las principales actuaciones que se realizan en Adif AV consisten en:

- **Explotación:** gestión el 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.
- **Mantenimiento:** operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red.

Adif AV está comprometida con un servicio seguro, que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad, así como el bienestar social apostando por un desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible del país.



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

3.1.1. Construcción*. Actuaciones en red de AV y estaciones



HITOS

- **LAV Levante. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia**. Tramo Beniel-Murcia. Puesta en servicio del tramo entre Beniel y Murcia del Carmen, abarcando una longitud total de 15,176 km, incluyendo 16 nuevos km de ERTMS Nivel 2; ejecución de soterramiento del vaso norte de la estación en el que se dispone de las vías 2 y 4 de estacionamiento soterradas para comenzar a prestar servicios de Alta Velocidad.
- **Sagrera (Barcelona):** puesta en servicio de la nueva estación de Sant Andreu con la que, junto la puesta en servicio del trazado definitivo de la línea de ancho convencional Barcelona-Granollers, culmina una de las fases claves de la operación de la Sagrera-Sant Andreu (actuaciones por valor de más de 100 millones de euros de inversión).
- **Variante de Pajares:** clausura definitiva de cuatro pasos a nivel en el trayecto entre León y La Robla, perteneciente a las Línea Venta de Baños – Gijón; puesta en explotación ampliación estación Pola de Lena.
- **LAV Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria. Tramo Venta de Baños-Burgos**: puesta en servicio 90 kilómetros de ERTMS Nivel 2 en vía única.
- **Vitoria-Bilbao-San Sebastián:** trabajos de plataforma en los distintos ramales y renovación estación.
- **Chamartín-Torrejón de Velasco:** puesta en servicio tramo.



COMPROMISOS

- Protección de **especies en peligro de extinción.**
- Cumplimiento de la **planificación de la inversión con especial atención a los contratos dotados de fondos MRR.**
- Cumplimiento de los **plazos de licitación de contratos.**
- Gestionar un **reparto equitativo de la carga de trabajo.**
- Modernizar el **proceso de gestión de datos.**
- Potenciar la **simplificación en el proceso de revisión extraordinaria de precios.**
- Realización de una **autoevaluación crítica de los procedimientos vigentes.**
- **Reducir los tiempos de tramitación de las incidencias contractuales.**
- **Contribuir a la reducción del impacto social y ambiental** de la Variante de Pajares.
- Reforzar áreas en las que se registran **cuellos de botella.**

* **Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEV-OE7)**. Aumentar las prestaciones y la calidad de la Red (PE2030)

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

La construcción abarca una parte primordial dentro de la Entidad de Adif AV. Una de las prioridades que se siguen en este ámbito es la preservación del medio natural y de las especies protegidas, así como la restauración y recuperación de entornos degradados.

Como se ha comentado previamente, entre las principales actividades que desarrolla Adif AV están la construcción, renovación y mejora de las infraestructuras ferroviarias. Las actividades más relevantes que se han realizado durante el ejercicio en términos de construcción son las que siguen a continuación:

ESTACIÓN DE MADRID CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR

En marzo 2022 comenzaron las obras de ampliación de la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor. Las obras tienen como objetivo adecuar la estación al aumento de tráfico previsto tras la puesta en servicio de nuevos tramos de la red de alta velocidad, como es el túnel de ancho estándar que la conecta con la estación de Madrid Puerta de Atocha, y por la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

Avanzan los trabajos para la conversión de las actuales vías 14 y 15 de ancho ibérico al ancho estándar UIC, así como la integración de las nuevas vías en el sector de alta velocidad de la estación, como paso previo a futuras ampliaciones del complejo para atender el crecimiento de tráficos que se han producido con las puestas en servicio de nuevos tramos de la red de alta velocidad española. Con el objeto de poder dar cumplimiento a la planificación prevista y a los objetivos marcados por la Entidad, está prevista la puesta en servicio de la cabecera sur de las vías 14 y 15 para finales del mes de enero de 2023.

Han finalizado los trabajos de acondicionamiento y reforma del antiguo vestíbulo de Cercanías bajo vías, como un gran espacio en un solo nivel, con recuperación de los núcleos de comunicación vertical preexistentes entre los andenes y el vestíbulo inferior, con la instalación de escaleras mecánicas, y escaleras fijas. La accesibilidad se completa con la inclusión de ascensores dentro del espacio distribuidor.



ZONA CENTRO

Conexión entre la LAV Madrid-Levante y la LAV Madrid-Barcelona: Durante el mes de julio de 2022 comenzaban las Obras de plataforma para la conexión en ambos sentidos de la línea Madrid-Levante con Madrid-Barcelona. Con esta conexión trenes procedentes de Barcelona podrán llegar a la estación de Chamartín por el túnel de UIC, sin cambiar de ancho, y conectar con las líneas que salen hacia el norte (y viceversa).

En trámite la licitación de las obras ampliación de dos vías y un andén de la Estación Puerta de Atocha. El proceso de construcción del proyecto de la futura Estación pasante, afecta a las vías 14 y 15, por lo que no es posible mantener las 15 vías actuales en servicio durante las obras, requisito indispensable por parte de Adif. Por este motivo se ha planteado este proyecto, que tiene por objeto que, en cualquiera de las fases de las obras, Puerta de Atocha pueda disponer de 15 vías en servicio, aunque en algunas de esas fases varias vías, en lugar de tener 400 m de longitud útil de estacionamiento, queden reducidas a 200 m.





CORREDOR MEDITERRÁNEO

En relación con el Corredor Mediterráneo, se pretende potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril mediante la mejora y adaptación a las ETI de la conexión al Corredor a la plataforma multimodal de la Llagosta, convirtiéndola en uno de los principales nodos estratégicos en España en el tráfico demercancíasinternacionales.

Además, se han licitado las obras de la plataforma del nuevo acceso sur al Puerto de Castellón para dotar de mayor eficiencia y competitividad al transporte de mercancías al reducir los tiempos de acceso y paso por el mismo.

- Inicio de las obras para la conexión en ancho estándar al Corredor Mediterráneo de la plataforma multimodal de La Llagosta (plataforma, vía y electrificación).
- Adjudicación de las obras de la plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castellón (tramo 0+000 – 4+698).

LAV MURCIA-ALMERÍA

Actualmente todos los tramos de plataforma están en ejecución, a excepción de la Integración de Lorca en su fase final de Proyecto y la Integración el Almería Fase 2 que se encuentran en trámite para la licitación de las obras.

- En el ámbito de Barriomar y Nonduermas (Murcia) ya se supera el 47,26% de las actuaciones previstas. Actualmente los trabajos se centran en el vaso central en la estación soterrada y en el pasillo ferroviario. El próximo hito será el inicio de la construcción del edificio definitivo de la estación en superficie.
- Entre Nonduermas y Sangonera está al 51,80% de ejecución, trabajando en varios frentes, como el soterramiento en Alcantarilla.
- El tramo Sangonera-Totana con un grado de ejecución del 43,03% y el tramo Totana-Lorca 41,16%.
- En cuanto al resto de la conexión con Almería, este año se han iniciado las obras de los tramos Totana-Totana y Lorca-Pulpí, así como se ha avanzado en los tramos Pulpí-Vera con un 24,80% de obra ejecutada, Los Arejos-Nijar con un 33,99% y Nijar-Rio Andarax con un 26,38% de obra ejecutada.



CONEXIÓN ENTRE LA LAV MONFORTE DEL CID-MURCIA Y LA LÍNEA CHINCHILLA-CARTAGENA

Se han contratado en julio 2022 las obras necesarias para la ejecución de la plataforma del referido ramal directo de enlace (bypass), a desarrollar en el entorno de El Reguerón con vía única de ancho estándar y velocidad de proyecto de 160 km/h, así como la reposición de servidumbres y servicios afectados, la integración ambiental de la infraestructura y las obras complementarias.

Incluye las reposiciones ferroviarias que se generen como consecuencia de los escenarios provisionales necesarios con el fin de mantener en servicio todas las circulaciones durante la duración de las obras. Asimismo, se definen las obras de fábrica, estructuras, y resto de elementos.



LAV MURCIA-CARTAGENA

Se ha licitado el contrato de construcción del tramo Riquelme-Torre Pacheco, por importe de 155,6 millones de euros y un plazo de ejecución estimado de 36 meses. El tramo que se ejecutará discurre por los términos municipales de Murcia y Torre Pacheco, en la provincia de Murcia, a lo largo de 17,7 km de longitud, y define una nueva plataforma de alta velocidad de vía doble en ancho estándar (1.435 mm) en paralelo a la línea actual Chinchilla - Cartagena, en ancho convencional (1.668 mm).

SAGRERA (BARCELONA)

Con la puesta en servicio de la nueva estación de Sant Andreu y del trazado definitivo de la línea de ancho convencional Barcelona-Granollers ha culminado una de las fases claves de la operación de la Sagrera-Sant Andreu.

Se han adjudicado también las obras del Proyecto de Arquitectura e Instalaciones de la Zona de Tratamiento Técnico de trenes (ZTTT) de La Sagrera, que tiene como objetivo principal generar un espacio de trabajo de carácter técnico próximo a la futura estación intermodal de La Sagrera donde se desarrollarán en un futuro las operaciones derivadas de la explotación y la gestión ferroviaria. Se pretende diferenciar el espacio utilizado exclusivamente por los viajeros del espacio necesario para las tareas vinculadas con el tren, por lo que, aunque se ubicará a continuación de la futura estación de alta velocidad de la Sagrera, funcionará de manera independiente.

Además, se ha adjudicado el Proyecto Constructivo de Montaje de Vía de la Estación de Sagrera Alta Velocidad y se encuentra pendiente de adjudicación el Proyecto de la Línea Aérea de Contacto Alta Velocidad Estación Sagrera.

Por otro lado, se ha desmontado ya una de las vías de la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa para su posterior reubicación en posición definitiva por el interior de la futura Estación, trabajos que se desarrollan durante el 2023 así como la ejecución de la Cubierta de la Estación, entre otros.



OTROS EN CATALUÑA

Han finalizado tanto las obras de Urbanización de la Plaza España de Girona, afectada por las obras de construcción del túnel de alta velocidad y la nueva estación de Girona para servicios de alta velocidad, como el Vallado de la Línea Convencional. Mas GRI, consistente en la instalación de un cerramiento a lo largo de la línea convencional Barcelona-Portbou en su entrada sur a Girona como consecuencia de la afectación producida por la construcción de la línea de alta velocidad.

Avanzan las obras de mejora de Puntos Singulares en las Provincias de Barcelona y Gerona, motivado por las obras de la LAV Madroid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa que incluye mejoras en la permeabilidad, resolución de problemas puntuales de drenaje, mejoras en la urbanización de vías públicas en las proximidades de la LAV, así como en el acondicionamiento de los cauces de algunas rieras que cruzan la LAV. Contempla actuaciones en los municipios de Barcelona, Santa Coloma de Gramanet, Montcada i Reixac, Vilanova del Vallés, La Roca del Vallés, Llinars del Vallés, Gualba y Sant Celoni en Barcelona y Riells i Viabrea, Sant Feliu de Buixalleu y Sant Juliá de Ramis-Sarria de Ter en Girona.

Se han iniciado los trabajos de desmantelamiento de la vía única existente entre Vandellós y Port Aventura, así como se avanza en las obras de construcción de la Nueva Estación de Salou-Port Aventura.

LAV MADRID – GALICIA

Cabe subrayar el inicio de la ejecución de los dos tramos que componen la variante de Ourense.

- Inicio de la ejecución de las obras de la construcción de la integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria de Ourense entre Taboadela y la conexión Seixalbo.
- Aprobación técnica de los proyectos para la construcción de una nueva estación intermodal de Ourense y el cubrimiento de la playa de vías.
- Licitación del contrato para construcción de la base de mantenimiento situada en A Mezquita para el tramo Pedralba de la Pradería – Taboadela.
- Continuidad provisional del proyecto modificado nº 2 de la línea aérea de contacto y sistemas asociados del tramo Pedralba de la Pradería – Taboadela – Ourense.





EJE ATLÁNTICO

Tienen especial relevancia la ejecución de las estaciones ferroviarias en las ciudades de la Comunidad Autónoma de Galicia, así como el comienzo de la ejecución del acceso ferroviario al puerto exterior A Coruña, actuación incluida en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril.

- Inicio de la ejecución de las obras del acceso ferroviario al puerto exterior A Coruña en Punta Langosteira.
- Inicio de las obras para la protección acústica del tramo Vigo – Padrón, así como la adjudicación del contrato para el tramo Padrón – A Coruña.

Inicio de la ejecución de las obras de la subestación eléctrica de tracción de Las Portas y de la línea eléctrica de alta tensión desde la subestación eléctrica de Conso de REE hasta la subestación eléctrica de tracción de Las Portas.

LAV MADRID – VALLADOLID

Se centran los esfuerzos principalmente en la variante ferroviaria de Valladolid, la cual acogerá todo el tráfico de mercancías a su paso por esta localidad dando continuidad a la línea Madrid – Hendaya a través del nuevo complejo ferroviario. Este último acogerá todas las actividades ferroviarias que actualmente se realizan en otros centros de la ciudad (a excepción de las vinculadas a la estación de viajeros), el nuevo taller de Renfe, y una terminal de servicios logísticos.

- Inicio de las obras de la subestación este de la variante ferroviaria de Valladolid y rehabilitación de las subestaciones de Pinar de Antequera y Cabezón de Pisuerga.
- Inicio de las obras de la playa de mercancías del complejo ferroviario y su conexión con la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid.
- Licitación de las obras de vía y electrificación para la variante este ferroviaria de Valladolid.



VARIANTE DE PAJARES

Se ha conseguido la licitación, adjudicación e inicio de las obras del proyecto de actuaciones adicionales en el ámbito de la Pantalla 1 del tramo Sotiello – Campomanes y del proyecto de construcción de las obras de adecuación de accesos, evacuación e instalaciones de protección y seguridad en los túneles de la Variante de Pajares de la LAV León-Asturias.

La licitación de las obras del Proyecto de Construcción de Plataforma LAV Palencia – Aguilar de Campoo en el tramo: Palencia – Palencia norte, supone un destacado impulso al desarrollo de las conexiones ferroviarias entre Cantabria y la Meseta.



LAV VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN Y VASCA

Continúan trabajos de la plataforma de las obras en el ramal Vitoria-Bilbao, que se compone de 19 tramos, de los cuales 12 ya están finalizados. En el ramal Bergara – Astigarraga, de los 17 tramos que componen el ramal, 16 ya están finalizados, se han iniciado los trabajos en el tramo Astigarraga-Irún y continúan los de remodelación de la estación de Atocha en San Sebastián.

También han finalizado las obras correspondientes al primer tramo de conexión de la LAV Burgos-Vitoria con la integración en Vitoria (Fase I) y se han comenzado las obras del segundo (Fase II). Se está trabajando en la redacción de proyectos de superestructura, energía e instalaciones y en paralelo en el desarrollo de los Estudios Informativos de las integraciones de la LAV en las ciudades (Bilbao y Vitoria). Actualmente está en redacción el Proyecto Básico correspondiente a la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, a partir del que se redactarán los proyectos de los distintos tramos.



Por otro lado, se comienza a desbloquear la situación en el tramo Astigarraga-Irún mediante la aprobación Técnica y Económica del Modificado Nº1 al proyecto de construcción para la implantación del ancho estándar en el tramo Astigarraga-Irún, y la tramitación del Modificado Nº2, que se encuentra en fase de estudio y propuesta de redacción.

Además, se ha finalizado la renovación de la estación de Hernani que tenía por objeto mejorar la accesibilidad y el facilitar el tránsito a los usuarios, prestando especial atención a las necesidades de las personas con movilidad reducida.

TRAMO CASTEJÓN - PAMPLONA DEL CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD CANTRÁBRICO-MEDITERRÁNEO

Se continúan los trabajos de plataforma en los tramos Villafranca-Peralta, Olite-Tafalla (Sur) y Tafalla (Sur)-Tafalla. Hacer mención también a que la licitación del tramo Viaducto sobre el río Ebro se encuentra en tramitación.



3.1.2. Mantenimiento* de infraestructuras (vía encomienda Adif para prestación de servicios)

HITOS

- Inicio de la **ejecución de las obras para la renovación de toda la señalización y despliegue** de ERTMS en la línea LAV Madrid-Sevilla.
- Inicio de la ejecución para la **dotación de instalaciones de seguridad de la LAV** tramo Nudo de La Encina – Xátiva – Valencia.
- Revisión de los **criterios generales de mantenimiento preventivo de las instalaciones de seguridad.**
- Realización de **pruebas dinámicas ERTMS** para la puesta en servicio de las diferentes instalaciones.
- Realización de **informes de recorridos de fiabilidad ERTMS** previos a la puesta en servicio de diferentes instalaciones.

COMPROMISOS

- Puesta a disposición para entrar en **servicio ERTMS en el Eje Atlántico y Madrid - Lérida.**



* Desarrollo en **Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEV-OE7).** Aumentar las prestaciones y la calidad de la Red (PE2030)

La actividad de mantenimiento de las infraestructuras de titularidad de Adif AV, ha sido encargada a Adif a través de las correspondientes adendas al Convenio suscrito entre ambas Entidades, para la vía encomienda a Adif de la prestación de diversos servicios. Las principales actividades que se realizan en este ámbito corresponden a operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de los diferentes elementos que conforman la red.

Una de las principales actividades que realiza Adif AV es el mantenimiento de las infraestructuras, tanto económica y medioambientalmente, garantizando el mayor grado de seguridad, fiabilidad y disponibilidad con el objeto de optimizar el mantenimiento preventivo y la gestión de forma eficiente de las actividades de inspección con el propósito final de reducir las incidencias. Dentro de las actividades realizadas en el ámbito del mantenimiento, destacan las siguientes actuaciones:

- Contribución a un mantenimiento preventivo y correctivo más respetuoso con el medioambiente mediante el cumplimiento de la Política de Medio Ambiente de Adif AV.
- Gestión eficiente del gasto en las actuaciones de mantenimiento y riguroso seguimiento y control del Presupuesto de Explotación e Inversión.
- Liderazgo y desarrollo de iniciativas estratégicas sostenibles.
- Análisis del procedimiento de actuaciones internas y optimización de su control.

GASTO EN MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN[1]

		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Mantenimiento*	**Gasto total** incurrido en labores de **mantenimiento** de la **red de alta velocidad** (M€)	301,7	336,1	368,1
	Gasto total incurrido en labores de **mantenimiento** de la **red de alta velocidad** por km (miles de euros/km vía)	84,6	90,2	92,8
Explotación*	**Gasto** total en **explotación de la red de alta velocidad** (M€)	27,2	29,0	31,5
	Gasto total de la **explotación** de la **red de alta velocidad** por km (miles de euros/km vía)	7,6	7,8	7,9

[1] Esta información se actualiza respecto al método de cálculo de los indicadores PRIME

* Datos disponibles a 1 de marzo de 2023

3.1.3. Explotación de infraestructuras (vía encomienda Adif para prestación de servicios)

Al igual que para el caso del mantenimiento, la actividad de explotación ha sido encargada a Adif a través de las correspondientes adendas al Convenio suscrito entre ambas Entidades.

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

3.1.3.1. Seguridad integral del sistema ferroviario (todas las actividades de seguridad)*

La seguridad es entendida como elemento transversal que afecta a todos los aspectos de la actividad de las infraestructuras ferroviarias y que viene marcada por el desarrollo de las nuevas Directivas de seguridad e interoperabilidad de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA). Está presente la seguridad integral, siendo conscientes que alcanza a todas y cada una de las actividades mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevos métodos y tecnologías. La cultura de seguridad de Adif AV se basa en la evaluación de los riesgos para poder aplicar las medidas preventivas, correctivas y de mejora necesarias para la minimización de dichos riesgos. Además, se continúan desplegando las iniciativas encaminadas a la mejora de la seguridad integral: como la operacional, ambiental, protección civil, salud laboral, ciberseguridad, etc.

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



Durante este ejercicio se ha realizado la implantación de ERTMS en Red AV en:

- ERTMS Madrid-Sevilla.
- ERTMS Nudo de La Encina–Valencia.
- ERTMS Acceso Valencia (adaptación).

* Desarrollo en **Pilar Seguridad, Objetivo 1 (PSEG-OE1)**: Mantener altos niveles de seguridad en la circulación. Seguridad en Circulación; **(PSEG-OE2)**. Asegurar altos niveles de ciberesiliencia. Seguridad en la información-Ciberseguridad; **(PSEG-OE3)**. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad ante acto sinterferencia voluntaria en el sistema ferroviario y las situaciones de emergencia. Seguridad y autoprotección; **(PSEG-OE4)**. Garantizar un entorno laboral seguro y saludable. Prevención de Riesgos Laborales; **(PSEG-OE6)**. Reforzar la protección ambiental. Seguridad Ambiental.

3.2. Otras áreas de actividad



HITOS

TELECOMUNICACIONES[1]

- Despliegue de **redes de comunicaciones móviles 5G** en terminales logísticas y líneas de alta velocidad.
- Despliegue de nuevas **redes y sistemas de telecomunicaciones.**
- Impulso de medidas para la **mejora del mantenimiento** del área de telecomunicaciones.

ASISTENCIAS TÉCNICAS Y COLABORACIONES INTERNACIONALES[3]

- **Desarrollo de la actividad internacional** en materia de regulación y estandarización.
- Promoción de la **industria ferroviaria de Adif y Adif AV** en los corredores europeos Atlántico y Mediterráneo de mercancías.

OPERACIONES DE INTEGRACIÓN Y ENTIDADES DEL GRUPO SOCIETARIO[5]

- **Colaboración con otras áreas de la E.P.E.** en el marco de las operaciones de integración.

ENERGÍA[2]

- Proyecto Constructivo de la **Reforma de las Subestaciones Eléctricas de Tracción** de la Línea Madrid -Sevilla.
- Proyecto Constructivo de la **Reforma y Ampliación de la Subestación Eléctrica de Tracción de El Hornillo.**
- Proyecto Constructivo de una **Subestación Móvil para uso en la Red de Alta Velocidad.**

PATRIMONIO Y URBANISMO[4]

- Ejecución del Proyecto **Madrid Nuevo Norte.**
- Elaboración de Informes **Patrimoniales-Urbanísticos.**
- Elaboración de **Informes de reversión.**

[1] Desarrollo en **Pilar Servicio, Objetivo 3 (PSEV-OE3)**. Maximizar la digitalización y conectividad de la red

[2] Desarrollo en **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 1 (PSOS-OE1).** Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar una comunidad energética

[3] Desarrollo en **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 5 (POAR-OE5).** Consolidar la proyección internacional de la Entidad/exportar know how

[4] Desarrollo en **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 6 (POAR-OE6).** Consolidar alianzas de éxito (presencia de Adif AV en entidades de las que formen parte)

[5] Desarrollo en **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 6 (POAR-OE6).** Consolidar alianzas de éxito (presencia de Adif AV en entidades de las que formen parte)



COMPROMISOS

TELECOMUNICACIONES

- Elaborar **Plan de renovación de los CTC's** de AV.

ENERGÍA

- **Establecimiento de procedimientos de gobierno interno** con la participación en los equipos de normativa específica de energía.
- **Incorporación de la modalidad de facturación** mediante medida embarcada.

ASISTENCIAS TÉCNICAS Y COLABORACIONES INTERNACIONALES

- **Mantener avance de las obras ya iniciadas** y redoblar esfuerzos para que aquellas pendientes avancen en la línea prevista.

PATRIMONIO Y URBANISMO

- Implementación del proyecto **Madrid Nuevo Norte.**

OPERACIONES DE INTEGRACIÓN Y ENTIDADES DEL GRUPO SOCIETARIO

- Planificación de un calendario para la celebración d**e comisiones técnicas en el ámbito de las sociedades de integración.**
- Establecimiento de los c**ondicionantes técnicos para el desarrollo de actuaciones por terceros.**
- Instrumentar los **compromisos económicos adquiridos en los planes de integración** de Alicante, Murcia y Valladolid.
- Adecuar **los vencimientos de los préstamos participativos** otorgados a Valencia, Logroño y Gijón.
- **Regularizar los compromisos económicos** adquiridos en los planes de integración de Barcelona, Murcia, Valencia y Valladolid.
- Suscripción del **Protocolo para la integración del FFCC en Cartagena.**
- Suscripción del **Convenio para la integración Fase 2 Almería.**

3.2.1. Telecomunicaciones y Energía

TELECOMUNICACIONES[1]

Adif AV actúa como gestor 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. Además ofrece un servicio a diferentes operadores para optimizar el excedente de capacidad de su red.

Además, durante el ejercicio se ha conseguido licitar las actuaciones de despliegue de red 5G en terminales logísticas y líneas de alta velocidad y se ha proporcionado un soporte importante en el desarrollo de la iniciativa para la constitución de un vehículo que permita explotar comercialmente los activos de telecomunicaciones excedentarios.

ENERGÍA[2]

La Entidad se encarga, asimismo, de gestionar el suministro de energía eléctrica consumida por Adif y Adif AV, así como la energía eléctrica para la tracción consumida por los operadores ferroviarios que utilicen material rodante con tracción eléctrica, mediante el servicio complementario para el suministro de energía eléctrica de tracción.



[1] Desarrollo en **Pilar Servicio, Objetivo 3 (PSEV-OE3).** Maximizar la digitalización y conectividad de la red (PE2030)

[2] Desarrollo en **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 1 (PSOS-OE1).** Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar una comunidad energética (PE2030).



3.2.2. Asistencias técnicas y colaboraciones internacionales[1]

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

3.2.3. Patrimonio y Urbanismo[2]

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

3.2.4. Operaciones de integración y Entidades del Grupo Societario [3]

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



[1] Desarrollo en **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 5 (POAR-OE5).** Consolidar la proyección itnal de la Entidad/ expotar *know how* (PE2030)

[2] Desarrollo en **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 6 (POAR-OE6).** Consolidar alianzas de éxito-presencia de Adif AV en entidades de las que formen parte (PE2030)

[3] Desarrollo en **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 6 (POAR-OE6).** Consolidar alianzas de éxito-presencia de Adif AV

PRIORIDADES EN RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERES

COMUNICACIÓN

PARTICIPACIÓN

TRANSPARENCIA

3.3. Relación con los grupos de interés[1]

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

Adif AV es consciente de la importancia de mantener una relación cercana, accesible y transparente con todos sus grupos de interés, por lo que da gran importancia a la gestión activa de sus canales de comunicación y a poder escuchar lo que sus grupos de interés demandan y piensan sobre la Entidad. Adif AV busca fomentar la participación de los empleados y segmentar los grupos de interés para poder ofrecerles información personalizada. Se trabaja en el posicionamiento de Adif AV para lograr una organización cercana a sus grupos de interés, que se adelanta y da respuesta a sus expectativas con soluciones innovadoras y eficaces, que contribuye al desarrollo socio económico de las regiones, en términos de empleo-talento, desarrollo de la cadena de valor y prosperidad para la sociedad (ciudadanos y empresas), fomentando el liderazgo del modelo de movilidad sostenible, inteligente, competitiva y vertebrador.



[1] Contenido vinculado al indicador GRI **2-29**: Enfoque para la participación de los grupos de interés

Las **principales magnitudes de 2022** de Adif AV relacionadas con la **comunicación** con los grupos de interés, en la búsqueda de zonas de significación común entre las expectativas de estos y el liderazgo de la Entidad, son las siguientes:

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Número de actuaciones en redes sociales*	5.708	6.704	7.056
Porcentaje total de solicitudes contestadas a través de los buzones de Comunicación Web respecto al total de correos gestionados	3,2%	4,6%	10,4%
Eventos gestionados por Adif AV*	80%	100%	100%
Plan Estratégico de Comunicación, número de acciones y atención a medios*	547	853	982
Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en plazo o 7 días*	95%	95%	96,1%
Porcentaje de reclamaciones sobre Transparencia aceptadas con el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno*	1,28%	3,30%	5,10%

* Dato agregado Adif y Adif AV

El Plan Estratégico 2030 ha considerado, mediante la agrupación de diferentes colectivos, **cinco grupos de interés prioritarios[1].**



[1] Desarrollado en **Pilar Servicio, Objetivo 4 (PSEV-OE4).** Aumentar el valor de los activos colaborando con los Grupos de Interés. Relación y Alianzas con GGII para impulsar la actividad ferroviaria (PE2030)

3.3.1. Gobierno e Instituciones

Los Grupos de Interés están formados por el Gobierno e Instituciones Nacionales y europeas, Administraciones Públicas públicas especialmente, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), así como el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, organismos financieros e inversores.

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

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

Además, Adif AV mantiene contacto y participa con diferentes organismos reguladores y supervisores europeos e internacionales:

- **RNE (RailNet Europe):** organización que agrupa a los administradores de infraestructuras ferroviarias y organismos de asignación europeos (IMs/ABs) para colaborar en la planificación y gestión de la capacidad ferroviaria en corredores internacionales y mejora de la calidad y eficiencia, orientada al desarrollo competitivo de tráfico de viajeros y mercancías sobre los mismos.
  Sitio Web: https://rne.eu/organisation/rne-approach-structure/

  Existe una Red de Ventanillas Únicas de contacto (One Stop Shops OSS) que representa a cada administrador de infraestructuras en el tráfico internacional, constituyendo un único punto de contacto para toda la ruta internacional de un servicio ferroviario, desde las preguntas iniciales relativas al acceso a la red hasta las solicitudes de surcos internacionales y la revisión de resultados después de un servicio ferroviario.
  Sitio Web: http://rne.eu/organisation/oss-c-oss/

- **ERA (European Union Agency for Railways):** para el desarrollo de especificaciones técnicas dirigidas a la interoperabilidad y seguridad. Adif AV participa en este desarrollo a través de EIM.
  Sitio Web: https://www.era.europa.eu/

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

3.3.2. Sociedad

La sociedad en su conjunto también es un grupo de interés fundamental, no solo formado por los usuarios y clientes habituales de los operadores ferroviarios y de las estaciones, sino por el impacto que Adif AV tiene en toda la sociedad.

Adif AV participa en diferentes organizaciones de ámbito internacional:

- **EIM (European Infrastructure Managers)**: asociación que aglutina a los más importantes administradores de infraestructuras europeos y que actúa como grupo de interés ante organismos de decisión política y legislativa de la Unión Europea, tales como la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria Europea, y realiza estudios en apoyo de la modernización del sector ferroviario.
  Sitio Web: https://eimrail.org/

- **UIC (International Union of Railways):** asociación mundial que promueve el transporte ferroviario a nivel global, a través proyectos técnicos, investigación ferroviaria y soluciones estandarizadas.
  Sitio Web: https://uic.org/

- **AEIEs (Agrupaciones Europeas de Interés Económico):** para el desarrollo de proyectos transfronterizos ligados a Corredores ferroviarios internacionales y Redes Transeuropeas de transporte (RTE-T).

3.3.3. Personas

Las personas son tanto los operadores ferroviarios, de viajeros y mercancías, como los usuarios finales del tren que reciben y perciben de forma directa la calidad del servicio.



3.3.4. Proveedores, Socios y Aliados

Los proveedores y socios son el conjunto de empresas o instituciones que trabajan junto con Adif AV para conseguir objetivos comunes. Desde empresas constructoras, consultoras, ingenierías, proveedores de servicios, mantenimiento, instalaciones, u otras Instituciones como aliadas, hacen posible la mejora continua de los servicios que prestan.

La relación con los proveedores se basa en garantizar la transparencia del proceso de contratación y la seguridad jurídica. El procedimiento de contratación se establece a través de la normativa de contratación aplicable, que incluye rigurosos parámetros de selección y articula todos los procedimientos de compras a través de una gestión basada en la transparencia, contemplando todos los procesos y sus posibles incidencias. Para cada proceso de contratación, Adif AV lleva a cabo la selección de proveedores en el que estos deben acreditar su solvencia empresarial y técnica, así como el cumplimiento de requisitos sociales y ambientales determinados para cada expediente de contratación. En el proceso de adjudicación Adif AV ya ha consolidado la utilización de la licitación electrónica, como herramienta esencial en sus procedimientos de contratación.

3.3.5. Nuestra Gente

Todas las personas que forman Adif AV constituyen el motor del PE2030 como grupo de interés fundamental.

Todos los datos de la satisfacción con las acciones de comunicación interna se recogen a través de: Encuesta de Clima Laboral (cada dos años), encuestas de participación en todas las actividades que se realizan: jornadas, eventos, sorteos, actividades culturales y deportivas,etc.



3.3.6. Canales establecidos con los GGII

Con el objetivo de mejorar y aumentar la comunicación con los GGII, la compañía ha incrementado sus relaciones con los medios de comunicación y ha creado un **Portal de Transparencia**. Asimismo, cuenta con un **Portal del Inversor** dentro de su web, donde se publica la información de interés para inversores, dirigida especialmente a los inversores socialmente responsables. Al igual que el año pasado, Adif AV mantiene su foco en el diálogo con los grupos de interés a través de las redes sociales.

A través de la **web de Adif AV** (https://www.adifaltavelocidad.es/inversores), los inversores pueden consultar la información más reciente de su interés.

El portal incluye enlaces a todas las ***newsletter* a inversores** publicadas hasta la fecha, y también a otras áreas de la web de Adif Alta Velocidad, donde los inversores pueden acceder a las cuentas anuales más actualizadas, y a los informes de gestión o de impacto ambiental.

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

Entre los **canales de comunicación interna** que se utilizan habitualmente en la empresa, se encuentran:

- El portal INICIA de la Intranet, mediante el cual el personal tiene acceso a toda la información sobre hitos empresariales, estructura de la empresa, noticias de actualidad y sostenibilidad, formación y acceso a la misma, cambios organizativos, portal del empleado y en general cualquier tipo de comunicación corporativa. También es un canal de comunicación con la empresa, mediante el uso de los buzones: buzón ético, buzón de sugerencias, buzón de ideas para la mejora. En 2022 , se enviaron a través de Teams 124 tarjetas, herramienta que tienen a su disposición todos los empleados de Adif. Además se crean 32 nuevos espacios.

- A través de la Encuesta de Clima Laboral (cada dos años) y de las encuestas de participación en todas las actividades que se realizan (jornadas, eventos, sorteos, actividades culturales y deportivas, etc.) se obtienen datos que muestran el grado de satisfacción con las distintas acciones internas.

- Jornadas de Comunicación Interna, reuniones con la estructura de dirección y apoyo, Telegram, boletines, etc.

- Campañas de comunicación o sensibilización en temas específicos que son publicadas en la intranet, y que abarcan todos los ámbitos de la empresa: campañas de medicina preventiva, informes de gestión, prevención de riesgos laborales, seguridad en la circulación, calidad y medioambiente o formación entre otros.



GRUPOS DE INTERÉS	CANALES ESTABLECIDOS
GOBIERNO E INSTITUCIONES Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Administración Pública; Organizaciones financieras; Organismos reguladores y supervisores e Inversores	Comunicación continua a través de los organismos competentes (Subsecretaría de Estado, Secretaría de Estado de Infraestructuras, etc.). Reuniones de seguimiento. Convenios Administrativos. Portal del inversor en la web corporativa.
PERSONAS Usuarios y clientes externos del sistema ferroviario (estaciones y operadores ferroviarios), operadores ferroviarios (de viajeros y mercancías)	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.). Reuniones con representantes de grupos de ciudadanos interesados en la gestión de la infraestructura ferroviaria en su localidad. Buzón de comunicación Web. Redes Sociales. Canal App Adif AV (información en tiempo real del estado de la red y horarios).
PROVEEDORES, SOCIOS DE NEGOCIO Y ALIADOS Empresas y asociaciones empresariales (competidores); Centros de Investigación; Centros de formación	Comunicación vía correo electrónico o telefónica. Convenios de colaboración. Portal de Licitación Electrónica . Acuerdos y colaboraciones sectoriales. Asambleas generales y europeas, delegaciones internacionales. Eventos y foros especializados. Correo electrónico o teléfono.
SOCIEDAD Ciudadanos, asociaciones, ONGs, organizaciones europeas e internacionales	Informes anuales de Adif AV y otras publicaciones. Información permanente a través de los medios de comunicación: Comunicación web. Redes Sociales. Portal de Transparencia.
NUESTRA GENTE Empleados, clientes internos	Portal corporativo Inicia. Comités de representación de los trabajadores de Adif AV. Encuestas de clima laboral y de compromiso con Adif AV. Comunicaciones internas. Información sobre cursos de formación. Buzón de sugerencias. Buzón de iniciativas para la mejora.

3.3.7. Acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales

Durante 2022, para el mejor cumplimiento de sus fines, se establece una comparativa del **número de acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales y profesionales tanto firmados como en vigor** suscritos por Adif AV.

En 2022 Adif AV tiene **en vigor 140 acuerdos y convenios** con organizaciones, asociaciones sectoriales y profesionales

NÚMERO DE ACUERDOS Y CONVENIOS CON ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES Y PROFESIONALES

		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
En vigor	Adif AV + Otros	33	35	42
	Adif + Adif AV + Otros	42	56	79
	Adif + Adif AV	13	19	19
Firmados	Adif AV + Otros	2	7	11
	Adif + Adif AV+ Otros	8	14	25
	Adif + Adif AV	3	0	0





4 ESTRATEGIA EMPRESARIAL

4 ESTRATEGIA EMPRESARIAL

4.1. PLAN ESTRATÉGICO 2030

4.2. AGENDA 2030

4.2.1. Retos, desafíos y principales metas del PE2030
4.2.2. Retos globales y Agenda 2030
4.2.3. Informe progreso Desarrollo Sostenible 2022
4.2.4. Tableros y tendencias de los ODS en España

4.3. ODS EN ADIF AV



HITOS

- Participación en el grupo de **trabajo del seguimiento de la Agenda 2030.**
- Implementación del **Plan Estratégico 2030** y su alineamiento con los ODS.
- Gobierno del Dato **(Proyecto DATA 4.0).**
- Participación en grupo de trabajo internacional de la UIC, **SDG Rail Index,** para el seguimiento y comparabilidad de los KPIs y ODS relevantes en el sector ferroviario.
- Participación en **programa acelerador internacional SDG Ambition**, de Pacto Mundial de Naciones Unidas.

COMPROMISOS

- Ser referente en la **contribución a la transición energética** – Desarrollar una comunidad energética (OE.1).
- Luchar contra los **efectos del cambio climático** (conseguir cero emisiones netas en 2050) – (OE.2).
- **Recuperar la naturaleza y la biodiversidad** (OE.3).
- Promover una **cultura de sensibilización frente al cambio climático** (OE.4).
- Generar un **impacto social positivo** en favor de la cohesión e inclusión social (OE.5).
- Alcanzar nuevas **líneas de ingresos** a través de las oportunidades de la transición energética – contribuir al desarrollo de finanzas sostenibles (OE.6).

4.1. Plan Estrátegico 2030

El Plan Estratégico de Adif AV (PE2030) es la guía de referencia y llave del futuro que brinda la planificación y las herramientas para hacer frente a los desafíos y retos que plantean tanto el entorno como el contexto interno de las compañías.

Este plan se alinea con las iniciativas gubernamentales existentes con el principal objetivo de ser coherente y maximizar los resultados al participar de una estrategia común. Se ha buscado el alineamiento con los Fondos Europeos, el Plan de España para la Recuperación y Resiliencia, la Estrategia Nacional de Largo Plazo. España 2050, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITMA y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas*.

La formulación estratégica se obtiene como resultado del **análisis interno y externo, la comprensión de los desafíos y retos que se deben afrontar y el alineamiento de esta con las estrategias institucionales nacionales, europeas e internacionales**

Adif AV actualiza su Plan Estratégico 2030 a través de sus compromisos, basándose tanto en el cumplimiento reglamentario (estándares internacionales y ODS materiales) como con el objetivo principal de la seguridad, pero también con las metas de avanzar hacia una movilidad más sostenible, competitiva e intermodal, persiguiendo la estabilidad de la de inversión pública y maximizando el impacto de las infraestructuras ferroviarias en el crecimiento económico.

* Contenido vinculado al indicador **GRI 2-2**: Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible

La Comunicación, palanca para la labor de difusión, comprensión e interiorización **del PE2030**

La arquitectura del PE2030 mantiene por tanto el siguiente esquema de personas, pilares y palancas. Las personas son el motor que hace posible el diseño, desarrollo, despliegue y cohesión de todas las piezas del PE2030. Ellas cimentan los pilares fundamentales y cruciales de la organización (seguridad, servicio, sostenibilidad y orientación a resultados) y son las que accionan las palancas que hacen posible el cambio a través de:

- La **comunicación** pretende dotar a todos los grupos de interés de la cultura y los valores corporativos de la Entidad.
- La **innovación** se desarrolla en todos los aspectos de la actividad de la Entidad alcanzando a elementos físicos, procesos, procedimientos e ideas, encaminando a realizar la labor más fácil, en menor tiempo, con la necesidad de menos recursos posibilitando el aumento del tiempo libre y obteniendo mejores resultados para la sociedad.
- La **transformación digital** como proceso estratégico que posibilita el cambio de procesos, cultura y organización en base al aprovechamiento de la tecnología.

A través de la formulación estratégica, se realiza una reflexión profunda de cuál es el propósito de Adif AV con respecto a su papel en la sociedad y cuáles deben ser los compromisos adquiridos por la organización para defender su papel y contribución al desarrollo económico, social y medioambiental del país.

El PE2030 cuenta con un Cuadro de Mando Operacional con iniciativas estratégicas y KPIs asociados



Visión

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

Misión

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

Ambición

Ofrecer infraestructuras resilientes para toda la sociedad

Propósito

Operar una red ferroviaria comprometida con los ODS

Dentro de cada pilar se trabaja en diferentes iniciativas, como el plan de actualización y mejora de la seguridad en la circulación o plan de protección de infraestructuras críticas en el **Pilar de Seguridad**; el proyecto de despliegue 4G o proyecto de nuevo modelo de mantenimiento en el **Pilar Servicio**; y proyecto de revisión y actualización del Sistema de Gestión, entre otros muchos. En cuanto a **Palanca de Transformación Digital**, habría que destacar el plan integral de gestión de personas o el plan de transformación de puestos de trabajo.

PERSONAS











COMUNICACIÓN

INNOVACIÓN

TRANSFORMACIÓN DIGITAL

La Política estratégica que se sigue desde el PE2030 se desarrolla a partir de:

- Iniciativas que contribuyen a los ODS.
- Construcción de infraestructuras resilientes, inclusivas y sostenibles.
- Fomento de la innovación y el intraemprendimiento.
- Creación de iniciativas conjuntas con empresas del sector a través de proyectos de “compras públicas responsables”.
- Acciones que mitiguen los efectos del cambio climático, la innovación sostenible y la evolución hacia un modelo de economía circular.
- Plan de Internacionalización del Transporte y las Infraestructuras.
- Colaboraciones con actores del tercer sector potenciando las iniciativas de co-creación de valor con asociaciones, fundaciones y ONG’s.



En consecuencia con nuestro posicionamiento en la sociedad somos coherentes en nuestro Plan Estrategico con:



Como fruto de la materialización del Plan Estratégico 2030, la Entidad se ha marcado distintos objetivos estratégicos (OE, en adelante) vinculados a los 4 pilares que lo conforman. Es por ello que durante el documento se encontrarán diferentes referencias y alusiones a dichos objetivos, que seguirán la siguiente nomenclatura:

Pilares que conforman el Plan Estratégico

Pilar	Código
Seguridad	PSEG
Servicio	PSEV
Sostenibilidad	PSOS
Orientación a resultados	POAR

De manera que cada uno de dichos pilares contiene los siguientes **objetivos estratégicos, (27 OE).**



Objetivos estratégicos (OE) Pilar Seguridad (PSEG)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1.Mantener altos niveles de seguridad en la circulación	Seguir realizando una gestión segura de la circulación, potenciando la cultura de seguridad en la entidad a través de nuevos procesos, sistemas y tecnologías en las que prime la proactividad y la mejora continua, para eliminar los accidentes y precursores de los mismos		PSEG-OE1
2. Asegurar altos niveles de ciberesiliencia	Consolidar la integridad, disponibilidad y confidencialidad de los sistemas de información de Adif, protegiéndolos de posibles ciberataques		PSEG-OE2
3. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad ante actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario y las situaciones de emergencia.	Configurar y desarrollar infraestructuras resilientes frente a posibles actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario, amenazas y situaciones de emergencia (ataques terroristas, amenazas climáticas, entre otras), para garantizar la integridad de las personas y la continuidad de las operaciones		PSEG-OE3
4. Garantizar un entorno laboral seguro y saludable	Garantizar la seguridad y salud de los trabajadores potenciando las medidas de prevención y mejorando los procesos y condiciones de trabajo, también en cuanto al trabajo a distancia. De esta forma, reducir al máximo o eliminar la accidentabilidad laboral		PSEG-OE4
5. Adaptar las operaciones a las pandemias y emergencias	Transformar y rediseñar las operaciones de Adif y Adif AV para hacer frente a situaciones de pandemia o crisis sanitarias en el medio y largo plazo, incluyendo los efectos estructurales directos, pero también los cambios en los hábitos y requerimientos de los grupos de interés, evitando así la posibilidad de interrupciones en la operación y actividad.		PSEG-OE5
6. Reformar la protección ambiental	Continuar fomentando una actividad que asegure una seguridad ambiental integral, de tal forma que se realicen medidas preventivas que mitiguen las amenazas y se reduzcan los riesgos e impactos ambientales derivados de los efectos producidos por la presencia en el entorno		PSEG-OE6

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Servicio (PSEV) *

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1.Impulsar el transporte multimodal	Desarrollar y gestionar infraestructuras que faciliten la integración de diferentes modos de transporte tanto en el ámbito de viajeros como mercancías; con especial foco en modos alternativos y sostenibles.		PSEV-OE1
2. Focalizar los servicios en las personas y en base a los datos	Garantizar el alineamiento de los servicios con las necesidades y expectativas de los usuarios y grupos de interés, adaptándolos a las nuevas tendencias de movilidad y desde una perspectiva *data-driven*; mejorando la calidad de los servicios percibida por la sociedad.		PSEV-OE2
3. Maximizar la digitalización y conectividad de la red	Configurar y desarrollar una infraestructura digital y conectada capaz de ofrecer servicios digitales y conformar una red inteligente y segura; necesaria para desplegar nuevas tecnologías como el ATO, entre otras.		PSEV-OE3
4. Aumentar el valor de los activos colaborando con los grupos de interés	Apostar por colaboraciones fructíferas con los GGII, incrementando el valor de los activos de Adif y Adif AV como resultado de las alianzas con instituciones públicas y actores clave de carácter privado. De tal manera, favorecer el desarrollo y ejecución de proyectos en colaboración con otros agentes para impulsar la actividad ferroviaria.		PSEV-OE4
6. Aprovechar las oportunidades de la liberalización del transporte ferroviario	Diseñar y llevar a cabo actuaciones destinadas a aprovechar las oportunidades derivadas de un proceso de liberalización exitoso que garantice una oferta de servicios más eficiente, de calidad, integradora e inclusiva para los GGII.		PSEV-OE6

* El OE5 del Pilar Servicio no aplica dada la actividad que se realiza en Adif AV

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Servicio (PSEV) *

Objetivo	Descripción	ODS	Código
7. Aumentar las prestaciones y la calidad de la red	Incrementar las prestaciones y calidad de la red para facilitar los planes de negocio de los operadores y promover una amplia oferta de servicios de calidad y ajustada a las necesidades y expectativas de los GGII; impulsando de tal manera la competitividad del ferrocarril y el tráfico de pasajeros y mercancías.		PSEV-OE7
8. Desarrollar estaciones como centros de movilidad y vida que fomenten la integración de la propia estación con la ciudad	Configurar las estaciones de Adif y Adif AV como *hubs* de movilidad sostenible integrados como parte de una comunidad al servicio de las personas. Estaciones como centros de referencia para la sociedad.		PSEV-OE8

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Sostenibilidad (PSOS)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1.Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar una comunidad energética	Contribuir de forma líder a disminuir el impacto medioambiental a través de la electrificación del transporte, una gestión más eficiente de la energía, el aprovisionamiento de energía renovable y la utilización de otros materiales sostenibles y reciclados.		PSOS-OE1
2. Luchar contra los efectos del cambio climático	Afianzar el compromiso de Adif y Adif AV en la lucha contra el cambio climático destinando acciones encaminadas hacia la neutralidad climática en 2050 en alineación con la Estrategia Europea.		PSOS-OE2

* El OE5 del Pilar Servicio no aplica dada la actividad que se realiza en Adif AV

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Sostenibilidad (PSOS)

Objetivo	Descripción	ODS	Código
3. Recuperar la Biodiversidad y la naturaleza	Garantizar la protección de la naturaleza y desarrollar medidas que contribuyan a revertir la degradación de los ecosistemas, reduciendo la presión ejercida sobre la biodiversidad.		PSOS-OE3
4. Promover una cultura de sensibilización frente al cambio climático	Aumentar la concienciación y sensibilización de los GGII internos y externos en materia de lucha contra el cambio climático configurando una cultura que promocione el ferrocarril como modo de transporte más sostenible, favorezca la eficiencia energética y trabaje en reducir la huella de carbono. Así mismo fomentar el uso de un sistema económico y social que apueste por la optimización de recursos a través de alternativas que promuevan modelos de economía circular.		PSOS-OE4
5. Generar Impacto social positivo en favor de la cohesión e inclusión social	Contribuir de manera tangible a la consecución del cumplimiento de los ODS de Naciones Unidas, así como la Agenda 2030, como vía para canalizar el impacto social positivo de Adif y Adif AV y en favor de la cohesión e inclusión social. Especial foco en el bienestar de las personas (ODS3), desarrollo socioeconómico inclusivo y sostenible (ODS8), la conectividad (ODS11), la lucha contra el cambio climático (ODS13), la igualdad de género (ODS5), la innovación y modernización tecnológica (ODS9) y la colaboración con los GGII (ODS17)		PSOS-OE5
6. Alcanzar nuevas líneas de ingresos a través de las oportunidades de la transición energética – contribuir al desarrollo de finanzas sostenibles	Lograr el desarrollo de nuevas líneas de negocio derivadas de oportunidades de inversión en sistemas de autoconsumo que permitan a Adif y Adif AV obtener una mayor independencia energética.		PSOS-OE6

Objetivos estratégicos (OE) Pilar Orientación a resultados (POAR) *

Objetivo	Descripción	ODS	Código
1.Alcanzar la viabilidad de negocio de la Entidad	Obtener un resultado de explotación equilibrado para cada una de las áreas de actividad de la Entidad, aumentando los ingresos y captando de modo eficiente los recursos financieros necesarios		POAR-OE1
2. Optimización de la financiación de proyectos y actividades a través del Fondo de Recuperación Europeo	Obtener financiación del Fondo de Recuperación Europeo creado en respuesta a la crisis generada por la COVID-19, y para el desarrollo de proyectos alineados con el objetivo de la UE de una Europa verde, digital e inclusiva		POAR-OE2
5. Consolidar la proyección internacional de la Entidad	Exportar el know-how de Adif y Adif AV respecto a la gestión de redes ferroviarias, sobre todo en relación con la alta velocidad, permitiendo la participación de la Entidad en nuevos proyectos a nivel global y posicionándola como referente internacional dentro del sector		POAR-OE5
6. Velar para que la presencia de Adif y Adif AV en las entidades de las que forman parte aporte sinergias	Optimizar la participación y la presencia de Adif y Adif AV en las diferentes entidades en las que se participa de manera que puedan obtenerse sinergias y beneficios en la gestión para estas E.P.E.		POAR-OE6
7. Transformar la organización ante el nuevo contexto tecnológico y de mercado	Configurar y adaptar los roles y habilidades de las personas de la organización al nuevo contexto del del mercado -liberalización, disrupción tecnológica, relevancia de la innovación y cuidado del medio ambiente; facilitando y optimizando el desempeño laboral		POAR-OE7

*Por decisión interna se ha decidido no hacer referencia a los OE 3 y 4 del Pilar Orientación a Resultados

Para la **consecución de los Objetivos Estratégicos** establecidos en el Plan Estratégico 2030 se definen una serie de iniciativas estratégicas (IE) que guardan relación e impactan en la actividad a desarrollar por las diferentes áreas de la Entidad Adif AV. Estas iniciativas estratégicas pueden estar agrupadas en Planes cuando la agrupación de estas contribuye en conjunto a unos objetivos comunes, o bien, pueden depender exclusivamente de los pilares y funcionar de forma independiente.

Respecto a las iniciativas estratégicas (IE), se han diseñado bajo las mismas premisas o formatos y buscan, tanto **alinearse con los cuadros de mando existentes en Adif AV,** como demostrar su contribución a **los ODS y resto de políticas nacionales y supranacionales** que constituyen el contexto de este plan. Se ha tratado de focalizarlas en las expectativas de los Grupos de Interés, en los retos internos de la empresa y en los desafíos globales, relacionados con el desarrollo sostenible, como respuesta a unos retos que afectan a la totalidad de la organización. A cierre de 2022 se han planteado **95 iniciativas estratégicas,** que responden a un objetivo concreto y a un pilar establecido en la arquitectura del Plan, respecto a los pilares de Seguridad, Servicio, Sostenibilidad y Orientación a Resultados y a las palancas de Comunicación, Motor Personas, Innovación y Transformación Digital.

Uno de los objetivos principales del pilar de seguridad del Plan Estratégico 2030 es mejorar la resiliencia de las infraestructuras e impulsar la seguridad

En definitiva, el PE2030 es un plan vivo, con un enfoque práctico, orientado a las iniciativas estratégicas y buscando la involucración y complicidad de toda la organización. Para cada iniciativa propuesta, se definen las acciones a llevar a cabo con una planificación y unos indicadores de seguimiento asociados a la misma que se reportan de forma trimestral.

Dada la transversalidad de las iniciativas estratégicas, para su implementación se precisa de todas las áreas de la organización. Por ello en cada iniciativa se detalla la organización del líder, así como su función, quien coordina cada iniciativa y quien es el responsable de liderarla y cada una de ellas está alineada con los objetivos estratégicos y tácticos, así como los indicadores de gestión vinculados tanto los considerados como generales de las entidades como de área que se trasladan a incentivos personales. Los datos obtenidos se muestran en un *dashboard* configurando el panel de evolución de seguimiento de las entidades.



En lo que respecta a los retos, señalar que los principales retos a los que se enfrenta la Entidad son los que siguen a continuación, siendo detallados a lo largo del informe:

- **Relevo generacional[1]**

  Adif AV tiene un importante reto al que enfrentarse, tanto en la actualidad como en los próximos años: el rejuvenecimiento de su plantilla y la transferencia de conocimiento en puestos clave. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la jubilación parcial, con el objetivo de acelerar el relevo generacional sin perder el conocimiento y la experiencia, que son fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de la empresa.

  Para ello, en febrero de 2022 se publicó en la intranet de Adif AV la circular de Jubilación Parcial 2022.

  Las principales actuaciones que han ocurrido son:

  + En los últimos 2 años, el porcentaje de empleados menores de 35 años ha pasado del 6,83% al 12,75%.
  + Jubilaciones Parciales: 5 Personas se encuentran en situación de Jubilación Parcial a 31.12.2022.
  + Ingresos OEP: En 2022 han ingresado 12 nuevos empleados en Adif AV, procedentes de Oferta de Empleo Pública.

- **Liberalización del transporte de viajeros[2]**

  Durante el año 2022 se han seguido los plazos marcados en los distintos Acuerdos Marcos firmados con las empresas ferroviarias para la asignación de capacidad. España se ha convertido en el primer país europeo con tres compañías ferroviarias prestando servicios de alta velocidad. A 31 de diciembre de 2022, ya están operando Renfe y Ouigo en los Corredores de Barcelona y Levante e Iryo en el Corredor de Barcelona.

Las principales novedades son:



+ El operador OUIGO que ya operaba en la línea Madrid – Barcelona (mayo 2021), ha empezado a operar en la línea Madrid-Valencia (octubre 2022).
+ El operador ILSA-IRYO ha iniciado operaciones en la línea Madrid – Barcelona (noviembre 2022) y en la línea Madrid-Valencia (diciembre 2022).
+ El operador INOUI (SNCF) inició el servicio en la línea Barcelona – Paris (diciembre 2022).
+ El operador RENFE no presta servicio en la línea Madrid – Marsella y Barcelona – Lyon, desde diciembre 2022.

- **Fondos de Recuperación y Resiliencia (Fondos MRR)[3]**

  Se pretende contribuir a una financiación sostenible dirigiendo la gestión de los fondos comunitarios y ayudas financieras comunitarias para proyectos de inversión en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte ferroviario: Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), Mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés) y Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), fundamentalmente. Esta gestión incluye:

  + Elaborar y aprobar, entre otros aspectos, las operaciones a financiar, las solicitudes de ayuda y reembolso y los informes de seguimiento de cada actuación cofinanciada.
  + Supervisar, principalmente, las propuestas de asignación de los expedientes a cofinanciar, así como sus incidencias medioambientales, técnicas y jurídicas; y las respuestas a preguntas parlamentarias de su ámbito.

  Como hito relevante del año 2022 cabe resaltar que, dentro de la financiación CEF, se ha conseguido una subvención de 145,4 M€ en Adif AV para las obras de Bergara – San Sebastián – Bayona, dentro del corredor Atlántico[4].

[1] En el apartado Nuestra Gente, se expone información en detalle
[2] En el apartado Asistencia Otorgada, se expone información en detalle
[3] En el apartado Información Fondos MRR aplicables a proyectos sostenibles se exponen las actuaciones desarrolladas
[4] Incluye únicamente inversión en ejecución directa y otras fuentes de financiación de los Fondos de Recuperación y Resiliencia

4.2. Agenda 2030

4.2.1. Retos, desafíos y principales metas del PE2030

El PE2030 se alinea con las iniciativas gubernamentales existentes con el principal objetivo de ser coherente y maximizar los resultados al participar de una estrategia común. Se ha buscado el alineamiento con:

- Los Fondos Europeos.
- El Plan de España para la Recuperación y Resiliencia, directrices:
  + España Verde, España Digital, España sin brechas de Género, España Cohesionada e Inclusiva.
- La Estrategia Nacional de Largo Plazo. España 2050, cuyo desafío más relevante es:
  + Que la Entidad se convierta en una sociedad neutra en carbono, sostenible y resiliente al cambio climático.
- La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITMA a través de la realización de las siguientes actividades:
  1. Alineamiento con los compromisos europeos e internacionales (Objetivos de Desarrollo Sostenible, descarbonización, etc.).
  2. Herramienta de política económica y derechos sociales.
  3. Reorientación de prioridades de inversión (sostenibilidad, digitalización).
  4. Enfoque integrador. Gobernanza.
  5. Participación, para dar la máxima legitimidad a la estrategia.
  6. Aborda la movilidad de personas y de mercancías.
  7. Transición justa sin colectivos, territorios ni sectores económicos que se queden atrás.

4.2.2. Retos globales y Agenda 2030

El **Plan de Acción Nacional** para la implementación de la Agenda 2030 es un documento que recoge las actuaciones realizadas por parte de todos los actores involucrados y además compromete acciones inmediatas, una estructura de gobernanza coral y reforzada, al más alto nivel del gobierno, y un compromiso de crear una estrategia ambiciosa de desarrollo sostenible participada y consensuada entre todos los actores y niveles de gobierno de España.

Adif AV se alinea mediante su plan Estratégico 2030 y sus iniciativas con la Agenda 2030 a través de la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, que constituye la hoja de ruta que guiará las actuaciones en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años, así como el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

La Entidad firmó un **Convenio Marco de colaboración con la Secretaría de Estado para la Agenda 2030** en el marco de los ámbitos de actuación y competenciales en las siguientes materias:

- Intercambio de buenas prácticas en la implementación de los ODS y sus metas.
- Alineación de la Estrategia general del Gobierno con los modelos de negocio de las empresas públicas estatales en materia de ODS y Agenda 2030.
- Proyectos conjuntos relacionados con ODS, incluyendo certificaciones de bienes y servicios.
- Acciones que contribuyan a la difusión y consecución de los ODS, incluyendo posibles vías cruzadas de comunicación a través de los diferentes soportes existentes.
- Acciones formativas sobre los ODS.
- Otras acciones relacionadas con la implementación de la Agenda 2030.

Adif y Adif Alta Velocidad han asumido la **Vicepresidencia del Grupo de Trabajo del Convenio Marco de Colaboración entre la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las sociedades estatales**. En la reunión de dicho Grupo, celebrada en diciembre de 2022 en la sede del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030, se acordó por unanimidad nombrar como vicepresidentas a María Isabel Gómez, Subdirectora del Plan Estratégico de Adif y Adif AV, y a Rocío Beltrán, responsable de la unidad de RSC de Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE).

Los **Valores** en el Plan Estratégico 2030 son los compromisos de la Entidad, tal y como se muestra a continuación:



1. El bienestar de las personas apostando por un desarrollo socio-económico inclusivo y sostenible del país



2. Un servicio seguro que garantice la cohesión social favoreciendo la conectividad y la movilidad, fiable y de calidad



3. Una gestión íntegra y transparente que sea responsable y eficiente con los recursos naturales y económicos



4. La defensa de actuaciones que refuercen la vía a la igualdad de género



5. Gestión integral de los riesgos empresariales



6. Colaboración con nuestros grupos de interés



7. La innovación, la economía circular y la modernización tecnológica



8. La generación de valor y confianza para la sociedad



9. El desarrollo de un mundo diverso y global



10. El bienestar y el desarrollo profesional de las personas de Adif y Adif AV

4.2.3. Informe progreso Desarrollo Sostenible 2022

En términos generales, y de acuerdo con los últimos análisis publicados, España va en línea con los avances que está haciendo la Unión Europea para dar cumplimiento de la Agenda 2030. Según la edición de 2022 del **SDG *Index and Dashboard Report***, a nivel mundial **España** avanza del puesto 20 al **16 en un *ranking* de 193 países** con una puntuación del **índice SDG de 79,9 puntos**. Estos resultados constatan una tendencia general de mejora continua. Algunos de ellos incluso al borde de llegar al 100%, y pasar al verde, lo que refleja los importantes esfuerzos que se están realizando en España para aplicar políticas que nos permitan seguir avanzando, aunque sea de forma lenta para llegar a las ansiadas metas que marca la Agenda 2030. Link de acceso al informe:

https://www.sustainabledevelopment.report/



4.2.3. Tableros y tendencias de los ODS en España

España mantiene un puesto alto en este compromiso -entre los 15 primeros países-, esencialmente por contar con estructuras específicas y estrategias para incorporar de manera transversal los ODS en las políticas públicas.

TABLERO TENDENCIAS ODS EN ESPAÑA

https://dashboards.sdgindex.org/profiles/spain



TABLEROS Y TENDENCIAS DE LOS ODS EN ESPAÑA



Tableros : ODS logrado · Los desafíos permanecen · Quedan desafíos importantes · Quedan importantes desafíos · Información no disponible

Tendencias : En camino o manteniendo el logro de los ODS · Mejorando moderadamente · estancamiento · Decreciente · Información de tendencia no disponible

4.3. ODS en Adif AV

La Entidad tiene como propósito “Operar una red ferroviaria comprometida con los ODS”. Para ello, se trabaja por proporcionar una **red ferroviaria segura, fiable y eficiente** para todos, siendo la sostenibilidad uno de los pilares fundamentales. La necesidad de un modelo de movilidad de bajas emisiones y mayor eficiencia, de preservar los recursos naturales, de impulsar un desarrollo económico que sea socialmente integrador, y de mejorar la seguridad y la salud de los ciudadanos son solo algunos de los retos propuestos a abordar por Adif AV.

Una vez analizada la contribución de las iniciativas estratégicas al cumplimiento de los ODS, se puede concluir que ODS se ve más impactado en el desarrollo del PE2030, así como el cumplimiento de metas específicas medidas a través de indicadores pertenecientes a la Entidad.

Los **ODS con un mayor grado de impacto** por la implantación de las iniciativas estratégicas son:



Adif AV contribuye a la creación y gestión de infraestructuras sostenibles que sean de calidad, resilientes y seguras, a través de su actividad diaria. Para ello, realiza proyectos de colaboración e innovación abierta (53*) con inversiones en proyectos innovadores y de relevancia.



Adif AV apuesta por una reducción en la accidentabilidad y los incidentes que junto con la modernización de las estaciones de las que se han visto beneficiados más de 152,8 Millones de usuarios durante el año 2022. Asimismo, incorpora un catálogo de cláusulas medioambientales y sociales con sus proveedores.



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

El transporte ferroviario juega un papel primordial en la transición hacia una economía baja en carbono (reducción del consumo energético total de 123,60 GWheq/año. El cambio hacia un modelo de transporte más sostenible y eficiente es clave ante los nuevos escenarios regulatorios internacionales y nacionales.

* Dato agregado Adif y Adif AV

A través de ellos, se contribuye principalmente al **cumplimiento de las siguientes metas de la Agenda 2030:**

Con el ODS 9, a través de la realización de proyectos de colaboración e innovación abierta.

- 9.1. Desarrollo de Infraestructura Sostenible: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

- 9.4. Modernización de la infraestructura, tecnología limpia: Modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales (...).

Con el ODS 11, apostando por una reducción en la accidentabilidad y los incidentes. Asimismo, incorpora un catálogo de cláusulas medioambientales y sociales con los proveedores.

- 11.2 Proporcionar el acceso al transporte público: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Con el ODS 13, ya que el transporte ferroviario juega un papel primordial en la transición hacia una economía baja en carbono. El cambio hacia un modelo de transporte más sostenible y eficiente es clave ante los nuevos escenarios regulatorios internacionales y nacionales.

- 13.1 Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.

- 13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

La alineación de la estrategia con los ODS representa una ventaja competitiva para la Entidad, permitiendo identificar futuras oportunidades de negocio, fortalecer las relaciones con los grupos de interés, tener una gestión basada en la eficiencia y generar un impacto positivo en la sociedad en los tres pilares cruciales: social, ambiental y económico.

Además, se pretende hacer frente a la emergencia climática y ambiental mediante la mejora de las reducciones de gases de efecto invernadero, compra de energía GdO y fomentando el uso de energías renovables con proyectos como subestaciones reversibles, y la descarbonización del transporte mediante la electrificación de las líneas. Adif AV trabaja hacia una transición ecológica con actuaciones en la eficiencia energética, descarbonización y energías renovables, que mejora la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias y promueve una cultura y sensibilización acerca del cambio climático de manera colaborativa con los grupos de interés.

En el diseño del Plan se persigue una alineación con aspectos y objetivos que se persiguen con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, con las 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

Además, la Entidad aborda los tres desafíos prioritarios en materia de sostenibilidad: la emergencia climática, buen gobierno empresarial y la desigualdad social. En esta línea, Adif y Adif AV se marcan unos objetivos estratégicos alineados con unas metas ambiciosas:

- Alcanzar cero emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050.

- Configurar iniciativas estratégicas que integren el apoyo a la inclusión, la igualdad, la diversidad y la eliminación de cualquier forma de discriminación.

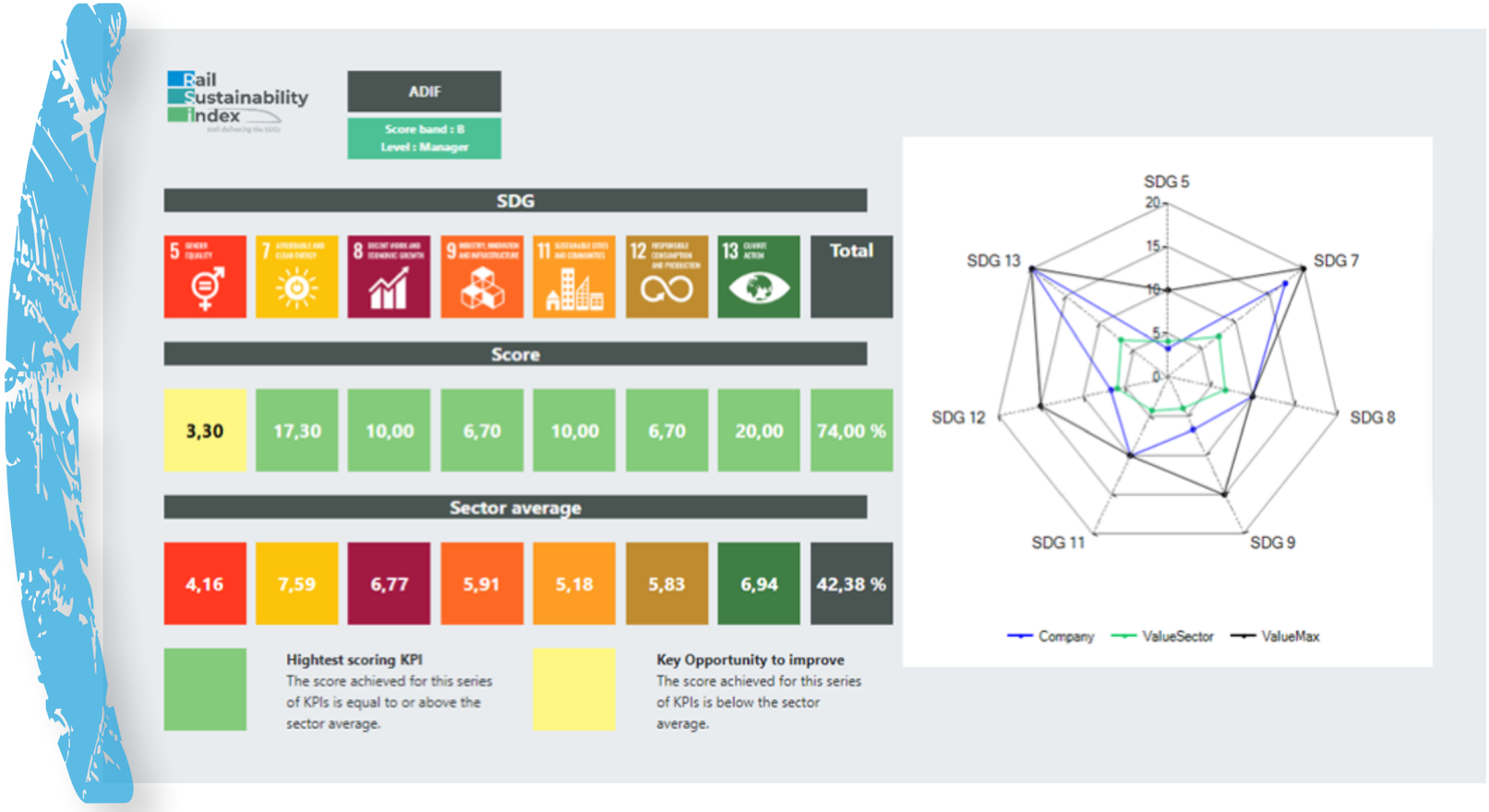
Adif AV y Adif junto con otras organizaciones de la UIC, organización internacional de ferrocarriles, ha constituido GT Internacional **SDG *Rail Index*,** para normalizar y establecer una puntuación homologada internacionalmente que catalogue a las empresas del sector ferroviario y permita acreditar el alineamiento de cada organización con los ODS y la Agenda 2030.

Para ello, se han determinado **24 KPI's relevantes y 7 ODS** clave y metodología que, en base a la normativa aplicable, permitan establecer unas comparaciones homogéneas que permitan obtener una calificación de cumplimiento de cada organización. Esto se realiza mediante ponderaciones y comparaciones de *benchmarking*. Este proceso se haya informatizado en una herramienta que es alimentada por los diferentes KPI's que las organizaciones acreditan y por tanto determina finalmente el grado de orientación con los ODS del sector ferroviario internacional y de cada empresa o sector ferroviario en particular.

En 2022 se han obtenido por primera vez la **calificación del Rail Sustainability Index acreditado por la UIC,** en la que evalúa el grado de consecución del desarrollo sostenible en las empresas ferroviarias.

Dentro de los 7 ODS analizados en la Entidad (se ha realizado tratamiento conjunto para Adif y Adif AV), se obtiene la máxima calificación en tres de ellos: ODS 7, ODS 11 y ODS 13, los cuales se sitúan por encima de la media del sector. En definitiva, el **desempeño de Adif AV alcanza el 74,00 % frente a un desempeño medio del sector del 42,38 %.**

Los resultados del GT Internacional SDG Rail Index son los que se muestran en la siguiente imagen:



EL CUADRO DE MANDO CON LOS ODS IDENTIFICADOS POR LA ENTIDAD ES EL QUE SIGUE:

Evolución positiva 2022 vs 2021 Evolución negativa 2022 vs 2021 Sin variación o indicadores que no admiten comparación

ODS	CONTENIDO	ÁMBITO ADIF AV (INICIATIVAS/PLANES/PROGRAMAS)
 GARANTIZAR UNA VIDA SANA Y PROMOVER EL BIENESTRA PARA TODOS EN TODAS LAS EDADES	**0** accidentes significativos por causa del administrador / Mkm-tren - **Meta 3.6.** **0** Mkm-tren persona fallecida o herida grave en accidentes de tren - **Meta 3.6.**	• Adecuación del SGSC para mejora de la seguridad en la circulación. • Plan de Actuación y Mejora de la Seguridad en la Circulación. • Sistemas para el análisis del comportamiento de las personas y detección de objetos sospechosos. • Proyecto SIGMA.
 GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN INCLUSIVA, EQUITATIVA Y DE CALIDAD Y PROMOVER OPORTUNIDADES DE APRENDIZAJE DURANTE TODA LA VIDA PARA TODOS	**91 %** nivel de transferencia (satisfacción con la formación recibida y su aplicación al puesto de trabajo) (Adif + Adif AV) (+2,7% respecto a 2021) - **Meta 4.4.** **199** horas de formación por empleado / año - **Meta 4.3**. **7,504** inversión en formación (Adif+Adif AV) - **Meta 4.3.** **23** convenios de prácticas con universidades (Adif+Adif AV) - **Meta 4.3.**	• Iniciativa Estratégica: Plan de Formación. • Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional. • Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento.

ODS	CONTENIDO	ÁMBITO ADIF AV (INICIATIVAS/PLANES/PROGRAMAS)
 LOGRAR LA IGUALDAD ENTRE LOS GÉNEROS Y EMPODERAR A TODAS LAS MUJERES Y LAS NIÑAS	**24,51 %** de mujeres en plantilla (-4,66% respecto a 2021) - **Meta 5.1.** **33,33 %** de mujeres en la Estructura de Dirección - **Meta 5.5.** **45,45%** de mujeres en el Consejo de Administración - **Meta 5.5.**	• III Plan de Igualdad de Adif y II Plan de Igualdad de Adif AV. • Programa LIDERA "Mentoring Mujeres Tituladas" (RAI). • Iniciativa Estratégica: Plan de relevo generacional. • Iniciativa Estratégica: Programa de impulso del liderazgo y reconocimiento del talento. • Iniciativa Estratégica: Seguridad y Salud en el Trabajo: V Plan de Accidentabilidad Cero.
 GARANTIZAR EL ACCESO A UNA ENERGÍA ASEQUIBLE,SEGURA, SOSTENIBLE Y MODERNA	**91,05 %** energía verde consumida (GdO) respecto del total de energía consumida (+1,25% respecto a 2021) - **Meta 7.2.** **123,6** GWheq/año ahorrados por eficiencia energética (acumulado desde 2009) – **Meta 7.3.** **11,54** MJ/km tren de intensidad energética final - **Meta 7.3.**	• Compra del 100% de la energía eléctrica consumida por Adif AV ha sido con certificados de Garantía de Origen (GdO). • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG . • Iniciativa Estratégica: Eficiencia Energética. • Iniciativa Estratégica: Ferrolinera®.

ODS	CONTENIDO	ÁMBITO ADIF AV (INICIATIVAS/PLANES/PROGRAMAS)
 PROMOVER EL CRECIMIENTO ECONÓMICO INCLUSIVO Y SOSTENIBLE, EL EMPLEO Y EL TRABAJO DECENTE PARA TODOS	**1.553,19M€** de inversiones ejecutadas - **Meta 8.1.** **0,03** jornada perdida por cada 1.000 h trabajadas - **Meta 8.8.** **82,10%** de empleados con contrato indefinido - **Meta 8.5**. **4,54 %** de brecha salarial en puestos directivos a favor del género masculino - **Meta 8.5.** **54%** de ideas y proyectos desarrollados en intraemprendamiento, finalistas de Adif Talento, con implantación total o parcial (Adif+Adif AV) – **Meta 8.3.**	• Plan de adaptación al Cuarto Paquete Ferroviario (liberalización). • Iniciativa Estratégica: Acciones para la transformación digital de puestos de trabajo. • Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de optimización de capacidad. • Iniciativa Estratégica: Participación activa en los procesos urbanísticos. • Iniciativa Estratégica: Plan de reutilización del patrimonio para usos sociales y sostenibles. • Iniciativa Estratégica: Oficina de gobierno de transformación digital.
 CONSTRUIR INFRAESTRUCTURAS RESILIENTES, PROMOVER LA INDUSTRIALIZACIÓN SOSTENIBLE Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN	**3.497,4** km de líneas electrificadas en servicio (+1,94% respecto a 2021) - **Meta 9.4.** **1.333,47** M€ (IVA incluido) invertidos en desarrollo de la red de AV - **Meta 9.1.** **269** km de puesta en servicio de líneas de AV- **Meta 9.4.** **100** % resultados de innovación transferidos (eficiencia en la innovación) (Adif y Adif AV) - **Meta 9.5**. **5,528**M€ en inversión total en proyectos de innovación (Adif y Adif AV) - **Meta 9.5.**	• Plan de innovación estratégica. • Proyecto nuevo modelo de mantenimiento. • Plan de implantación de la metodología BIM. • Iniciativa Estratégica: Plan de mejora de las comunicaciones. • Iniciativa Estratégica: Avance del desarrollo y construcción de tramos AV. • Programa Adif Talento. • Iniciativa Estratégica: Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF). • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. • Iniciativa Estratégica: E-futura. • Iniciativa Estratégica: Transformación Digital de mantenimiento.

ODS	CONTENIDO	ÁMBITO ADIF AV (INICIATIVAS/PLANES/PROGRAMAS)
 REDUCIR LA DESIGUALDAD EN Y ENTRE LOS PAÍSES	**86,88 %** de viajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (Adif y Adif AV) (+0,94% respecto a 2021) – **Meta 10.2.** **4,86M€** (IVA no incl.) de inversión en obras de mejora de la accesibilidad (Adif y Adif AV) - **Meta 10.2.**	• Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida (Servicio Acerca). • Servicio Dialoga.
 LOGRAR QUE LAS CIUDADDES SEAN MÁS INCLUSIVAS, SEGURAS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES	**4.555,28M€** (IVA no incl.) inversión ejecutada acumulada en integración urbana (Adif y Adif AV) - **Meta 10.2.** **71*** convenios, acuerdos, protocolos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif AV - **Meta 11.3.**	• Plan integral de estaciones de viajeros. • Iniciativa Estratégica: E-futura. • Iniciativa Estratégica: Actualización de Iniciativa Estratégica: Programas de Inversión en Cercanías. • Iniciativa Estratégica: Modelo Cuantitativo de Riesgos. • Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la Estación de Madrid – Chamartín. • Iniciativa Estratégica: Proyecto integral de Transformación de la estación Madrid Puerta de Atocha. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Barcelona Sants integrada en el nuevo modelo de ciudad. • Iniciativa Estratégica: Elaboración de estudios de integración urbana. • Iniciativa Estratégica: Desarrollo conexiones ciudades-red AV • Iniciativa Estratégica: Plan de Acción para la mejora de la coordinación y control de las Operaciones de Integración.

* Dato acumulado

ODS	CONTENIDO	ÁMBITO ADIF AV (INICIATIVAS/PLANES/PROGRAMAS)
 GARANTIZAR MODALIDADES DE CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLES	**19,73 %** de reducción en el consumo de agua respecto a 2021 - **Meta 12.2.** **0,081** Tm/Mkm-tren de intensidad de generación de residuos peligrosos - **Meta 12.4.** **100 %** de las contrataciones incluyen cláusulas sociales y medioambientales - **Meta 12.7.**	• Sistema de gestión de residuos peligrosos. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de Compra Pública Responsable. • Iniciativa Estratégica: Acciones para la transformación digital de puestos de trabajo. • Iniciativa Estratégica: Modelo de Gestión de Estaciones. • Iniciativa Estratégica: Servicios de Última Milla.
 ADOPTAR MEDIDAS URGENTES PARA COMBATIR EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SUS EFECTOS	Emisión de bonos verdes por valor de 500 M€ en 2022. 100% de los bonos emitidos en los últimos 5 años - **Meta 13.2.** **15.426** TmCO2eq de reducción de emisiones de GEI (acumulado desde 2009) - **Meta 13.2.**	• Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030. • Objetivo de neutralidad en carbono en 2050. • Iniciativa Estratégica: Ferrolineras®. • Iniciativa Estratégica: Cultura de lucha y sensibilización contra el cambio climático. • Iniciativa Estratégica: Adaptación e integración del Hidrógeno como vector energético a la RFIG. • Iniciativa Estratégica: Proyecto de compra pública responsable.

ODS	CONTENIDO	ÁMBITO ADIF AV (INICIATIVAS/PLANES/PROGRAMAS)
 GESTIONAR SOSTENIBLEMENTE LOS BOSQUES, LUCHAS CONTRA LA DESERTIFICACIÓN, DETENER E INVERTIR LA DEGRADACIÓN DE LAS TIERRAS, DETENER LA PÉRDIDA DE BIODIVERSIDAD	**0** sanciones administrativas ambientales graves o muy graves – **Meta 15.1**. **47M€** recursos destinados a protección ambiental (inversión + explotación) (dato a cierre 2021) - **Meta 15.1.** **3,08M€** destinados a la prevención de incendios) (último dato disponible 2021. El dato 2022 se publicará en memoria medioambiental en mayo 2023) - **Meta 15.5.**	• Política de Medioambiente. • Sistemas de gestión ambiental. • Supervisión ambiental en obras. • Plan de prevención contra incendios.
 PROMOVER SOCIEDADES JUSTAS, PACÍFICAS E INCLUSIVAS	**166** delitos de terceros con incidencias en la actividad (interposición de denuncia penal) - **Meta 16.1.** **13** ataques deliberados contra infraestructuras críticas - **Meta 16.1.** **5** notificaciones por incumplimiento del Código Ético – **Meta 16.5.** **5,10%** reclamaciones estimadas por el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno respecto del total de iniciativas respondidas (Adif y Adif AV) - **Meta 16.6.**	• Plan de desarrollo y despliegue de la Gestión Integral de Riesgos. • Plan de Mejora de Transparencia y el Buen Gobierno. • Política Corporativa de Lucha Contra el Fraude.
 REVITALIZAR LA ALIANZA MUNDIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	**140** acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales en vigor - **Meta 17.16.** **36** acuerdos y convenios con organizaciones y asociaciones sectoriales firmados - **Meta 17.16.**	• Programa Estación Abierta. • Plan de Impulso para el Centro de Tecnologías Ferroviarias (CTF). • Protocolos de colaboración.



5 NUESTRA GENTE

5 NUESTRA GENTE



5.1. EMPLEADOS DE ADIF AV

5.1.1. Organización del trabajo

5.2. CRECIMIENTO DE LOS TRABAJADORES

5.2.1. Gestión del talento
5.2.2. Formación
5.2.3. Desarrollo profesional

5.3. PRIORIDADES EN EL ASPECTO HUMANO

5.3.1. Incentivos y Beneficios sociales
5.3.2. Permiso Maternidad y Paternidad
5.3.3. Relaciones laborales
5.3.4. Diversidad, Igualdad y Acción social

PRIORIDADES EN MATERIA RR.HH.



Las personas han sido, son y serán la clave del éxito de Adif AV ya que son quienes actúan como motor del PE2030, que accionan las palancas, usan las herramientas de las que disponen y consolidan los pilares sobre los que se basa el modelo de negocio y posicionamiento de la Entidad. Se trabaja por mejorar los índices de productividad laboral y la mejora de los índices de competitividad laboral. En sus acciones está la elaboración y puesta en práctica de un Plan plurianual de empleo, que ha culminado en el plan estratégico de personas, donde se incluye el relevo generacional, que va a permitir que hasta 2025 ingresen más de seis mil personas[1] trabajadoras.

RESUMEN DEL PERSONAL EN CIFRAS

257
Empleados

82,11%
Con contrado Indefinido

57,98%
Cubiertos por convenio colectivo

24,51%
Mujeres

4,54%
Brecha salarial puestos Directivos
(a favor del género masculino)

42.646
Horas de formación

3,23%
Tasa de rotación de directivos

20,65%
Tasa de rotación de plantilla

12
Nuevos empleados (OEP)

[1] Dato agregado Adif+Adif AV

5.1. Empleados de Adif AV[1]

En Adif AV las personas constituyen los recursos más importantes. Por este motivo, la Compañía se esfuerza para ofrecer un entorno de trabajo inclusivo, seguro y estable con el objetivo de brindar oportunidades de formación continua y de desarrollo profesional que proporcionen una plantilla cualificada, comprometida y motivada para cumplir con los objetivos empresariales de Adif AV. En este punto se dan a conocer los datos relativos a los recursos humanos y organización de Adif AV, mostrando los datos relativos propios de los empleados, como la composición de la plantilla o las remuneraciones, entre otros.

La distribución que siguen las personas que forman parte de Adif AV es la siguiente[2]:

NÚMERO DE EMPLEADOS A CIERRE POR SEXO

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Hombres	154	70,64	153	70,83	194	75,49
Mujeres	64	29,36	63	29,17	63	24,51
Total	**218**	**100**	**216**	**100**	**257**	**100**

NÚMERO DE EMPLEADOS A CIERRE POR EDAD

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Hasta 35 años	11	5,04	13	6,01	41	15,95
Entre 36 y 50	130	59,63	119	55,09	128	49,80
Mayores de 50	77	35,32	84	38,88	88	34,24
Total	**218**	**100**	**216**	**100**	**257**	**100**

NÚMERO DE EMPLEADOS A CIERRE POR CATEGORÍA PROFESIONAL

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Estructura de dirección	103	47,24	106	49,07	108	42,02
Estructura de apoyo	73	33,48	68	31,48	68	26,46
Personal operativo y MMII	42	19,26	42	19,44	81	31,51
Total	**218**	**100**	**216**	**100**	**257**	**100**

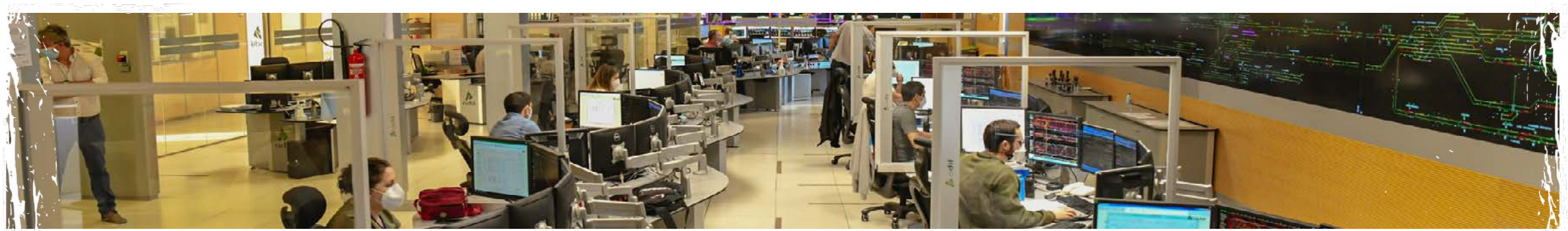
[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 2-7**: Empleados
[2] Todos los empleados se encuentran en España

NÚMERO DE EMPLEADOS A CIERRE POR TIPO DE CONTRATO Y JORNADA

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Contratos indefinidos	209	95,87	206	95,37	211	82,10
Contratos temporales	9	4,13	10	4,62	46	17,90
Total	**218**	**100**	**216**	**100**	**257**	**100**
Contratos a tiempo completo	211	96,78	211	97,68	252	98,05
Contratos a tiempo parcial	7	3,22	5	2,32	5	1,95
Total	**218**	**100**	**216**	**100**	**257**	**100**

INFORMACIÓN RELATIVA A LOS EMPLEADOS (ANTIGÜEDAD)*

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
	%	%	%
Entre 0 y 11 años	32,11%	30,09%	39,30%
Entre 12 y 19 años	44,04%	45,37%	38,13%
Entre 20 y 27 años	7,34%	10,19%	12,06%
Entre 28 y 35 años	4,58%	3,70%	2,72%
Más de 35 años	11,93%	10,55%	7,78%
Total	**100%**	**100%**	**100%**



* Contenido vinculado al indicador **GRI 401-1**: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal

EMPLEADOS QUE HAN OBTENIDO LA JUBILACIÓN PARCIAL POR SEXO

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Hombres	5	83,33	5	100	5	100
Mujeres	1	16,66	0	0	0	0
Total	**6**	**100**	**5**	**100**	**5**	**100**

EMPLEADOS QUE HAN OBTENIDO LA JUBILACIÓN PARCIAL POR EDAD

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<63	3	50	2	40	0	0
>63	3	50	3	60	5	100
Total	**6**	**100**	**5**	**100**	**5**	**100**

EMPLEADOS QUE HAN OBTENIDO LA JUBILACIÓN PARCIAL POR CATEGORÍA PROFESIONAL

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Estructura de dirección	0	0	0	0	2	40
Estructura de apoyo	4	66,66	2	40	1	20
Personal operativo y MMII	2	33,33	3	60	2	40
Total	**6**	**100**	**5**	**100**	**5**	**100**



A continuación, se muestran los datos relativos a los promedios anuales de contratos durante el ejercicio fiscal de reporte desglosado por su tipología y por sexo, edad y categoría profesional, para los cuales se han tenido en cuenta todos los contratos activos durante 2022 en Adif AV:

PROMEDIO DE EMPLEADOS POR TIPO DE CONTRATO Y JORNADA

		EJERCICIO 2020						EJERCICIO 2021					
		<51 años		≥51 años		TOTAL		<51 años		≥51 años		TOTAL	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Operativos	Fijo	0,08	-	2,00	5,00	**2,08**	**5,00**	0,08	-	3,00	5,00	**3,08**	**5,00**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**	-	-	-	-	**-**	**-**
	Temporal	8,00	1,50	1,25	-	**9,25**	**1,50**	4,00	0,58	1,08	-	**5,08**	**0,58**
Mandos intermedios	Fijo	16,17	2,00	3,25	5,42	**19,42**	**7,42**	16,00	1,67	1,75	5,00	**17,75**	**6,67**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	0,33	-	**0,33**	**-**	-	-	1,00	-	**1,00**	**-**
	Temporal a tiempo parcial	1,25	-	-	0,33	**1,25**	**0,33**	0,08	-	-	-	**0,08**	**-**
Est. Apoyo	Fijo	26,33	17,17	18,75	3,00	**45,08**	**20,17**	29,42	17,75	17,67	1,50	**47,08**	**19,25**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	0,08	-	**0,08**	**-**	-	-	1,08	-	**1,08**	**-**
	Temporal	-	-	-	-	**-**	**-**	-	-	-	-	**-**	**-**
Est. Dirección	Fijo	34,75	18,42	39,67	10,25	**72,42**	**28,67**	37,17	20,00	35,42	11,08	**72,58**	**31,08**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	2,42	0,08	**2,42**	**0,08**	-	-	1,25	0,92	**1,25**	**0,92**
Total		**86,58**	**39,08**	**67,75**	**24,08**	**154,33**	**63,17**	**86,75**	**40,00**	**62,25**	**23,50**	**149,00**	**63,50**

PROMEDIO DE EMPLEADOS POR TIPO DE CONTRATO Y JORNADA

		EJERCICIO 2022					
		<51 años		≥51 años		**TOTAL**	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Operativos	Fijo	-	-	3,00	3,90	**3,00**	**3,90**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
	Temporal	19,10	0,80	2,70	-	**21,80**	**0,80**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Mandos intermedios	Fijo	17,40	1,30	0,40	5,00	**17,80**	**6,30**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	1,60	-	**1,60**	**-**
	Temporal	-	-	-	-	**-**	**-**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Est. Apoyo	Fijo	30,90	13,50	18,30	2,60	**49,20**	**16,10**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	1,20	-	**1,20**	**-**
	Temporal	0,10	-	-	-	**0,10**	**-**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Est. Dirección	Fijo	34,60	21,80	36,80	13,30	**71,30**	**35,10**
	Fijo a tiempo parcial	-	-	2,00	-	**2,00**	**-**
	Temporal	-	-	-	-	**-**	**-**
	Temporal a tiempo parcial	-	-	-	-	**-**	**-**
Total		**102,10**	**37,30**	**65,80**	**24,70**	**167,90**	**62,10**

Las remuneraciones desglosadas por su tipología y por sexo, edad y categoría profesional, para los cuales se han tenido en cuenta todos los contratos activos durante 2022 en Adif AV son las que se recogen a continuación:

REMUNERACIÓN MEDIA POR SEXO

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Hombres	50.309,75	55.246,66	47.646,59
Mujeres	48.863,88	52.512,16	52.686,74

REMUNERACIÓN MEDIA POR EDAD[1]

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Hasta 35 años	22.797,71	25.982,58	33.807,51	39.413,12	28.339,25	41.360,73
Entre 36 y 50	49.122,14	52.150,21	52.219,88	56.817,23	49.061,57	56.033,46
Mayores de 50	59.138,83	44.852,43	60.368,59	51.183,14	56.428,70	50.305,14

[1] Destacar que en los últimos 2 años, el porcentaje de empleados menores de 35 años ha pasado del 5,05% al 15,95%

REMUNERACIÓN MEDIA POR CATEGORÍA PROFESIONAL

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de dirección	63.603,85	58.636,39	59.009,41	57.219,94	64.582,40	61.647,21
Estructura de apoyo	45.336,78	47.626,28	50.256,91	48.499,55	49.171,60	46.602,28
MMII	30.556,05	32.138,85	40.365,11	35.887,61	37.420,81	35.666,47
Personal operativo	24.615,12	29.629,22	28.561,88	33.253,71	24.769,20	28.561,88



En Adif Alta Velocidad el dato de “Brecha Salarial” puede variar significativamente de un año otro, por tratarse de una plantilla más pequeña (257 empleados al final de 2022) y ser más sensible al efecto de nuevas incorporaciones, promociones y jubilaciones.

La categoría profesional con mayor número de empleados es la “Estructura de Dirección”, que incluye los grupos: Jefe, Jefe de Área, Gerente de área, Subdirector y Director (no hay Alta Dirección).

BRECHA SALARIAL POR CATEGORÍA PROFESIONAL (%) [1,2]

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Estructura de dirección	7,81	3,03	4,54
Estructura de apoyo	-5,05	3,50	5,23
Mandos intermedios	-5,18	11,09	4,69
Personal operativo	-20,37	-16,43	-22,14



[1] Brecha salarial = ((Remuneración media hombres – Remuneración media mujeres) / Remuneración media hombres) * 100

[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 405-2**: Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres

5.1.1. Organización del trabajo



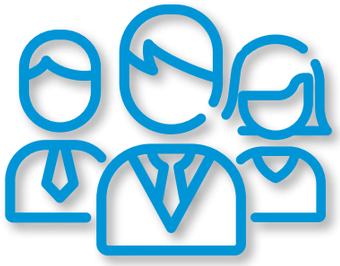
HITOS

- Implantación del A**cuerdo sobre trabajo a distancia (TAD)** de manera consensuada y sin conflicto (celebradas 9 reuniones de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de TAD), así como creación e implementación del procedimiento para ejecución del TAD.
- Elaboración, negociación y firma del **Acuerdo de "Norma Marco de movilidad voluntaria** para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso".
- Elaboración y ejecución de la **Circular de Jubilación Parcial 2022.**
- Desarrollo del **proceso de Elecciones Sindicales** 2023 y su posterior reflejo en SAP de Administración Sindical.
- **Negociación de los Derechos Sindicales** 2023-2027.
- Gestión de las convocatorias de la **Oferta de Empleo Público.**



COMPROMISOS

- Continuar con la **implementación del Acuerdo del Trabajo a Distancia** y de la Resolución de Presidencia.
- Continuar con los trabajos de **desarrollo del vigente II Convenio Colectivo.**
- Mantener la implementación del Nuevo **Modelo de Gestión de Espacios y adaptación al Cambio.**
- Resolución de convocatorias generales de ámbito estatal al amparo del **nuevo modelo establecido en el Acuerdo de "Norma Marco de movilidad voluntaria** para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso".



El **II Convenio Colectivo de Adif,** ha continuado avanzando en estas materias, creando mesas técnicas de desarrollo en temas como normativa, jornada y horarios y conciliación y una nueva mesa de igualdad, así como asuntos tales como fijación de la jornada anual en 1.642 horas en cómputo de ocho horas diarias. Para cuadrar la jornada de esta manera se alcanzaron acuerdos con la representación de personal reduciendo anualmente varíos días de jornada para ello.

Actualmente se está realizando una negociación en relación con las condiciones laborales derivadas de los nuevos modelos de producción que afectará a la actual organización del trabajo.

El trabajo se distribuye también por turnos de acuerdo con lo recogido en la normativa laboral vigente en la empresa en muchos colectivos. Una parte importante del personal tiene un régimen semanal de cinco días de trabajo y dos de descanso.

Las personas tienen la llave del futuro de la Entidad

Además, se ha llevado a cabo un incremento de las prestaciones por defunción y ayudas por hijos con discapacidad, excedencia por cuidados de personas dependientes, nuevo régimen de licencias hasta el 2º grado de consanguinidad o afinidad, permisos no retribuidos de hasta un mes por fallecimiento de determinados familiares, licencia no retribuida por reproducción asistida, acuerdo de trabajo a distancia, nuevo régimen de horarios, ampliación de licencias según el II CC por muerte, enfermedad intervención quirúrgica o nacimiento, excedencia de hasta tres años para atender a familias hasta el segundo grado de cosanguinidad, licencia por reproducción asistida, horario flexible de entrada, de 7 a 9,30 h, cierre de jornada a las 18:00 horas, entre otras muchas medidas.

En 2022 no se han denunciado quejas relacionada con cuestiones de conciliación

En enero de 2022 se aprobó el Procedimiento para la aplicación del trabajo a distancia en Adif para desarrollar el Acuerdo de Trabajo a Distancia suscrito por la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV el 16 de junio de 2021. Se han determinado los puestos que se ajustan en mayor medida a esta forma de trabajo.

El PE 2030 contempla la implantación e integración del trabajo a distancia como una de las premisas necesarias para **avanzar en la transformación digital y cultural** de la organización

Con la implementación de este procedimiento se ha conseguido poner en marcha en la Entidad el trabajo a distancia dotando a los empleados de una herramienta que permite una gestión flexible y transparente de esta nueva forma de prestación permitiendo a su vez la conciliación de la vida personal y profesional de las personas trabajadoras sin menoscabar la productividad y los resultados empresariales. Además, el trabajo a distancia facilita la conciliación familiar y contribuye a la mejora del medio ambiente al evitar desplazamientos.

PUESTOS SUSCEPTIBLES PARA TRABAJO A DISTANCIA VS EMPLEADOS EN TAD A 31/12/2022

CATEGORÍA PROF.	PUESTOS SUSCEPTIBLES TAD	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	% HOMBRES	% MUJERES	% TOTAL
Personal Operativo (PO)	6	2	2	4	33,3%	33,3%	66,7%
Mandos Intermedios (MI)	19	10	3	13	52,6%	15,8%	68,4%
Estructura de Apoyo (EA)	51	32	17	49	62,7%	33,3%	96,1%
Estructura de Dirección (ED)	65	29	19	48	44,6%	29,2%	73,8%
Total	**141**	**73**	**41**	**114**	**51,4%**	**28,9%**	**80,3%**



Los puestos en los que está permitido el Trabajo a Distancia se determinan en función del cumplimiento de ciertos requisitos fijados por la empresa. Estos puestos están en mayor medida relacionados con la gestión administrativa y los sistemas de información y en menor medida con las tareas operativas de mantenimiento de la infraestructura y el control de la circulación.



Respecto al II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad, en él se recoge en su cláusula 13ª, Garantías Digitales, que incorpora a las empresas los nuevos derechos de garantía digital y al derecho a la intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral y periodos horarios de desconexión digital.

JUBILACIÓN PARCIAL

La jubilación parcial es una herramienta de gestión sostenible porque está legalmente vinculada a la sustitución obligatoria por un nuevo empleado, lo que propicia la reducción del desempleo.

El PE 2030 de la Entidad contempla la **movilidad interna** como una de las líneas estratégicas de actuación dentro del **Plan de relevo generacional**

La Entidad tiene un importante reto al que enfrentarse, tanto en la actualidad como en los próximos años: el rejuvenecimiento de su plantilla y la transferencia de conocimiento en puestos clave. En este sentido, se han puesto en marcha iniciativas como la jubilación parcial, con el objetivo de acelerar el relevo generacional sin perder el conocimiento y la experiencia, que son fundamentales en la buena marcha y gestión eficaz de la empresa.

Para ello, el día 4 de febrero de 2022 se publicó en la intranet de Adif la circular de Jubilación Parcial 2022.

5.2. Crecimiento de los trabajadores

5.2.1. Gestión del talento



HITOS

- Desarrollo del **Plan anual de Trasferencia de Conocimiento.**
- Personas formadas en **Transformación Digital.**
- Empleados y empleadas **formadas en Medioambiente.**
- Personas formadas en **Programas de Igualdad y Promoción de la mujer.**



COMPROMISOS

- **Puesta en marcha de Centros de Desarrollo de Competencias y del Potencial.** Se han realizado los primeros centros de desarrollo de competencias para línea talento joven y talento mujer (7 Personas Adif AV)
- Desarrollo del Programa de **Transferencia del conocimiento:** identificación de puestos clave/personas y priorización de las actuaciones en función de edad de jubilación
- Establecimiento del **Plan de transferencia de conocimiento anual:** búsqueda y selección de las personas con potencial de desarrollo para puestos y personas clave / Continuación de Programas transversales de transferencia de conocimiento anual (Dejando huella, Adif en Primera Persona, Experiencias de Éxito, etc.)

ACUERDO MARCO DE MOVILIDAD

La Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad firmó, con fecha 27 de junio de 2022, el acuerdo de "Norma Marco de movilidad voluntaria para la cobertura de puestos con carácter definitivo a través de concurso", como culminación de los trabajos realizados al amparo de lo dispuesto en su cláusula 10ª para su incorporación al convenio.

El nuevo Marco de Movilidad acordado constituye una herramienta de gestión necesaria para la eficiencia organizativa que permite integrar los planes y objetivos de la Entidad con la satisfacción de las expectativas profesionales de las personas trabajadoras.

> La **movilidad geográfica** y funcional propicia el **acercamiento familiar** y el **desarrollo profesional**

Así, viene a establecer una nueva regulación en materia de convocatorias de movilidad geográfica y funcional, al objeto de agilizar estas y optimizar sus resultados organizativos, a través de un modelo, válido para el desarrollo de los procesos inherentes de planificación, selección y administración de personal, sustentado por un eficaz sistema informático de resolución y que tiene en cuenta la necesaria coordinación con la movilidad externa (bajas e ingresos) y el equilibrio entre las áreas funcionales de la Compañía.

Con este proceso la Entidad facilita el desarrollo profesional de las personas trabajadoras poniendo a su disposición, siempre que cumplan los requisitos establecidos en la Norma Marco de Movilidad que rige el proceso, la posibilidad de cambio de puesto en distintas modalidades:





- **Traslado**. La adjudicación de plazas en traslado se efectuará entre las personas participantes de la misma categoría que la de aquellas que son objeto de cobertura, que las hubiesen solicitado.

- **Promoción.** La adjudicación de plazas en promoción se efectuará, en primer lugar, entre personas participantes que ostenten alguna categoría desde la que se pueda acceder por ascenso a la categoría de las plazas a asignar y, en régimen subsidiario, entre las personas participantes del mismo grupo o subgrupo profesional. Para concurrir en régimen de promoción será requisito indispensable superar un proceso selectivo previo.

- **Reconversión.** En esta modalidad se permite la concurrencia a una plaza del mismo nivel salarial a la que no se tiene acceso por traslado según las normas vigentes. Como ocurría en la modalidad de promoción, en reconversión será requisito indispensable superar un proceso selectivo previo.

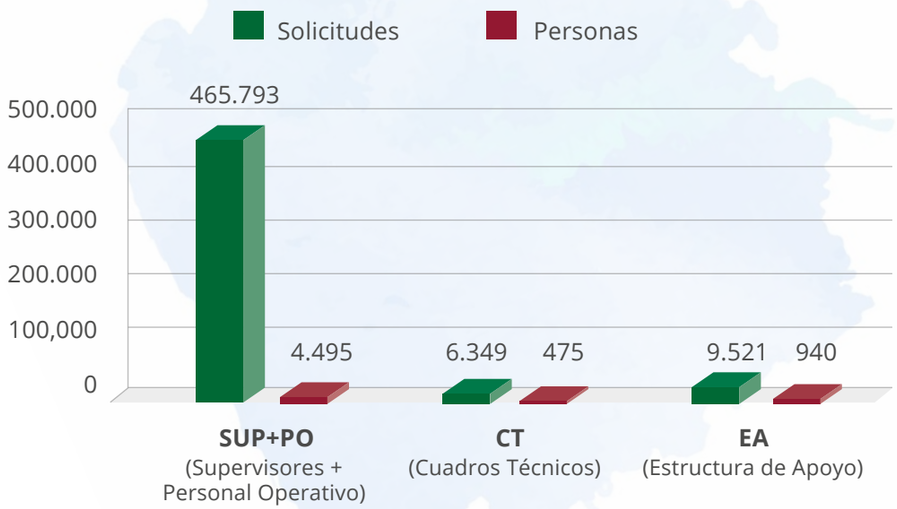
Para las categorías de Personal Operativo y la de Supervisor (Mando Intermedio y Cuadro) las modalidades de traslado, promoción y reconversión son a las que pueden optar los empleados y empleadas de Adif AV.

Para las categorías de Cuadro Técnico (Mando Intermedio y Cuadro) y Técnico las modalidades a las que pueden optar los empleados y empleadas de Adif AV son a las de traslado y cambio de puesto y promoción.

En la fase en la que se encuentra actualmente el proceso, no se puede determinar todavía el número de personas que finalmente cambiarán de puesto de trabajo como resultado de la Convocatoria de Movilidad 2022.

La siguiente gráfica muestra el número de personas participantes en la Convocatoria de Movilidad 2022 y la cantidad de solicitudes presentadas. Los tipos de Puesto reflejados: Operativo, Supervisor, Cuadro Técnico y Estructura de Apoyo, corresponden a los puestos solicitados por los participantes. Un participante puede solicitar varios puestos diferentes, siempre que cumpla los requisitos de admisión para ello:

PROCESO DE MOVILIDAD INTERNA GLOBAL 2022 ADIF Y ADIF AV



Se observa por tanto que hay un total de 5.910 personas que participan en el proceso (con la particularidad señalada anteriormente) y que se han presentado 481.663 solicitudes de cambio de puesto en Adif y Adif AV. Se prevé que esta Convocatoria de Movilidad se resuelva a lo largo de 2023.

5.2.2. Formación

Las acciones formativas, están dirigidas tanto a la mejora de competencias y cualificaciones como a la renovación y actualización de las mismas. Entre los objetivos del Plan de Formación está el fomentar los valores y cultura de empresa, promoviendo actitudes positivas e innovadoras, facilitar la igualdad de acceso de todos los empleados, además de contribuir a incrementar los niveles de seguridad en la infraestructura ferroviaria, la salud de los trabajadores y la seguridad de bienes y servicios. Se trabaja en la información y sensibilización de los empleados a través de la intranet de Adif y del espacio web de Igualdad y Diversidad, además de la formación en temas de igualdad, conciliación, diversidad e inclusión[1].

Adif AV cuenta con una **amplia selección de cursos** de formación de diversas materias, entre ellas de **sostenibilidad** empresarial, pudiendo los empleados libremente elegir los temas de su interés

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 404-2:** Programas para mejorar las aptitudes de los empelados y programas de ayuda a la transición

Con respecto a la **PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**, se ha puesto a disposición de los empleados un programa de experto que abarca temas de **sostenibilidad, ODS y economía circular**. Asimismo, coexisten también en el catálogo formativo cursos de interés relacionados con el medioambiente:

- Evaluación de impactos ambientales y espacios protegidos.
- Riesgo ambiental - Dispensa de combustible.
- Gestión de residuos.
- Sensibilización medioambiental.
- Emisiones atmosféricas.
- Vertidos y aguas contaminadas.
- Lucha internacional contra el cambio climático.
- Taller de movilidad sostenible.
- Actuación frente a Incidencias Ambientales menores.
- Eficiencia energética y ambiental.
- Experto en Sostenibilidad, ODS y Economía Circular.
- Smart Energy en las Smart cities.

Con Con respecto al **ÁMBITO SOCIAL**, existen cursos de formación sobre Responsabilidad Corporativa e Igualdad:

- Diversidad e inclusión en el trabajo.
- Igualdad de género.
- Liderazgo inclusivo.
- Violencia de género.
- Comunicación no sexista.
- Diversidad cultural.
- Acoso sexual y violencia en el trabajo.
- Plena inclusión.

En cuanto al **ÁMBITO DE GOBERNANZA** en el catálogo formativo cursos de interés abiertos a todo el personal de ambas empresas relacionados con el cumplimiento normativo y formación MRR:

- Adif contra el soborno y la corrupción.
- Adif contra el fraude.
- Adif y el conflicto de interéses.
- Compliance y ética general.
- Código de ético y de conducta.
- Ley orgánica de protección de datos.
- Acoso sexual y violencia en el trabajo.
- Aula virtual proyectos e iniciativas MRR.

En el **Plan de Formación anual** se han incluido objetivos estratégicos relacionados con la diversidad y la inclusión, libre de cualquier tipo de discriminación, así como indicadores que contribuyen al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible. Esta contribución se traduce en el seguimiento del número de personas formadas en:

- Programas de bienestar y factor humano.
- Programas de transformación digital.
- Programas de igualdad y promoción de la mujer.
- Programas de medioambiente.

Entre los **programas transversale**s incluidos en el Plan dirigidos a todo el personal están:

- El poder de la diversidad: Cómo trabajar bien con todo el mundo.
- Liderazgo inclusivo: Bienvenido a la diversidad.

Uno de los referentes del Plan es el **Plan Estratégico de Formación** que incluye muchas de las acciones que sirven y serán instrumento de apoyo para preparar a la empresa para responder a los desafíos críticos y necesidades de la sociedad.



En la detección de necesidades, coordinada por la Subdirección de Formación, participan todos los actores implicados:

- **Centros de Formación:** Revisan y completan el catálogo de formación junto con los responsables de formación de las áreas. Supervisan el proceso en sus materias.
- **Responsables de Formación DGs:** Asignan formación a las personas en función de los planes de la empresa.
- **Trabajadoras/es:** Solicitan formación del CATÁLOGO dentro de la aplicación MiFormación.
- **Jefes y Supervisores:** Validan las solicitudes y completan las necesidades.
- **Consejo Asesor de Formación:** Revisa el proceso, realiza aportaciones al Plan y lo valida. Durante 2022 se han aceptado un total de 1.372 solicitudes.

Por otro lado, el Catálogo de Formación es una herramienta puesta a disposición de todos los empleados donde cada uno es partícipe de su propia formación, así como sus Jefes y Supervisores directos.Según el colectivo, cada persona puede ver su formación requerida, recomendada y la formación puesta a disposición para su propio desarrollo personal y profesional.

La inversión en formación que Adif y Adif AV han realizado en 2022 asciende a **7.504.089€**[1]

[1] Dato agregado Adif y Adif AV

La **media de horas de formación** por empleado que se han realizado en Adif AV durante 2022 asciende a 199 (59,3 horas en 2021), con el siguiente desglose por género: 259,45 horas género masculino y 55,06 horas género femenino, y la siguiente distribución del total de las mismas por categoría profesional:

HORAS DE FORMACIÓN POR CATEGORÍA PROFESIONAL[2]

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022	
	Total	Total	Hombres	Mujeres
Estructura de dirección	4.951	6.418	1.480	4.112
Estructura de apoyo	4.583	5.006	783,5	8.141
Mandos intermedios	3.724	1.935	249	2.932
Personal operativo	6.855	631	956	27.461
Total	**20.113**	**13.990**	**3.469**	**42.646**

[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 404-3:** Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional

5.2.3. Desarrollo profesional*

Los procesos de selección de personal de Adif AV están establecidos en la normativa laboral para el personal sujeto a Convenio Colectivo. En 2022 se han incorporado 12 nuevos empleados procedentes de Ofertas de Empleo Público (4 en 2021).

La **tasa de rotación** de la **plantilla** en **2022** ha sido de **20,65%**[1] (8,94% en 2021) mientras que para los **directivos** ha sido de **3,23%**[2] (6,14% en 2021)[3]

El éxito de la actividad llevada a cabo por Adif AV depende fundamentalmente del desempeño de sus trabajadores, mientras que éste depende directamente de su satisfacción y motivación. Para lograrlo adquiere especial relevancia el impulso de los líderes de la organización, siendo la **Gestión Directiva 3C** el sistema metodológico que articula y desarrolla el Modelo de Liderazgo de Adif, con criterios de transparencia, racionalidad y eficiencia.

En la actualidad la Entidad está inmersa en un gran proyecto de cambio cultural debido a la puesta en marcha del Plan estratégico 2030 y a la renovación generacional que se está produciendo. La premisa de la que parte el **Proyecto de Cambio Cultural** capacitará a Adif AV para afrontar los retos de su presente y su futuro.

El objetivo de este proyecto es transformar la cultura de Adif y Adif AV a través de un cambio de comportamientos a gran escala de sus trabajadoras y trabajadores, con la **metodología *"viral change"*** aplicada a redes sociales, con el fin de dar apoyo a la ejecución del Plan Estratégico 2030. Se llevará a cabo en varias fases, habiéndose desarrollado las fases 1, 2 y 3 (año 1 del Programa) durante 2022:

Año 1	Fases 1, 2 y 3. Se empezará a vislumbrar elementos de la nueva cultura de Adif en algunas partes de la organización.
Año 2	Fase 4. Se verá que la nueva cultura, a través de los comportamientos, escala a más áreas de la organización.
Año 3	Fase 5. Se tendrá la cultura presente, no solo en el día a día de la mayoría de los trabajadores/as, sino embebida en los proyectos y procesos organizativos; en el ADN de la organización. La capacidad del cambio formará parte del tejido organizativo para afrontar los futuros retos.

* Contenido vinculado al indicador **GRI 404-2**: Programa para mejorar las aptitudes de los empleados

[1] Desglose por sexo: 25,31% hombres y 8,05% mujeres

[2] Desglose por sexo: 3,41% hombres y 2,85% mujeres

[3] Contenido vinculado al indicador **GRI 401-1:** Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal. Fórmula: ((Altas + Bajas) X 100/2) / trabajadores medios)

Existen además **programas y recursos** que ayudarán a materializar este cambio desde todas las perspectivas:

PREPARANDO A LOS NUEVOS PROFESIONALES

Se trata de una serie de formaciones impartidas al personal de nuevo ingreso.

MODELO DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS

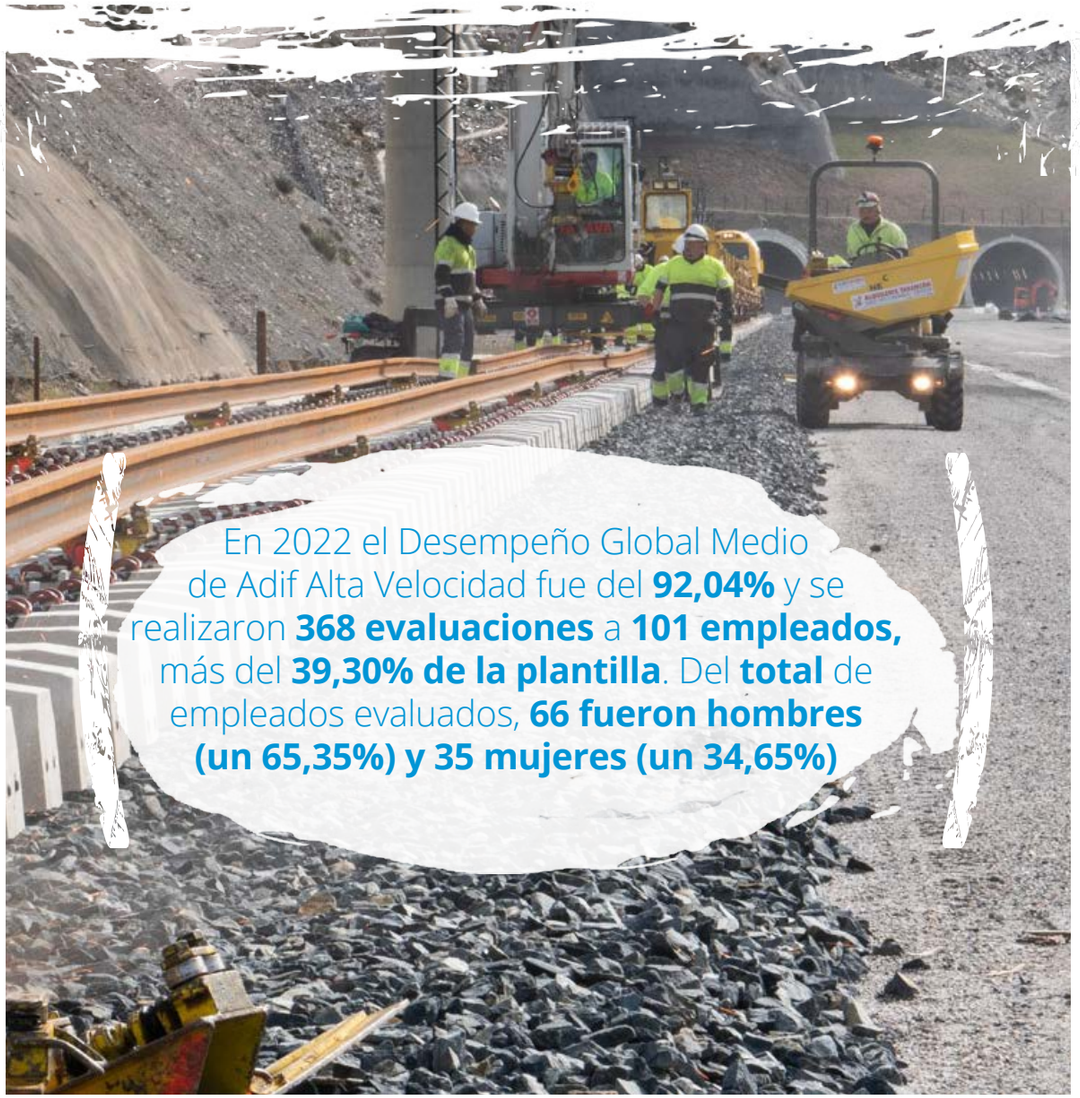
El modelo gestiona, de manera sistemática, las capacidades, comportamientos y crecimiento (3C) de los líderes de la organización, en un contexto presidido por el compromiso, la colaboración y la creatividad.

El Modelo de Liderazgo:
Gestión Directiva 3C impulsa
el desempeño de los líderes
de la organización

En Adif AV se cuenta con numerosos proyectos y actividades realizadas en ese marco y para reforzar el espíritu que subyace en el modelo e incrementar el impulso que proporciona.

CATÁLOGO DE COMPETENCIAS – TRANSFORMACIÓN DIGITAL. EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO 360

En 2022 se ha continuado con el despliegue del Modelo de Gestión por Competencias – Transformación Digital para adecuar los comportamientos de su catálogo a los que demanda el nuevo escenario de la Transformación Digital.



El Catálogo de Competencias – Transformación Digital, como en el año anterior, articuló la Evaluación de Desempeño 360. Este ofrece diferentes visiones (la propia, la del jefe, y la de pares y colaboradores) de los comportamientos de los evaluados y permite a éstos tomar conciencia de fortalezas y oportunidades, a la vez que pueden descubrir aspectos de esos comportamientos que con su sola visión no habrían sido capaces de detectar, facilitando la mejora continua y promoviendo una cultura de desarrollo del talento. conceptos asociados a la transformación digital: agilidad, flexibilidad, colaboración y cooperación, eficiencia, transparencia, participación, rapidez, etc.

El catálogo vigente en 2022, se articula en torno a cuatro dimensiones:

Conocimiento: no sirve sólo con adquirirlo y mantenerlo; es necesario generarlo y compartirlo, aprovechando las posibilidades que ofrecen las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs).

Resultados: la competitividad y la sostenibilidad son los ejes que soportan esta dimensión.

Personas: capacidad para gestionar la diversidad, que cada vez es más amplia, y el talento, cada vez más complejo.

Cultura: Compromiso para asumir, y trasmitir, el escenario de transformación permanente y cada vez más acelerada en que vivimos.

Derivado de la evaluación del desempeño se continúa profundizando en la implantación de Planes de Desarrollo Individual para potenciar el talento de las personas e impulsar su liderazgo, poniendo a su disposición diferentes programas y acciones de desarrollo.



DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE PERSONAS. D. de Planificación, Organización y Administración

MODELO INTEGRADO DE DIRECCIÓN POR OBJETIVOS (DPO)

Por otra parte, en 2022 se ha continuado aplicando el Modelo Integrado de Dirección por Objetivos (DPO), que apoyado en tres pilares (transparencia, coherencia y facilidad), favorece el desarrollo y el despliegue de los objetivos de empresa y de área a todo el personal sujeto al Sistema de Objetivos, generando así un mayor compromiso del personal con los objetivos clave de la Entidad. La Alta Dirección está implicada directamente en la elaboración de los objetivos de la empresa y todos ellos se gestionan con un formulario absolutamente trasparente para el evaluador y el evaluado.

En 2021 el grado de consecución de los objetivos de Adif Alta Velocidad fue del **98,95%*,** evaluando a un total de **194 personas,** lo que representa un **89,81% de la plantilla**

PORTAL FORMACIÓN TV

El Portal de formación está formado por un conjunto de herramientas y servicios puestos a disposición de Adif para aprender y realizar una comunicación a través de la imagen y las tecnologías digitales.

PROGRAMA DE COACHING

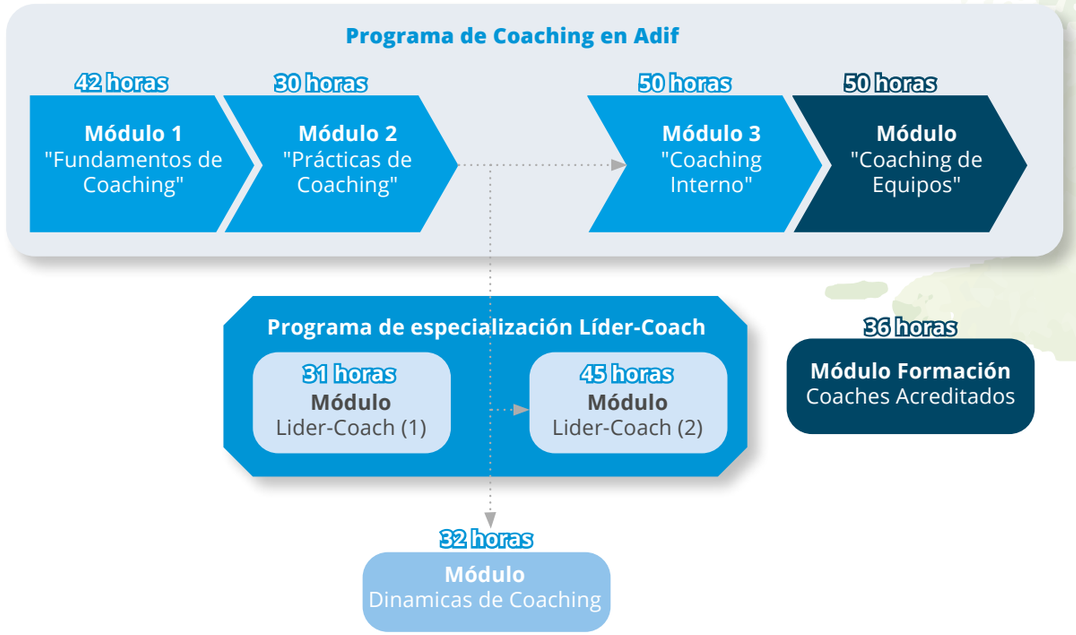
A través de esa iniciativa se ha puesto de manifiesto la potencia de la metodología del Coaching, como forma de conversación entre personas y como palanca de transformación de las relaciones humanas. Esta iniciativa fue evolucionando hasta convertirse en una pieza clave del Modelo de Liderazgo Gestión Directiva 3C, favoreciendo la proactividad, la responsabilidad y el compromiso con uno mismo y con la organización.
En la actualidad, el programa, que cumple con todos los estándares de calidad y está Certificado por AECOP® desde 2018, observa tanto la formación de los Coaches internos, la cual se realiza íntegramente en el ámbito de la empresa, como la supervisión de los procesos.
En 2019 obtuvo el Premio Honorífico de "Cultura de *Coaching* en la Empresa" y el primer sello "Aecop-*Business Partner*" como reconocimiento a la labor de difusión del Coaching ejecutivo en el entorno de la empresa.



* Último dato disponible

Además, el programa de Coaching está alineado con el Plan Estratégico 2030, como parte del Plan de Impulso del Liderazgo y Reconocimiento del Talento en Adif y Adif AV contribuyendo a modificar hábitos y procesos que fomentan la transformación cultural de la Entidad. Hasta la fecha son cerca de **200 personas** las que han pasado por el programa en sus diferentes fases. Se han realizado **61 procesos individuales** de Coaching ejecutivo y **15 iniciativas de auto emprendimiento**. Hay **14 Coaches internos certificados** en 2022 y se ha comenzado la preparación en Coaching de Equipos para dar servicio también a equipos.

La estructura del programa completo es la que sigue:



PROGRAMA HORIZONTE 2030

En 2022 se ha continuado con este programa, que tiene como objetivo evaluar el potencial de liderazgo para, mejorar el comportamiento y explotar el Potencial Directivo permitiéndoles desarrollar y difundir una cultura de gestión eficaz para enfrentar con éxito los retos de la década 2020-2030.

PROGRAMA DEJANDO HUELLA

Dejando Huella es un programa de desarrollo destinado a sistematizar el aprendizaje de la organización y contribuir a la gestión del conocimiento evitando que se pierda como consecuencia del envejecimiento de la plantilla. Durante este ejercicio se ha continuado con su desarrollo.



FORMACIÓN EN IGUALDAD

La Entidad cuenta con Manuales y Acciones formativas relacionadas con la igualdad y con los protocolos de acoso sexual y por razón de sexo donde se transmiten la cultura y valores de Adif y por extensión Adif AV al respecto. Además, en este sentido, la Entidad cuenta con dos programas para fomentar el talento y liderazgo femenino:

- Programa de mentoring Lidera para fomentar el liderazgo femenino.
- Programa de “Talento Joven, Talento Mujer”.

5.3. Prioridades en el aspecto humano

5.3.1. Incentivos y Beneficios sociales

HITOS

- Promover la **organización coordinada y flexible** que permita potenciar el talento e impulsar el liderazgo.
- Implantación del **Acuerdo de Trabajo a Distancia** (TAD) de manera consensuada y sin conflicto: celebradas 9 reuniones de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de TAD.
- Elaboración y ejecución de la **Circular de Jubilación Parcial 2022.**

COMPROMISOS

- Continuar con la implementación del **Acuerdo del Trabajo a Distancia** y de la Resolución de Presidencia.



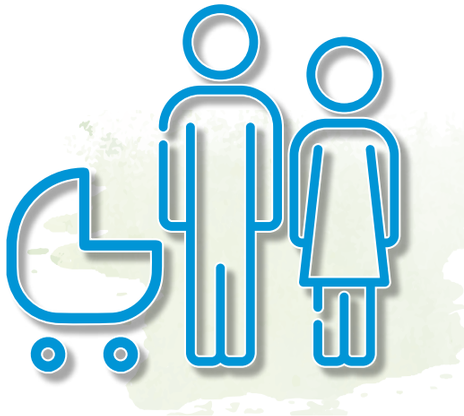
Además de la retribución variable basada en el cumplimiento de distintos objetivos por parte de las personas trabajadoras (personales, transversales, de contribución al equipo y del catálogo de competencias), Adif AV pone a disposición de su plantilla cubierta por Convenio una amplia oferta de beneficios sociales para mejorar la vida personal y laboral, ofreciendo a sus empleados prestaciones no retributivas o beneficios sociales, entre otros:

- **Promoción de la salud:** reconocimientos médicos, campañas de medicina preventiva, ayudas para gastos médicos extraordinarios, campañas de vacunación, ayudas por incapacidad temporal complementarias a la Seguridad Social, ayudas contra la drogodependencia y el alcoholismo, etc
- **Seguro de vida**
- **Títulos de transporte** con tarifa gratuita en cercanías y trenes regionales, y tarifas especiales en grandes líneas y AVE
- **Ayudas por hijos/as** con discapacidad
- **Ayudas graciables y ayudas por incapacidad temporal**
- **Prestaciones por defunción**
- **Protección jurídica:** en casos de accidentes ferroviarios que puedan determinar responsabilidad penal
- **Acoplamiento a otros puestos** por pérdida de facultades
- **Movilidad** por reunión de cónyuge o pareja de hecho
- **Facilidades y/o descuentos** en servicios: banca, ocio, viajes, viviendas, etc

Además, las personas trabajadoras a jornada completa tienen los mismos derechos y beneficios que las de tiempo parcial[1].

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 401-2:** Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales

5.3.2. Permiso Maternidad y Paternidad



Por otro lado, se debe destacar que el 100% de las personas trabajadoras beneficiadas por el derecho al permiso de maternidad y de paternidad han vuelto a reincorporarse a sus puestos de trabajo una vez finalizado dicho permiso. Las personas trabajadoras con derecho a permiso parental por sexo han sido 257 de los que se han acogido a ello 6 empleados.

PERMISO MATERNIDAD/PATERNIDAD[2]

	EJERCICIO 2020		EJERCICIO 2021		EJERCICIO 2022	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Empleados que se han acogido al permiso de maternidad	0	4	0	1	0	2
Empleados que se han acogido al permiso de paternidad	2	0	3	0	4	0
Total	**6**		**4**		**6**	

[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 401-3:** Permiso parental

5.3.3. Relaciones laborales

En Adif AV se trabaja por mantener el diálogo con la representación de personal para sostener un clima laboral que favorezca el desarrollo de los objetivos de la entidad y evitar la conflictividad que pueda llevar a la pérdida de productividad y reputación.

Asimismo, el II Convenio Colectivo de Adif Alta Velocidad, recoge en clausula 13ª, Garantías Digitales, que incorpora a las empresas los nuevos derechos de garantía digital y al derecho a la intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral y periodos horarios de desconexión digital laboral. Estas cuestiones se han fijado y regulado en el Acuerdo del Trabajo a Distancia, implantado durante el año 2022 bajo la atenta vigilancia de la Comisión de Seguimiento, constituida por empresa y sindicatos, según se regula en el propio acuerdo.

Adif AV tiene una interlocución fluida con la representación de personal para alcanzar acuerdos que permitan garantizar los objetivos de la Entidad

La interlocución entre Adif AV y la plantilla se realiza a través de reuniones periódicas entre la Entidad y diferentes comisiones y modalidades de representación de las personas trabajadoras, que participan en la toma de decisiones:

Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif Alta Velocidad
Compuesta por la Dirección y los Sindicatos firmantes del mismo. Entre sus obligaciones está la negociación y ratificación de los acuerdos alcanzados.

Delegados de Personal
Hay delegados de personal en Barcelona, León y Sevilla.

Comité General de Empresa
Órgano de interlocución y negociación para el tratamiento de los asuntos de carácter general y de negociación colectiva.

Comité General de Seguridad y Salud
Órgano de máximo nivel participativo en material de prevención de riesgos laborales, del que emanan las directrices y al que se vinculan los comités de seguridad y salud.

Comités provinciales de Seguridad y Salud
En el Comité provincial de Seguridad y Salud en Madrid de Adif AV la RP cuenta con tres personas.
En los Comités provinciales de Seguridad y Salud en Barcelona y Sevilla la RP cuenta con una persona en cada uno de ellos.

Consejo Asesor de Formación y Comisión Paritaria del Consejo
Se encarga de la elaboración y seguimiento del Plan de Formación de Adif AV.

Comisión de Política Social e Igualdad
Gestiona, tramita y concede las ayudas sociales, las ayudas por hijos e hijas con discapacidad, las ayudas por incapacidad temporal y las prestaciones por defunción. También propone medidas de actuación y el desarrollo del II Plan de Igualdad, así como el seguimiento de los indicadores de igualdad de oportunidades y no discriminación.

Comisión Negociadora de adecuación del Plan de igualdad
Conforme señala el RD 901/2020, destacando entre sus tareas la elaboración del diagnóstico de situación, la identificación de las necesarias medidas de fomento de la igualdad a implementar, y los medios materiales y humanos necesarios para su implantación, personas responsables y cronograma de actuaciones. Compuesta por la Dirección y los Sindicatos firmantes del mismo. Entre sus funciones está la negociación y ratificación de los acuerdos alcanzados.

Comisión de Conflictos Laborales
Sirve como procedimiento de solución de los conflictos que se puedan plantear en la interpretación o aplicación de Convenios o acuerdos colectivos y normas laborales con carácter general, o ante el anuncio de convocatoria de huelga.



En las Comisiones no ha habido ningún cambio con respecto al II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV que sigue vigente.

ACUERDOS Y CONVENIOS DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA[1]

La interlocución entre Adif AV y la plantilla se realiza a través de reuniones periódicas entre la Entidad y diferentes comisiones y modalidades de representación de las personas trabajadoras, que participan en la toma de decisiones.

Los derechos laborales se comunican a la plantilla, de tipo normativo, convenios colectivos, acuerdos, a través de canales internos. La difusión exterior se lleva a cabo a través de redes sociales y exposiciones de sensibilización hacia colectivos desprotegidos en estaciones de viajeros.

Con carácter general, las comunicaciones se suelen dar con al menos dos semanas a cambios operacionales significativos, salvo los acuerdos con la representación sindical, donde recogen su entrada en vigor.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 2-28**: Afiliación a asociaciones

5.3.4. Diversidad, Igualdad y Acción social



HITOS

- Puesta en marcha de nuevas iniciativas relacionadas con la **diversidad**.
- Desarrollo del **espacio web de igualdad y diversidad** con un buzón de sugerencias en la intranet.
- Análisis y elaboración de un proyecto-piloto de **red de mujeres** de Adif AV.
- Constitución de la C**omisión Negociadora del II Plan de Igualdad** de Alta Velocidad.
- Pase al nivel avanzado en igualdad, según la herramienta de medida de **brecha de género de *Target Gender Equality,*** Programa acelerador internacional de Pacto Mundial de la ONU en el que participa Adif AV.
- Firma de **nuevos protocolos de colaboración** *(Junior Achievement y Universidad de Salamanca)* y patrocinio *(Global Mobility Call- GMC).*



COMPROMISOS

- Desarrollo de **nuevas iniciativas en igualdad de género, conciliación e inclusión.**
- Elaboración y negociación del **II Plan de Igualdad** (adaptado a la nueva legislación).
- Desarrollo de iniciativas de **atracción de talento femenino**, mentoring y apoyo de la opción STEM para las mujeres.
- Realización de **actividades con asociaciones de igualdad de género, diversidad e inclusión.**
- Diseño de **acciones de sensibilización en diversidad** (funcional, colectivo LGTBI, etc.).

Desde la creación de Adif AV, la igualdad ha sido uno de los referentes más destacados que ha figurado en sus convenios colectivos, planes y normas como uno de sus compromisos tanto dentro de la Empresa como en su relación con la sociedad y sus grupos de interés. Adif AV se sigue comunicando con las personas trabajadoras de forma habitual, negociando y alcanzando, en su caso, acuerdos con la representación sindical electa y en el resto de las comisiones derivadas del II Convenio Colectivo.

En este año 2022 se ha constituido la **Comisión Negociadora del II Plan de Igualdad de Adif AV** y además está vigente el I Plan de Igualdad adaptado a la nueva normativa y dos protocolos, uno frente al acoso laboral y otro frente al acoso sexual y por razón de sexo, y dos por la comisión negociadora del II Convenio Colectivo de Adif y Adif AV.

Entre los trabajos desarrollados en estos últimos meses por la mencionada Comisión Negociadora esta la recopilación de numerosa información cualitativa y cuantitativa para la redacción del diagnóstico de situación del II Plan de Igualdad de Adif AV.

Adif AV siempre ha trabajado por la eliminación de barreras y por ello realiza acciones de sensibilización y trato adecuado a la discapacidad dirigidas tanto a toda la plantilla como a colectivos específicos con el objetivo de su plena integración laboral. En 2022 se ha dirigido una sesión virtual al conjunto de la plantilla bajo el título **"Diálogos por la Inclusión"** con el objetivo de avanzar en la plena integración de este colectivo, cada vez más numeroso en Adif y Adif AV.



Cada vez se pretende ser más inclusivos, incorporando talento diverso. Por eso, se trabaja con organizaciones, como la asociación Plena Inclusión, que ayuda a integrar en la empresa a personas con discapacidad (Fundación Eurofirms). La Entidad también proporciona los derechos laborales de las personas con VIH (Trabajando en Positivo) y fomenta la plena inclusión y un ambiente laboral respetuoso con el colectivo LGTBI (REDI).

En 2022 se ha añadido el compromiso de la igualdad de género y la diversidad a las nuevas webs corporativas de Adif y Adif AV. Además, en este ejercicio se ha tramitado la adhesión a la Red de Empresas por una sociedad libre de violencia de género.

En relación con la igualdad de oportunidades, cabe señalar que se ha continuado incorporando en el cuadro de mando sobre **Responsabilidad Corporativa** el número de denuncias por discriminación laboral y el porcentaje de mujeres que reciben formación

Hay que destacar también la **tercera edición del Programa Lidera**, desarrollado por Adif AV junto a la Real Academia de Ingeniería, por tercer año consecutivo, enmarcado en el proyecto Mujer e Ingeniería que persigue fomentar el liderazgo femenino e incorporar el talento STEM femenino a la gestión basándose en la mentorización de trabajadoras de la Entidad para promocionar y visibilizar el talento femenino, comenzó en febrero y fue clausurado en el mes de octubre.



Bajo la denominación “Ellas hacen Adif” se han realizado y difundido por intranet seis vídeos protagonizados por mujeres trabajadoras de Adif y Adif AV con profesiones tan diversas como maquinista, montadora de instalaciones de seguridad eléctricas, factora de circulación o de estaciones, enfermera especialista y jefa de infraestructura. Se trata de un nuevo canal para dar a conocer el papel fundamental de las mujeres en la Entidad.

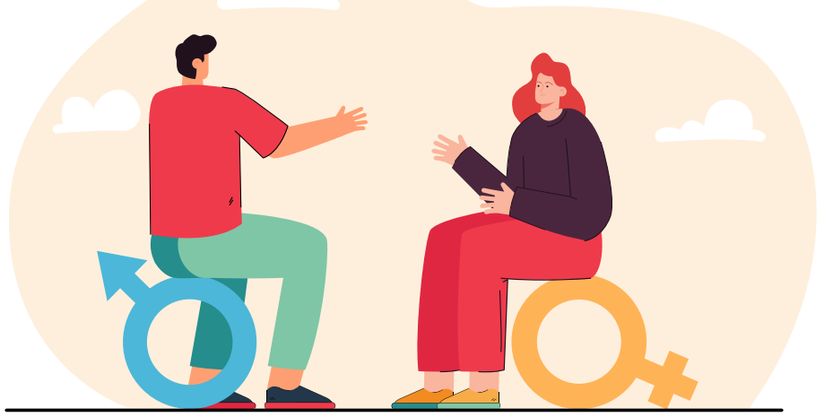
Con estas acciones se pretende continuar fomentando la participación y realización de acciones a favor de **la no discriminación entre sexos** en el empleo, gracias a iniciativas incluidas en el I Plan de Igualdad vigente y adaptado a nueva normativa o tratadas en la **Comisión de Política Social e Igualdad**

Muchas de estas medidas estaban contenidas en el Programa de Iniciativas para el Fomento de la Igualdad con el fin de implementar a corto plazo actuaciones destinadas a erradicar cualquier indicio de discriminación por razón de género en el ámbito laboral, siendo promovidas a través de un espacio web interno creado para sensibilizar e informar a todas las personas trabajadoras sobre la igualdad de oportunidades, conciliación, diversidad, inclusión y corresponsabilidad.

El **Plan Estratégico 2030** recoge como compromisos la **igualdad** de género y la diversidad, alineados con los ODS de Naciones Unidas

Además, a través de los diferentes canales de comunicación interna (Inicia, correos, boletines *podcast* o tarjetas de Microsoft Teams), se han recogido todas las informaciones sobre eventos, cursos u otras iniciativas relacionadas con la Igualdad, tanto en Adif AV como en el sector ferroviario nacional e internacional. Permanentemente está actualizada en la información destinada al personal en el apartado de Laboralia del Portal Inicia.

Por otro lado, Adif AV ha participado por tercer año en el **Programa Internacional Target Gender Equality (TGE)** del Pacto Mundial de Naciones Unidas, con una mejora de 13 puntos porcentuales respecto al resultado obtenido en la primera edición en su herramienta de medida de brecha de género WEP y ha alcanzado por primera vez el nivel avanzado en igualdad.



Durante **2022 no se han detectado ni denunciado casos de discriminación en la Entidad** (en 2021 no se detectó ninguno)*



Además, se pretende coordinar acciones para evitar posibles situaciones de discriminación no sólo de género, sino también relacionadas con minorías sociales que puedan correr riesgo de exclusión laboral (personas de cualquier orientación sexual, personas con discapacidad, personas con enfermedad VIH, personas trans, etc.). La formación, información y sensibilización contra la discriminación se llevan a cabo a través de la intranet de la empresa y del espacio web de Igualdad y Diversidad, que cuenta con un buzón de sugerencias sobre este tema.

Por otro lado, Adif AV se ha sumado, junto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), a la **Alianza STEAM** para el fomento de la ciencia y la tecnología entre niñas y jóvenes. El objetivo último es reducir la brecha de género en las carreras científicas y tecnológicas, así como atraer talento femenino a la Organización.

Asimismo, la Entidad ha firmado con el MITMA y el Ministerio de Igualdad un **Protocolo para la difusión de la campaña de Puntos Violeta en estaciones**, como instrumento de lucha contra la violencia machista y se ha adherido a la campaña de Empresas Responsables de la red Trabajando en Positivo, difundiendo información que elimine el estigma de las personas con VIH. También se ha participado en la elaboración del Manual de Buenas Prácticas asociadas al VIH en empresas públicas.

Además, el MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y Adif AV continúan asociados a la **Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI),** asociación con la que desarrollan acciones de sensibilización y difusión de estas cuestiones.

De igual manera se han realizado numerosas exposiciones en el **Programa Estación Abierta** de Adif AV, por el que se ceden de forma gratuita espacios de la red de estaciones de Adif a asociaciones y fundaciones, muchas de ellas relacionadas con la defensa de la mujer y sus derechos o con la lucha contra la violencia que se ejerce contra ella y se ha profundizado en la difusión de todas las medidas de ayuda facilitadas por la empresa a las víctimas de violencia de género.



* Contenido vinculado al indicador **GRI 406-1**: Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas

Por último, l**a presidenta de Adif y Adif AV,** Mª Luisa Domínguez ha recibido en 2022 **dos reconocimientos importantes:** El de mujer referente del STEM en el sector público, otorgado por la Asociación Multisectorial de Mujeres Directivas y Empresarias (AMMDE), por su trayectoria, entrega y logros y el de los Premios del Ferrocarril de la revista internacional Railway Journal, que en su primera edición le concede por inspirar y materializar entornos empresariales más diversos e inclusivos.



Imagen de las galardonadas en la primera edición de los Premios AMMDE STEM. Foto: AMMDE.

Durante **2022 no se han detectado ni denunciado casos de acoso laboral*** en la entidad (en 2021 no se detectó ninguno)

Respecto al **Protocolo de Acoso Laboral,** éste se ha acordado entre la Entidad y la representación de personal por unanimidad. Desde la última modificación en 2021 la unidad tramitadora que realiza la indagación la componen la responsable de RRHH, el Instructor corporativo y el responsable de PRL. En el procedimiento también interviene la Mesa de Igualdad para solicitar revisión de las decisiones adoptadas al órgano instructor.



* Contenido vinculado al indicador **GRI 406-1:** Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas



6 PILAR DE SEGURIDAD

6. PILAR DE SEGURIDAD

6.1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

6.2. SEGURIDAD EN LA INFORMACIÓN (CIBERSEGURIDAD)

6.3. SEGURIDAD Y AUTOPROTECCIÓN

6.4. SEGURIDAD EN ENTORNO LABORAL

6.4.1. Prevención de Riesgos Laborales

6.5. SEGURIDAD AMBIENTAL

El **Pilar de Seguridad** centra sus objetivos en proporcionar una seguridad integral mediante la mejora de procedimientos y aplicación de nuevos métodos y tecnologías.

Adif trabaja con los objetivos "Cero accidentes graves de tren", "Cero accidentes laborales graves en personal" y "Asegurar actuaciones coordinadas y eficientes ante emergencias". Dentro de las acciones recogidas para ello y que se han desarrollado, están el Plan Anual de Seguridad en la Circulación, el Plan de Prevención de Accidentes Laborales/Plan de Accidentabilidad Cero y el Plan de Actuación de Autoprotección y Emergencias. Todo ello con la puesta en marcha del **Plan Accidentabilidad Cero, Horizonte 2030.**

Los principales indicadores asociados al mismo dentro de la dimensión operativa son los que siguen:

PILAR: SEGURIDAD

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Accidentes significativos por causa del administrador (N.º/MkmTren)	0,052	0,021	0
Accidentes de tren responsabilidad del administrador (N.º/MkmTren)	0,078	0,021	0
Delitos con incidencia en la actividad (N.º)	42	118	166
Precursores de accidentes por causa del administrador (N.º/MkmTren)	0,68	0,47	0,55
Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas (Nº)	17	13	12
Índice de accidentabilidad laboral (accidentes c.bajas/1000 trabajadores)	0	4,72	4,35
Índice de gravedad de accidentes (jornadas perdidas/1.000h trabajadas)	0	0,01	0,11
Índice de frecuencia en accidentes ((nº de accidentes/ horas trabajadas) x 1.000.000)	0	2,80	2,58

6.1. Seguridad en la Circulación[1]



HITOS

- **Homologación del material** de los nuevos operadores ferroviarios.
- Identificación y **control de riesgos para la seguridad operacional.**
- Desarrollo e implantación de **sistemas de gobernanza de seguridad.**



COMPROMISOS

- Desarrollo del **V Plan de Accidentabilidad Cero**: Horizonte 2030.
- Planificación anual de Actividad Preventiva – **Programación anual del Servicio de Prevención.**
- Automatización del **Procedimiento Operativo de Prevención de seguimiento y contro**l en materia de PRL.
- Mejora de las **herramientas de gestión de la circulación.**
- **Planificación de trabajos MRR.**

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Seguridad, Objetivo 1 (PSEG-OE1)**

Se realiza el control de los riesgos inherentes a la circulación de los trenes, derivados de la propia actividad de Adif AV y de las Empresas Operadoras, dando a los usuarios la confianza en la red por la que transitan. **Adif tiene encomendada la seguridad en la circulación de Adif AV.**

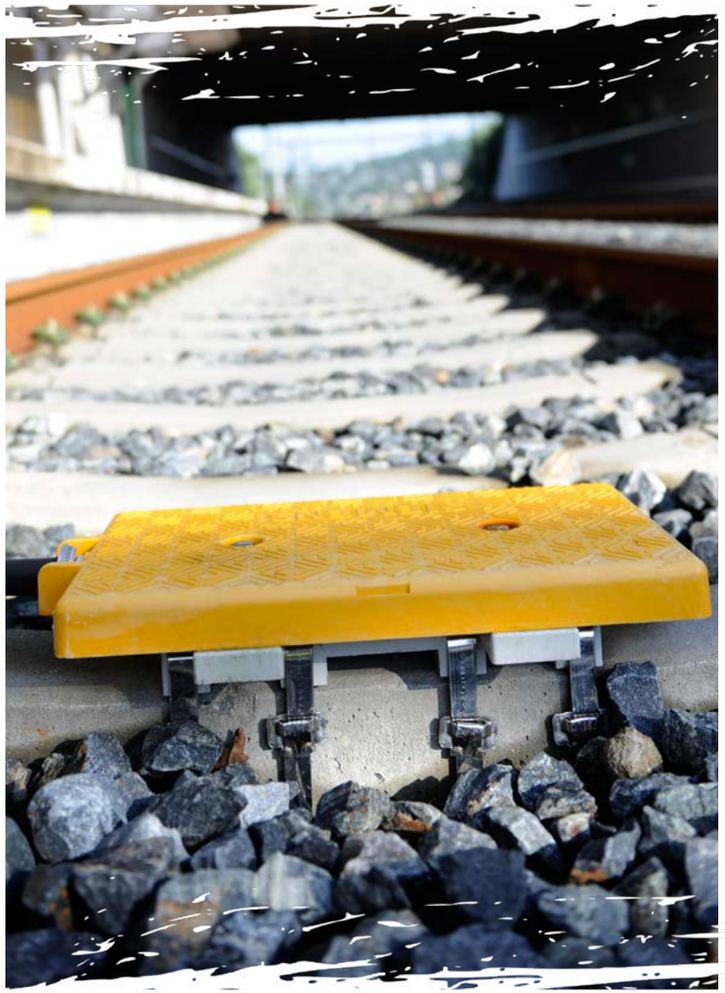
Adif AV utiliza el liderazgo, vigilancia y la gestión de riesgos asociados a la documentación existente en materia de seguridad y material rodante. Para ello, se despliega, conjuntamente con las áreas de actividad, un amplio panel de acciones de vigilancia, que se emplean como entrada al ciclo de mejora y permiten anticiparse a la detección de desviaciones.

El Real Decreto 929/2020 de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, derogó Real Decreto 810/2007 de 22 de junio sobre seguridad en la circulación de la RFIG, y ha transpuesto al derecho nacional la Directiva (UE) 2016/798, de 11 de mayo, sobre seguridad ferroviaria y la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la UE.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 15 del RD 929/2020, para el ejercicio de las funciones de administración de infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General, los administradores de infraestructuras deberán disponer de la preceptiva autorización de seguridad emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Dicha autorización de seguridad confirma que el administrador de infraestructuras ha establecido y aprobado un sistema propio de gestión de la seguridad según lo dispuesto en el artículo 13 del citado RD 929/2020, e incluye los procedimientos y disposiciones establecidos en dicho artículo para que se cumplan los requisitos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización. Con fecha 26/11/2020, mediante Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Adif obtiene la renovación de la Autorización de Seguridad por un periodo de vigencia de cinco años, de acuerdo con el artículo 18 del mismo RD 929/2020.

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

La gestión de la seguridad en la circulación debe ser considerada como una función transversal, una necesidad esencial que sólo se garantiza con el máximo esfuerzo personal y colectivo en el cumplimiento diario de la actividad profesional de sus trabajadores y con el impulso de todas las acciones que se dirijan hacia ese único objetivo. Con la publicación y posterior revisión de la **Directriz para la Política y la Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria**, se refuerza el compromiso interno de la Entidad con el marco normativo nacional y europeo, mediante el establecimiento de los criterios y estándares organizativos para la gestión de la seguridad en la circulación, tomando como referencia los criterios del Anexo II del Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la



Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) nº 1158/2010 y (UE) nº 1169/2010 de la Comisión.

Tras la renovación de la autorización de seguridad otorgada en noviembre de 2020, durante el año 2022 han continuado desarrollándose **acciones formativas, informativas, de sensibilización, supervisión y auditoría** para facilitar la implantación efectiva de los procesos y procedimientos del SGSC.

Para propiciar la implantación de los criterios establecidos en la Política de Seguridad, se aprueba el **Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC)** por el Comité General de Seguridad en la Operación, donde se establecen los Objetivos de Seguridad de Adif y Adif AV, así como los programas y acciones que facilitan su cumplimiento, y que, por medio de indicadores de seguimiento, permiten su monitorización a lo largo del ejercicio por los diferentes órganos de organización y participación de la gobernanza de sus respectivos SGSC, posibilitando con ello detectar desviaciones, desarrollar planes de acción y, en definitiva, garantizar el proceso de mejora continua de los niveles de seguridad en ambas Entidades.



Las **actuaciones destacadas en el ámbito de la seguridad en la circulación** son las que se recogen a continuación:

ACCIONES DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD	Adif lleva a cabo acciones de supervisión con la finalidad de comprobar la aplicación y el cumplimiento de la normativa aplicable en las diferentes actividades operacionales, con la seguridad en la circulación del tráfico ferroviario, en la RFIG administrada por Adif y Adif AV. Estas acciones de vigilancia se incluyen en el 2º nivel de gobernanza de la seguridad en la circulación, con la finalidad de comprobar el cumplimiento y eficacia de los criterios del SGSC, en particular aquellos incluidos en la normativa reglamentaria de seguridad en la circulación del tráfico ferroviario en la RFIG, administrada por Adif y Adif AV. En este sentido, en el año 2022 se han realizado **299 en Adif AV.**
ACCIONES DE CONTROL DEL TRANSPORTE FERROVIARIO	En 2022, para la RFIG administrada por Adif y Adif AV, se realizaron **27.323 acciones conjuntas de pesaje de vagones pR Adif y Adif AV.** El PASC de 2022, para la RFIG administrada por Adif y Adif Alta Velocidad, programó la realización de **4.765 reconocimientos visuales de trenes,** realizando finalmente **6.682 acciones.** Para el control de la circulación de trenes se establecen unas acciones de refuerzo de seguridad proactiva de carácter sistemático que permitan detectar situaciones de riesgo antes de la salida de los trenes de las estaciones, así como en las paradas de los mismos durante el transcurso de su circulación hasta su llegada a destino, a fin de comprobar el cumplimento de las normas establecidas en cuanto a la composición de los trenes (material remolcado), cargamentos y documentación del tren.
ACCIONES DE CONTROL OPERACIONAL	Estas acciones de vigilancia se incluyen en el 1º nivel de gobernanza de la seguridad en la circulación y tienen la finalidad de comprobar el cumplimento y eficacia de los requisitos del SGSC relacionados con las operaciones de explotación y mantenimiento de Adif y Adif AV. Entre estas acciones de control operacional se recogen las visitas de seguridad (servicio/ conjuntas/ mixtas), escuchas de seguridad y auditorias operacionales. Las visitas de seguridad son acciones encaminadas a vigilar, entre otras, el cumplimiento de las normas reglamentarias, el buen estado de la documentación y útiles de servicio, el correcto funcionamiento de las instalaciones y el estado y conservación del material rodante homologado. En 2022, en la RFIG de Adif AV, se han llevado a cabo **351 visitas de seguridad.** Por otro lado, las escuchas de seguridad permiten comprobar el cumplimiento de las normas de circulación en las conversaciones grabadas en los Puestos de Mando, así como en aquellos Gabinetes de Circulación y Telemandos de Energía dotados de grabadoras de voz, con el fin de detectar desviaciones en el cumplimiento de las normas de explotación y adoptar las acciones correctivas / preventivas necesarias. En 2022, en la RFIG de Adif AV, se han realizado **567 acciones de escuchas de seguridad.**

DESARROLLO E IMPLANTACIÓN DEL SGSC

En línea con las acciones de mejora del SGSC recogidas en el requisito 7 del RD UE 2018/762, durante el año 2022 se ha realizado:

- **Desarrollo e implantación del SGSC**
  Adif ha continuado con el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación, para lo que se han aprobado o actualizado un total de **29 documentos del SHSC** aprobados o actualizados para Adif AV a lo largo del año 2022. Se han desarrollado grupos de trabajo internos, transversales y multidisciplinares.

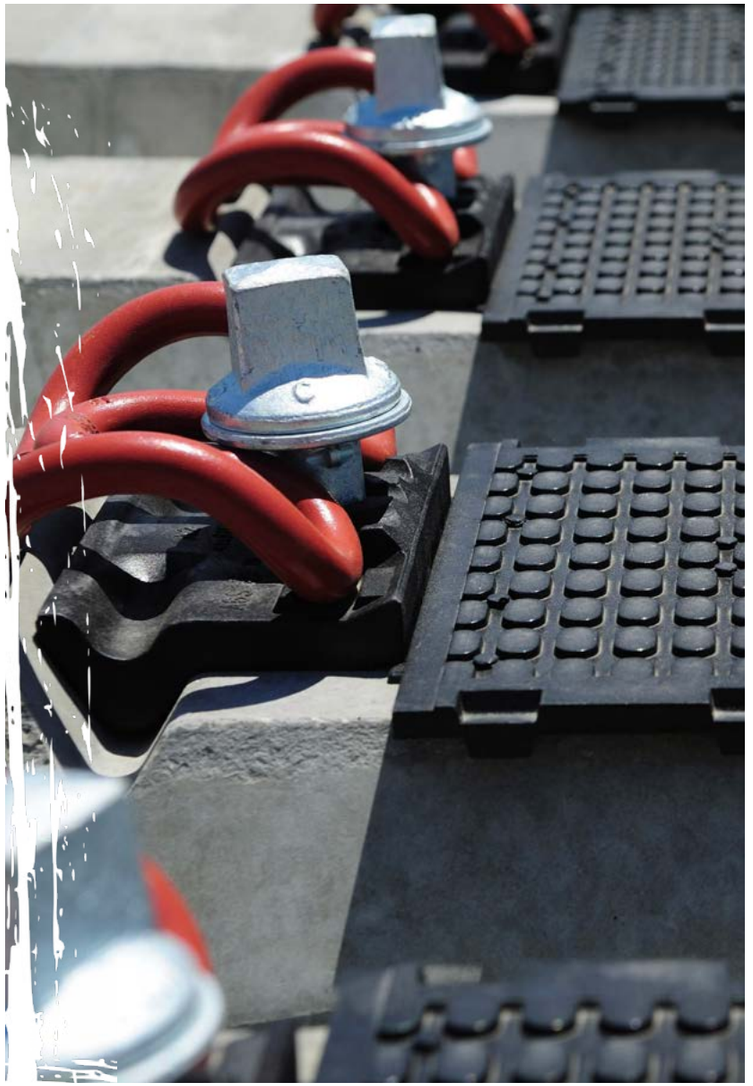
  Asociado a este proceso de desarrollo del sistema, y como palanca para la implantación de sus documentos, durante el año 2022 se han desarrollado diferentes grupos de trabajo internos, transversales y multidisciplinares entre los que figuran los siguientes: Grupo de Gestión del Registro General de Peligros, Grupo para la transposición de la matriz de riesgos al Registro General de Peligros, Grupo para la elaboración del catálogo de riesgos asociados a contratos, Grupo para gestión de los riesgos de cambios organizativos derivados por movilidad geográfica/funcional, incluida la delegación de competencias en materia de Seguridad.

- **Mejora de la circulación**
  Se desarrollan acciones de vigilancia que actúan como entrada al ciclo de mejora continua establecido (Auditoría interna del SGSC, Auditorías AESF, Evaluación del Grado de Madurez del SGSC, etc.).

  + **Auditoría Interna del SGSC** donde se han cerrado por parte del auditor 4 no conformidades (NC) y 4 observaciones (OB) identificadas en auditorías anteriores, permaneciendo abiertas 3 NC, por otra parte, se identificado 5 NC relacionadas con el SGSC.

  + **Tres auditorías de seguridad** relacionadas con procedimientos de aplicación en circulación y mantenimiento, con resultados satisfactorios al haber evidenciado una correcta aplicación de los mismos además de haber señalado diversas acciones que ayudarán a la mejora de los propios procedimientos.

  + Se han celebrado **6 reuniones del Subcomité de Seguimiento del SGSC** en las que, con la participación de todas las áreas de Adif y Adif AV, se ha comprobado el correcto funcionamiento del SGSC y la revisión y aprobación de nuevos documentos.



GOBERNANZA DE LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Adif AV tiene desplegado un extenso sistema de gobernanza de la seguridad, integrado en los órganos de gobernanza. Estos órganos de gobernanza mantienen reuniones periódicas para el seguimiento y desarrollo de las tareas de su competencia, según se detalla a continuación:

Órganos de gobernanza comunes con Adif, con participación de Adif AV:

+ Comité General de Seguridad en la Operación (5 reuniones en 2022).
+ Comisión Técnica Central (8 reuniones).
+ Comisión Operativa Sectorial de Mantenimiento y Explotación (5 reuniones).
+ Subcomité de Seguimiento del SGSC de Adif (6 reuniones).

Órganos de gobernanza propios de Adif AV:

+ Subcomité de Seguimiento del SGSC de Adif AV (3 reuniones).
+ Comisión de Vigilancia de Indicadores de Seguridad (5 reuniones).
+ Subcomité de Gestión y Planificación DG Construcción y DG Adif AV (2 reuniones).

MEJORA DE LA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Adicionalmente a las acciones de control operacional y de supervisión de la seguridad, se desarrolla un panel de acciones de vigilancia que actúan como entrada al ciclo de mejora continua establecido. Entre las **acciones** de entrada a este proceso de mejora, se han desarrollado en el año 2022 las siguientes: Informe de Revisión por la Dirección (9 propuestas de mejora), auditoría interna del SGSC (1 No Conformidad y ninguna Observación), Auditorías AESF (4 auditorías con coordinación funcional Adif AV), Renovación Autorización de seguridad (10 problemas residuales), Recomendaciones Accidentes e Incidentes (1 informe de CIAF con 6 recomendaciones), Recomendaciones Técnicas AESF (6 Recomendaciones), Resoluciones Circulares AESF (8 Resoluciones Circulares), otros documentos legislativos/normativos/ recomendaciones (hasta un total de 103 documentos revisados).

ACCIONES DE FORMACIÓN

Entre las actuaciones más destacadas se encuentran las acciones formativas y las dirigidas al otorgamiento, ampliación, mantenimiento y renovación de títulos habilitantes. En el año 2022 se han mantenido **637 Certificados de Conducción del personal de Adif y Adif AV** y se han emitido **13.033 habilitaciones de persona**l relacionado con actividades de seguridad en la circulación de Adif, Adif AV y de Empresas Externas, conforme a los requisitos establecidos en la normativa vigente.

Además, durante el ejercicio, se han **evaluado a 1.511 aspirantes de Empresas Externas de conocimientos teóricos** y a **1.414 de conocimientos prácticos para la obtención de títulos habilitantes.**

CULTURA DE SEGURIDAD

Durante el año 2022 se ha estado trabajando sobre diferentes líneas de accione previstas en el **proyecto de transformación de cultura de seguridad "SIGMA"** y que se realiza en cooperación con la EUAR (Agencia Ferroviaria de la Unión Europea), trabajando sobre diferentes líneas de acción, como sobre el diagnóstico y formación en materia de factores humanos y organizativos, liderazgo y cultura justa.

LINEAS DE TRABAJO SIGMA



LINEA 2. FACTORES HUMANOS Y ORGANIZATIVOS(FHO)

Se iniciara el análisis de todos aquellos procesos en los que es necesario incorporar los FHO a fin de reforzar la Seguridad en la Circulación



LÍNEA 3 LIDERAZGO

Puesta en marcha del Plan de Liderazgo en Seguridad con un alcance importante hacia trabajadores de Adif y Adif AV





LÍNEA 4 CULTURA JUSTA

Trabajos previos para disponer de una Politica de Cultura Justa, identificando procesos para su incorporación

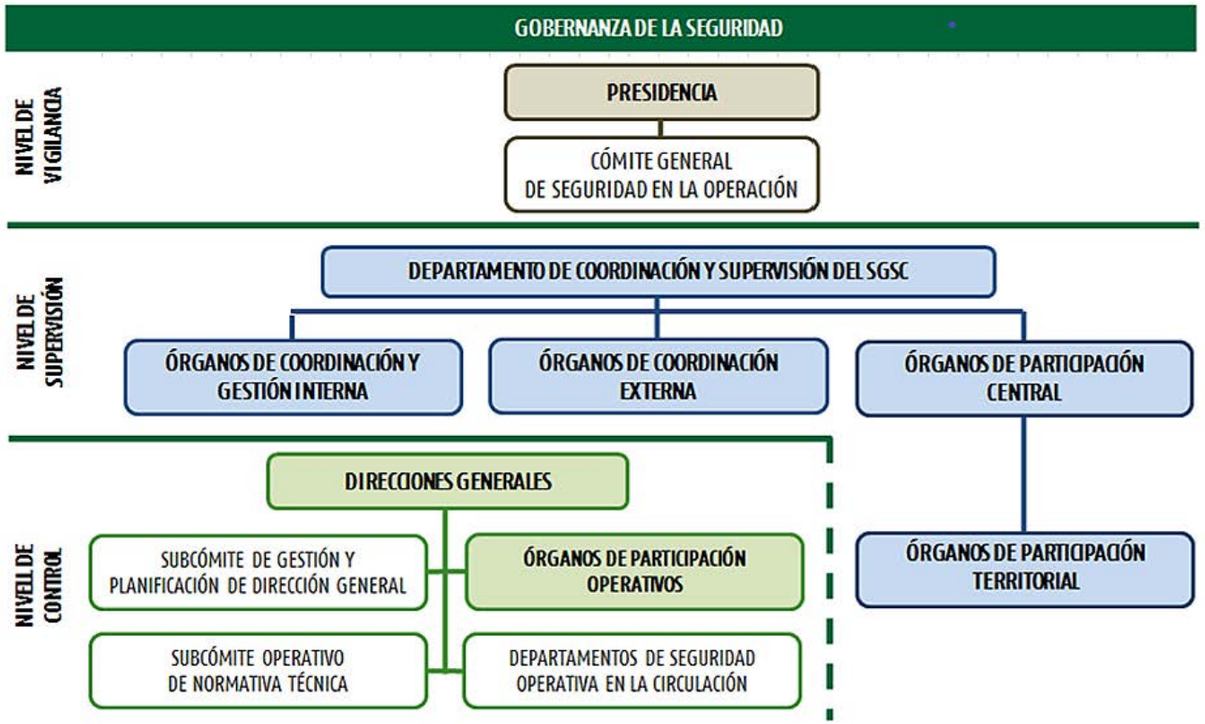


LÍNEA 5 SISTEMA DE REPORTE

Culminar la taxonomía del SNS y los requisitos que debe contemplar el Sistema para su puesta en funcionamiento.

ÓRGANOS DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LA GOBERNANZA DEL SISTEMA

Los **Órganos de Participación en la Gestión de la Seguridad en la Circulación** se configuran como un instrumento importante en relación al Plan Anual de Seguridad en la Circulación para realizar su seguimiento y análisis del nivel de cumplimiento alcanzado de los objetivos de seguridad fijados.



En este contexto, la participación activa del personal representa un elemento clave para el desarrollo de una **Cultura de Seguridad Positiva**, coadyuvando a ganar confianza y fomentar la cooperación y el apoyo en la mejora continua de la Seguridad en la Circulación.

ÓRGANOS DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LA GOBERNANZA DEL SISTEMA

Según el ámbito de actuación y alcance de sus funciones se constituyen diferentes **órganos de participación:**



ÓRGANOS DE PARTICIPACION EN LA GESTIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Son órganos constituidos en los niveles de supervisión y control de la seguridad de las actividades operativas, con el objeto de asegurar la participación de todo el personal de la organización, directamente o a través de sus representantes y reforzar la monitorización y mejora continua de la seguridad en la circulación:

Según el nivel de gobernanza de la seguridad en la circulación alcance y ámbito de actuación se constituyen los siguientes Órganos de Participación.



Durante el ejercicio 2022 se han mantenido **58 reuniones entre los diferentes órganos de participación,** siendo estas 8 Comisiones Técnicas Centrales, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Mantenimiento y Explotación, 4 Comisiones Operativas Sectoriales Negocio y Operaciones Comerciales y 42 Comisiones Técnicas Territoriales en los diferentes ámbitos territoriales establecidos.

Además, se han desarrollado las reuniones de los diferentes órganos de coordinación de la gobernanza del SGSC, así como se ha participado activamente en diferentes foros nacionales e internacionales con el fin de compartir su experiencia en materia de Seguridad en la circulación.

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24

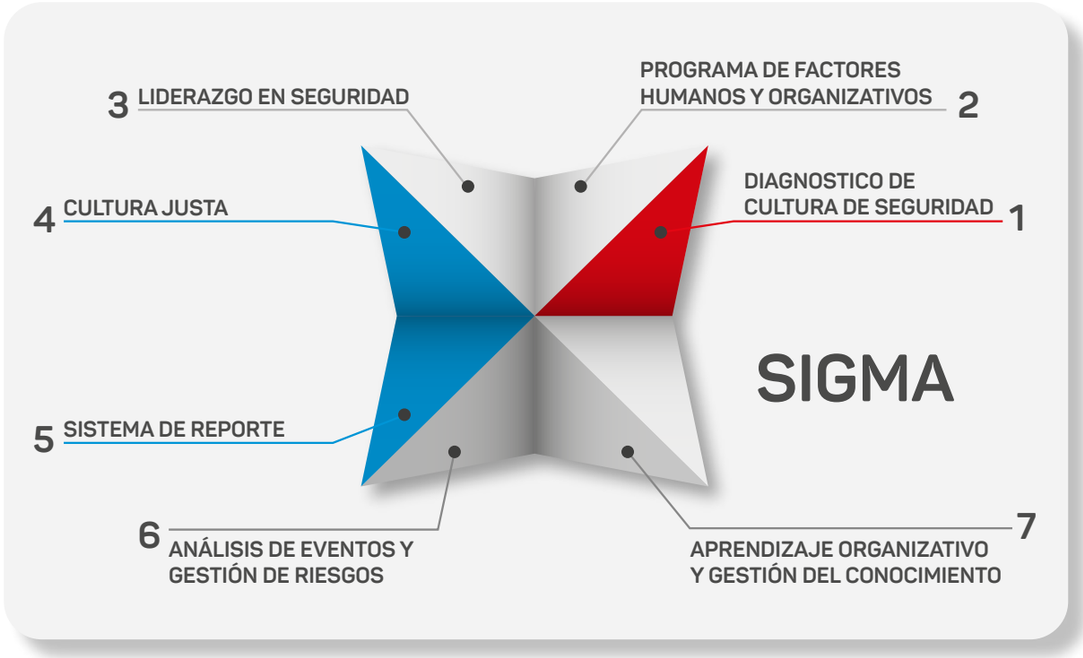
Adif AV cuenta con el **Centro de Gestión de Red H24,** que funciona las 24 horas todos los días de la semana, lidera y coordina las áreas territoriales de circulación y es el interlocutor central con las áreas de mantenimiento y construcción de Adif AV y con las empresas ferroviarias, tanto para compatibilizar las restricciones temporales de capacidad en la RFIG, que los primeros generan, con las necesidades de uso de estos últimos, como para dar una pronta respuesta a las contingencias que perturben el normal desarrollo del Plan de Transportes y la ejecución programada de trabajos y obras en la infraestructura.

Además, acoge representantes de comunicación y otras áreas operativas de la empresa con el objeto de coordinar acciones y compartir información en tiempo real. Para ejercer sus labores de dirección y control dispone de herramientas informáticas compartidas con todas las áreas de circulación y resto de intervinientes en el tráfico ferroviario.



CULTURA DE SEGURIDAD

La cultura de seguridad es la manera en la que las personas de una organización piensan y hacen las cosas de un modo ampliamente compartido, en materia de seguridad. Adif AV promoverá esta Cultura de Seguridad en toda la Organización, a través del impulso e implantación del **Proyecto SIGMA**.



Los datos obtenidos en relación con las víctimas producidas durante el ejercicio son los que siguen a continuación:

INFORMACIÓN RELATIVA A ACCIDENTES Y VÍCTIMAS

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Nº de accidentes de circulación producidos[1]	0	3	1
Hombres fallecidos	0	0	0
Hombres heridos graves	0	1	0
Mujeres fallecidas	0	0	0
Mujeres fallecidas graves	0	0	0
Total víctimas (fallecidos y heridos graves)[2]	**0**	**1**	**0**

Para propiciar la implantación de los criterios establecidos en la Política de Seguridad, se aprueba el Plan Anual de Seguridad en la Circulación (PASC) por el Comité General de Seguridad en la Operación, donde se establecen los Objetivos de Seguridad de Adif AV, así como los programas y acciones que facilitan su cumplimiento, y que, por medio de indicadores de seguimiento, permiten su monitorización a lo largo del ejercicio por los diferentes órganos de organización y participación de la gobernanza de sus respectivos SGSC, posibilitando con ello detectar desviaciones, desarrollar planes de acción.



[1] Accidentes con víctimas en el ejercicio, del total de circulaciones producidas sobre la RFIG administrada por Adif AV
Registrados 2 heridos leves varones (empleados) en un "otro accidente" por colisión en EVB en el trayecto Iniesta a Minglanilla (línea 040)

[2] Accidentes con víctimas en el ejercicio, del total de circulaciones producidas sobre la RFIG administrada por Adif AV

6.2. Seguridad en la Información (ciberseguridad)[1]



HITOS

- Finalización del **contrato del Servicio de Seguridad** Gestionada (Mnemo).
- Realización del **análisis de riesgos anual** en los proyectos a ejecutar en las diferentes áreas de negocio.
- **Aumento de las medidas de protección y seguridad de los sistemas de información.**
- **Modernizar las herramientas de gestión de la circulación** (Sitra+)
- Implantación del **DHLT multi EF** y **sustitución de la Consigna serie B por Documentación de LTV** territoriales y central
- Creación de filosofía y sinergia para el **análisis territorial y central de la puntualidad.**



COMPROMISOS

- **Garantizar la integridad, disponibilidad y confidencialidad** de los sistemas, comunicaciones y tecnologías.
- Elaboración de un **Plan de Acción para implantar medidas de seguridad** que permitirán reforzar la protección de las redes.
- Desarrollo del **proyecto de convergencia IT/OT** para incrementar la madurez de la ciberseguridad.
- Ampliar el alcance del **Sistema de Gestión de Seguridad de la Información** y desarrollar el cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad.
- Aumentar la **capacidad de monitorización de la infraestructura IT/OT** de las diferentes redes.
- **Implantación de un Sistema de Gestión de Seguridad en Proveedores.**
- Mejora de las **herramientas de gestión de la circulación.**
- **Planificación de trabajos MRR.**

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Seguridad, Objetivo 2 (PSEG-OE2)**

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

La **transformación digital** permite crear procesos más eficientes que no solo consiguen mejores resultados de negocio, si no también más sostenibles y dicha transformación digital solo puede ser posible si se tiene en cuenta la ciberseguridad.

La **gestión de la ciberseguridad** se realiza en dos áreas principales:

- Área de Gobierno, Riesgo y Cumplimiento (GRC) enfocada en el cumplimiento normativo, análisis de riesgos, planes de tratamiento del riesgo, auditoría.
- Área de Operaciones (Centro de Operaciones de Seguridad Gestionada, SOC), enfocada en la prevención y detección de ataques y amenazas, para evitar incidentes de seguridad que puedan poner en riesgo los sistemas de información Adif Alta Velocidad (investigación, contención, mitigación y resolución de incidentes).

En este ámbito, se cuenta con la **Política de Seguridad en la Información** donde se recoge una declaración de principios y de objetivos para una gestión adecuada de la Seguridad de la Información en Adif AV, alineada con las directrices estratégicas de la Organización y la normativa legal vigente y que fue firmada en octubre de 2019 y es revisada anualmente.

Dicha Política es aplicable a toda la entidad y recoge el compromiso de Adif AV para apoyar y aplicar las normas y procedimientos en los que se sustenta, velando por el cumplimiento de la regulación y el de sus propios requisitos de negocio.



Según se define en la política, Adif AV debe tener en cuenta los siguientes **principios básicos** a la hora de tomar decisiones en materia de Seguridad de la Información:

- Seguridad como un proceso integral.
- Gestión de la seguridad basada en riesgos.
- Prevención, reacción y recuperación.
- Líneas de defensa.
- Reevaluación periódica.
- Seguridad como función diferenciada.

Todo el personal, interno y colaboradores, están obligados a conocer y cumplir las medidas de seguridad establecidas dentro de su ámbito de responsabilidad.

Como **novedades** durante 2022 se encuentran las siguientes:

- Incremento de capacidades técnicas y operativas:
  - + Incremento del equipo en 8 personas.
  - + Despliegue de soluciones de seguridad: 2 Sondas Qualys para la gestión de vulnerabilidades.
- Nuevas áreas integradas en el Sistema de Gestión de Seguridad de la Información:
  - + Financiera.
  - + DTDS (SISC).
  - + RRHH (Formación y Planificación).

6.3. Seguridad y Autoprotección[1,2]



HITOS

- Migración a un **sistema de videovigilancia inteligente** basado en el análisis automático de la escena.
- Aprobación de la **Política de Seguridad Patrimonial** adecuada a las exigencias y requerimientos organizativos.
- Aprobación del **proceso de Gestión de la Seguridad Patrimonial** que da respuesta a la responsabilidad de Adif AV de velar por garantizar la seguridad de las personas, la continuidad de la actividad y la preservación de sus activos, frente a las amenazas ocasionadas por actos de interferencia voluntaria y/o ataques deliberados al sistema ferroviario.



COMPROMISOS

- Nº de **delitos con incidencia en la actividad:** ≤176.
- Nº de **ataques deliberados**: ≤20.
- % de realización de informes de **situaciones de emergencia** con aplicación del Plan de Autoprotección: 100%.
- Evaluación de la prestación de los **servicios de vigilancia y seguridad**: >=33.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1**: Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios
[2] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Seguridad, Objetivo 3 (PSEG-OE3)**

Se entiende por **protección de las infraestructuras críticas** el conjunto de actividades destinadas a asegurar la funcionalidad, continuidad e integridad de las infraestructuras críticas con el fin de prevenir, paliar y neutralizar el daño causado por un ataque deliberado contra dichas infraestructuras.

Se trabaja en la mejora en la protección de instalaciones a través del empleo de nuevas tecnologías. Además, se apuesta por la seguridad en infraestructuras e instalaciones de la Compañía mediante la implementación de los sistemas y protocolos oportunos en casos de incidentes o emergencias, en colaboración con las entidades públicas competentes.

El **Plan de Seguridad del Operador (PSO)** de Adif AV es el documento estratégico definidor de las políticas generales del operador crítico para garantizar la seguridad del conjunto de instalaciones

Los **7 Planes de Protección Específicos** de infraestructuras designadas como críticas en Adif AV son los documentos operativos donde se definen las medidas concretas ya adoptadas y las que se vayan a adoptar por los operadores críticos para garantizar la seguridad integral de sus infraestructuras. En estos documentos:



- **Se han Identificado los niveles de riesgo al que se enfrenta cada una de las infraestructuras.**
- **Se han elaborado planes de acción destinados a la prevención, gestión y respuesta frente aquellos riesgos que puedan poner en peligro las infraestructuras ferroviarias.**
- **Se han planificado y coordinado las actuaciones en materia de seguridad.**
- **Se pretende una mejor protección de las infraestructuras ferroviarias con el objeto de hacerlas más resilientes.**
- **Se han coordinado y homogenizado los planes y procedimientos ya existentes.**

Estos documentos se revisan con carácter bienal.

SEGURIDAD

En cumplimiento de la periodicidad establecida en la legislación vigente para la **revisión de los Planes de Seguridad del Operador (PSO),** por parte de los operadores críticos, se ha presentado al CNPIC la tercera revisión del PSO correspondiente al operador crítico Adif AV, en los Subsectores del Transporte Ferroviario y del Transporte Urbano y Metropolitano.

Durante el año 2022, tras ser revisados por el CNPIC, se ha recibido de la Secretaría de Estado de Seguridad la Resolución de Aprobación de uno de los Planes de Protección Específicos de las infraestructuras que tenemos designadas como críticas en Adif AV, por lo que ya tenemos aprobados el 100%.

SEGURIDAD	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Presentación de denuncias administrativas (nº)	122	169	149
Presentación de denuncias penales (nº)	325	372	384
Realización de inspecciones de seguridad (nº)	1.183	1.265	1.090
Realización de operativas extraordinarias (nº)	55	66	46
Realización de intervenciones de auxilio a personas (nº)	1.036	1.394	2.373
Realización de intervenciones de auxilio a accidentados (nº)	125	289	397
Realización de apoyos a entidades externas (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Cuerpo de Bomberos, 112, etc.) nº	1.433	1.510	1.646
Realización de apoyos a entidades ferroviarias (PM, Mantenimiento, Estaciones, etc.) nº	1.398	1.392	1.436
Realización de apoyos a Autoridades (nº)	787	4.931	6.101
Detección de objetos no permitidos en controles de seguridad de equipajes (nº)	15.314	29.726	72.206
Recuperación de objetos perdidos	1.433	2.100	2.516
Puntuación s/ 45 en la evaluación de los servicios de vigilancia y seguridad	39,41	38,94	35,85
Proyectos de protección y seguridad en estaciones en los que se ha participado	55	44	63
Proyectos de protección y seguridad en estaciones elaborados	1	1	0

AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIAS

- Se ha establecido un **protocolo de coordinación con cada una de las tres empresas ferroviarias de transporte de viajeros,** actualmente existentes, para la gestión de la autoprotección y las emergencias.
- Se ha establecido un **protocolo de coordinación con cada una de las catorce empresas ferroviarias de transporte de mercancías,** actualmente existentes, para la gestión de la autoprotección y las emergencias.
- Se ha establecido un **protocolo de coordinación con dos de los administradores de infraestructuras fronterizos** para la gestión de las emergencias en las infraestructuras ferroviarias transfronterizas.
- Se ha establecido un **protocolo de coordinación con los servicios de intervención en emergencias de una Comunidad Autónoma, Castilla-La Mancha,** para la gestión de la autoprotección y las emergencias.

AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIAS	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Planes de autoprotección realizados (nº)	29	31	39
Realización de simulacros (nº)	43	53	53
Ejecución de inspecciones a medios e instalaciones de protección (nº)	71	89	85
Jornadas formativas a personal interno y externo (nº)[1]	143 (con 1.702 alumnos)	244 (con 2.500 alumnos)	265 (con 2.845 alumnos)

[1] Dato agregado Adif y Adif AV

Mensualmente se lleva a cabo una **evaluación global de la calidad de los servicios de vigilancia y seguridad prestados,** que tiene en cuenta el grado de cumplimiento de los compromisos asumidos en la organización operativa de servicios ofertada por parte del adjudicatario. El procedimiento de evaluación se describe en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de los servicios de vigilancia y seguridad vigente, en él se establece una serie de ítems que deben ser valorados conforme a unas puntuaciones y un peso que cada ítem tiene dentro del programa de evaluación, atendiendo al grado asignado de importancia.

INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad (puntos/45)	39,41	38,94	35,85
Ataques deliberados contra las infraestructuras críticas (Nº)	17	13	12
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	100	100	100
Delitos con incidencia en la actividad (Nº)	42	118	166

Durante el ejercicio 2022 se han producido en Adif AV **12 incidencias catalogadas como ataques deliberados contra la infraestructura ferroviaria,** concretamente alarmas por amenaza de bomba y por paquetes o equipajes sospechosos. En todos los casos fue necesaria la activación de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, en algunos, se requirió a unidades caninas y Tedax. Por otro lado, se han producido en Adif AV **166 incidencias catalogadas como delitos con incidencia en la actividad,** concretamente 21 por daños ocasionados en la infraestructura, 132 incidencias por sustracción de conductores eléctricos, 7 sustracciones de material ferroviario y 6 obstáculos colocados con dolo en la vía.

COMPROMISOS	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Nº de delitos con incidencia en la actividad	<=200	≤ 180	≤ 176
Nº de ataques deliberados contra infraestructuras críticas	<=25	≤ 24	≤ 20
Realización de informes de situaciones de emergencias con aplicación del Plan de Autoprotección (%)	>=90	100	100
Evaluación de la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad	>35	>= 36	>= 33



SITUACIONES DE EMERGENCIAS CON APLICACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

GERENCIA	FECHA	TIPO INSTALACIÓN	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
ESTE	09/01/2022	Estación	Valencia Joaquin Sorolla. (CPS Valencia)	Incendio de SAI en CPS
SUR	14/03/2022	Estación	Málaga María Zambrano	Desconexión de catenaria. Humo en cabina de tren
SUR	09/05/2022	Estación	Sevilla Santa Justa	Incendio oficinas cota 19,15
CENTRO	22/06/2022	Estación	Estación Chamartín CC	Aglomeración de personas
NORDESTE	08/08/2022	Estación	Estación de Sants	Aglomeración de personas
CENTRO	06/09/2022	Estación	Estación Chamartín CC	Incendio de cable feeder
CENTRO	05/12/2022	Edificio	Oficinas titán	Incendio de cuarto técnico

6.4. Seguridad en entorno laboral[1]

HITOS

- Adhesión a la **Declaración de Luxemburgo**
- Acuerdo con la representación de los trabajadores para la **constitución de un servicio de prevención mancomunado y condiciones de desarrollo.**



COMPROMISOS

- Desarrollo del **V Plan de Accidentabilidad Cero**: Horizonte 2030.
- Planificación anual de Actividad Preventiva: **Programación anual del Servicio de Prevención.**
- Automatización del **Procedimiento Operativo de Prevención de seguimiento y control de la acción preventiva y/o correctora** en materia de PRL.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Seguridad, Objetivo 4 (PSEG-OE4) y Objetivo 5 (PSEG-OE5)**

RESUMEN DE SEGURIDAD Y SALUD EN CIFRAS

14,35%
De empleados participantes en medicina preventiva

1,52
Índice de absentismo

41
Jornadas pedidas por accidente laboral o enfermedad profesional

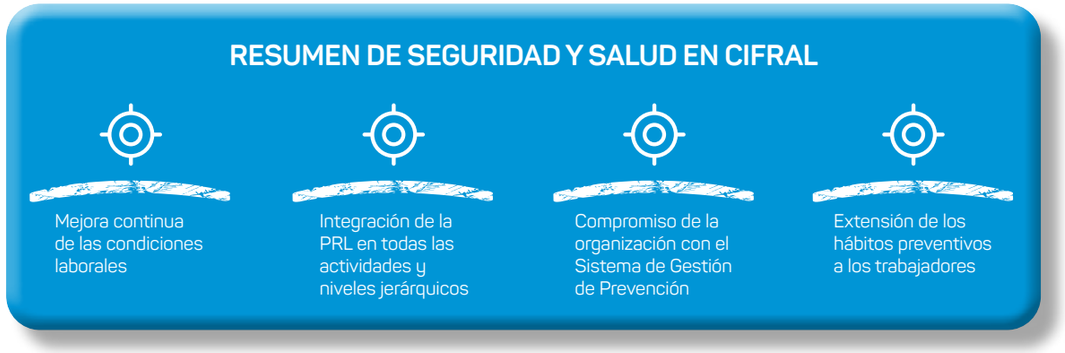
Adif AV considera que la prevención de los riesgos laborales es una exigencia legal, ética y social. A través del pilar estratégico de "seguridad" del nuevo PE2030 se siguen desplegando las iniciativas encaminadas a la mejora de la seguridad integral (operacional, ambiental, protección civil, seguridad y salud laboral y seguridad de la información).

La iniciativa estratégica que constituye el **V Plan de Accidentabilidad Cero** contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas a través de sus metas e indicadores asociados.

Este V Plan de Accidentabilidad Cero ha sido acordado por Adif y Adif Alta Velocidad con la representación especializada de los trabajadores en el seno del Comité General de Seguridad y Salud y de la Comisión de Seguridad y Salud Laboral, respectivamente, en cumplimiento con lo establecido en la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, Adif AV cuenta con un Plan de Prevención de Riesgos Laborales.



Además, anualmente Adif AV lleva a cabo la **Planificación de la actividad preventiva** (Programación del Servicio de Prevención) con diferentes fines:



Respecto a la seguridad en el entorno laboral, se continua con la política de seguridad máxima para las personas con políticas de prevención, incluyendo tanto a usuarios como a empleados. Además, se tiene un fuerte 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 AV.

Se pretende avanzar en la **mejora de las condiciones de trabajo,** del **bienestar físico y mental** de las personas trabajadoras, en la **reducción** constante y sostenida de los **accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales**, y en la integración de la **prevención de riesgos laborales** en todas las actividades y en todos los niveles jerárquicos

6.4.1. Prevención de Riesgos Laborales

Adif AV, en coherencia con su estrategia de Responsabilidad Corporativa, respetuosa con la seguridad integral del sistema ferroviario y con el medio ambiente, hace extensivos los principios de su Política Preventiva al ámbito externo y a las relaciones con sus grupos de interés. La Entidad debe realizar la preceptiva coordinación de actividades empresariales con las empresas contratistas y concurrentes en sus centros de trabajo.

Las **principales actuaciones** en materia de Prevención de Riesgos Laborales durante 2022 son las que siguen[1]:

- Adif AV cuenta con un **Servicio de Prevención Propio** se constituye como una unidad organizativa específica y sus componentes en el seno de la empresa están dedicados exclusivamente a la realización de actividades preventivas. Proporciona la asistencia y el asesoramiento necesarios a las distintas Direcciones de la empresa, a las personas trabajadoras, a los Delegados/as de Prevención y a los Comités de Seguridad y Salud[2].

- Entre los **Canales de Comunicación** de la plantilla con la empresa se encuentran los sindicatos y los órganos de representación del personal, que mantienen reuniones fluidas con la empresa y abarcan todos los ámbitos de la misma: general, seguridad en la circulación, salud Laboral, formación o relaciones laborales, entre otros[3].

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 403-5**: Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo y **GRI 403-6**: Fomento de la salud de los trabajadores

[2] Contenido vinculado al indicador, **GRI 403-1**: Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo, **GRI 403-3**: Servicios de salud en el trabajo, **GRI 403-7**: Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales, **GRI 403-8:** Trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.

[3] Contenido vinculado al indicador **GRI 403-4:** Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre la salud y seguridad en el trabajo

Se mantienen las **Políticas Preventivas** del ejercicio anterior, trabajándose en la actualización de éstas para el próximo período 2023. Se introducirán **tres nuevos principios** relacionados con:

- Integración de la perspectiva de género en la gestión preventiva.
- Promoción de la salud con el fin de mejorar la salud y el bienestar físico y mental de los trabajadores.
- Integración de la diversidad generacional y funcional en el entorno laboral.

Por otro lado, continúa en ejecución el V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2023. Las medidas concretas en cada uno de los objetivos o programas de actuación específicos del V Plan de Accidentabilidad Cero se van acordando y planificando, en función de las necesidades, prioridades y recursos disponibles, en las sucesivas Planificaciones anuales de la Actividad Preventiva - Programaciones anuales del Servicio de Prevención.

Los riesgos laborales más relevantes de la actividad de Adif Alta Velocidad, son los característicos de trabajos en oficinas, y de control y supervisión de obras de construcción.

En cuento al **Plan de Prevención de Riesgos Laborales,** se mantienen los Planes de Prevención de Riesgos Laborales del ejercicio anterior, trabajándose en la actualización de éstos para el próximo período 2023. Los planes serán revisados en 2023 debido a:

- Compromiso de revisión del Plan cada cuatro años.
- Ajuste a la nueva modalidad organizativa del servicio de prevención de riesgos laborales que se constituye como Servicio de Prevención Mancomunado (SPM), y todo lo que ello implica: memoria anual del servicio de prevención, auditoría reglamentaria, etc.
- Adaptación al Plan Estratégico 2030 (PE 2030) y su nueva formulación estratégica: misión, visión, ambición y propósito.
- Actualización de los anexos para su adecuación a la realidad actual: estructura organizativa de cada Entidad, estructura y composición del SPM, V Plan de Accidentabilidad Cero: Horizonte 2030 y alcance de la certificación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo según la norma ISO 45001:2018.
- Ajuste a los órganos de participación establecidos actualmente.
- Actualización según la reciente adhesión a la Declaración de Luxemburgo.
- Actualización de la Política Preventiva de ambas entidades.
- Actualización según el Código Ético y de Conducta, refiriendo explícitamente los compromisos con afectación a la SST.
- Recoger la existencia de los Protocolos de actuación frente al acoso laboral y de actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo.
- Cambios en la normativa interna de aplicación, y los actuales (y futuros) documentos del SG-SST.
- Otros cambios menores y aspectos meramente formales.

Durante el año 2022
se han llevado a cabo
64 evaluaciones
de riesgos laborales

Las **principales actuaciones** en materia de Prevención de Riesgos Laborales durante 2022 son las que siguen[1]:

- Formación en PRL: se han impartido 3.196 horas de formación.
- Vigilancia de la Salud: a través de exámenes de Salud y reconocimientos psicofísicos.
- En el año 2022 se llevaron a cabo 4 exámenes de Vigilancia de la Salud y 1 reconocimiento psicofísico.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 403-5**: Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo y **GRI 403-6:** Fomento de la salud de los trabajadores.

Los **indicadores relativos a la salud y seguridad** son:

NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRABAJO POR SEXO[1]

			ACCIDENTES (no in itinere)	ACCIDENTES (in itinere)	RECAÍDAS
2020	Hombre	Con baja	0	0	0
		Sin baja	0	0	0
	Mujer	Con baja	0	0	0
		Sin baja	0	0	0
	TOTAL	**Con baja**	**0**	**0**	**0**
		Sin baja	**0**	**0**	**0**
2021	Hombre	Con baja	1	0	0
		Sin baja	1	0	0
	Mujer	Con baja	0	1	0
		Sin baja	0	0	0
	TOTAL	**Con baja**	**1**	**1**	**0**
		Sin baja	**1**	**0**	**0**
2022	Hombre	Con baja	1	0	0
		Sin baja	0	0	0
	Mujer	Con baja	0	0	0
		Sin baja	0	0	0
	TOTAL	**Con baja**	**1**	**0**	**0**
		Sin baja	**0**	**0**	**0**

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 403-9**: Lesiones por accidente laboral y al indicador **GRI 403-2:** Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes

Los datos relativos a los indicadores de salud y seguridad (índice de frecuencia[2], índice de gravedad[3] e índice de accidentabilidad laboral[4]) obtenidos son los que siguen a continuación:

		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Índice de frecuencia de accidentes	Hombre	0	2,8	3,48
	Mujer	0	0	0
	TOTAL	**0**	**2,8**	**2,58**
Índice de gravedad de accidentes	Hombre	0	0,01	0,14
	Mujer	0	0	0
	TOTAL	**0**	**0,01**	**0,11**
Índice de accidentabilidad laboral	Hombre	0	4,72	5,96
	Mujer	0	0	0
	TOTAL	**0**	**4,72**	**4,35**

ABSENTISMO

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Nº de horas de absentismo	9.789	5.513	6.058,41
Índice de absentismo	2,25	1,58	1,52

[2] Índice de frecuencia = (nº de accidentes/horas trabajadas) · 1.000.000
[3] Índice de gravedad = (nº de jornadas perdidas/nº de horas trabajadas) · 1.000
[4] Índice de accidentabilidad laboral = (nº de accidentes · 1.000) /nº trabajadores medios)

Durante 2022
se han impartido **3.196 horas**
de formación **en cursos**
de seguridad y salud

JORNADAS PERDIDAS POR ACCIDENTE LABORAL O ENFERMEDADES PROFESIONALES

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Hombres	0	2	41
Mujeres	0	0	0
Total	**0**	**2**	**41**

En el ejercicio 2022 se han producido **0 enfermedades profesionales**[1] (en 2021 no hubo ninguna). Además, Adif AV cuenta con diferentes Comités de Seguridad y Salud. En 2022 se ha celebrado **4 reuniones de la Comisión de Seguridad y Salud Laboral**[2] de Adif AV, órgano de la empresa de máximo nivel participativo sobre temas de seguridad, higiene y salud laboral, del que emanan las directrices en estas materias[3].

Además, se han llevado a cabo en el ejercicio las siguientes **evaluaciones:**

- En el ámbito de vigilancia de la salud laboral: 4 exámenes de v.s. obligatorios; 1 reconocimiento psicofísico.
- 64 evaluaciones de riesgos laborales.
- 7 evaluaciones de riesgos ergonómicos/psicosociales.

Otros indicadores relativos a la seguridad en el ámbito laboral son:

OTROS INDICADORES

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
% de empleados participantes en medicina preventiva	3,22	17,06	14,35
Complemento de ayuda social: (€ para gastos médicos por empleado)	0	167	1.556
Número de accidentes mortales de empleados propios	0	0	0
Número de accidentes mortales de contratistas	1	2	1
Número de accidentes de contratistas	208	163	230

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 403-10**: Dolencias y enfermedades laborales
[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 403-4:** Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo
[3] Contenido vinculado al indicador **GRI 403-5:** Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo

En 2022, el **Programa de prevención de la COVID-19**, en el que el Ministerio de Sanidad ha otorgado y reconocido abiertamente a los Servicios de Prevención de Riesgos Laborales la responsabilidad en la cooperación con las autoridades sanitarias, ha mantenido las siguientes acciones:

- **Plan de acción informativo:** activación de los canales necesarios de comunicación, participación y consulta, y generación de contenidos formativos e informativos.
- **Plan de acción normativo:** elaboración de procedimientos específicos, análisis y traslado de normativa externa y procedimientos de actuación del Ministerio de Sanidad.
- **Plan de acción preventivo:** establecimiento de medidas organizativas, dotación de equipos de protección individual específicos, medidas de protección colectiva en edificios/dependencias, requisitos sobre ventilación y climatización, pruebas diagnósticas, etc.

Para garantizar la continuidad del servicio público ferroviario, el área de salud laboral del servicio de prevención de riesgos laborales ha tenido que adaptar su gestión habitual, específicamente en lo referido a la gestión sobre el «estudio y manejo de contactos», a la «Estrategia de vigilancia y control frente a la COVID-19 tras la fase aguda de la pandemia» establecida por el Ministerio de Sanidad.

ADIF AV ANTE LA COVID-19 EN RELACIÓN CON LA EXPLOTACIÓN DE LAS ESTACIONES

En noviembre de 2022, se culminó el proceso de compensaciones, en forma de bonificación de renta, por la afección de la crisis sanitaria de la COVID-19.

A fecha 31 de diciembre 2022, **no existe ninguna reclamación judicial vinculada con las bonificaciones de renta** relacionadas crisis sanitaria de la COVID-19.

El Ministerio de Sanidad ha otorgado y reconocido abiertamente a los Servicios de Prevención de Riesgos Laborales la responsabilidad en la cooperación con las autoridades sanitarias, adaptando su actividad con el objetivo general de limitar los contagios del coronavirus.



6.5. Seguridad Ambiental[1]

Adif AV asegura el cumplimiento de las **medidas protectoras y correctoras** para la correcta integración ambiental y paisajística de la infraestructura en el marco del Sistema de Gestión Integrado, informando de la gestión realizada mediante un sistema de indicadores de integración ambiental y cumplimiento DIA, tanto en la fase de construcción como en el seguimiento posterior a la recepción.

> Se pretende la profundización en la **protección ambiental** aumentando y mejorando medidas preventivas

Las principales novedades que se llevan a cabo en relación con la **protección de la Biodiversidad** son las siguientes:

- Realización de un Proyecto piloto de seguimiento de la efectividad del ecoducto para la fauna, mediante sistemas de videovigilancia.
- Establecimiento de un protocolo para la identificación y corrección de ámbitos de la infraestructura susceptibles de provocar electrocuciones en la avifauna.
- Colaboración en la implantación de pantallas acústicas para minimizar la afección por colisión de las pantallas trasparentes sobre la avifauna.
- Elaboración de un Catálogo de medidas preventivas del medio hídrico para su aplicación en la construcción de la infraestructura.
- Colaboración en la especificación técnica relativa a estructuras metálicas para soporte de línea aérea de contacto para minimizar la afección por atrapamiento de los postes de catenaria sobre la avifauna.
- Elaboración de la evaluación de impacto ambiental seleccionando la alternativa ambientalmente más ventajosa.
- Restauración de todas las áreas afectadas por las obras.



[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Seguridad, Objetivo 6 (PSEG-OE6)**

- Coordinación con la administración responsable para minimizar la afección sobre la biodiversidad.
- Establecimiento de restricciones en las actuaciones de obra, con el fin de minimizar los impactos en las áreas más sensibles.



- Ejecución de translocaciones de ejemplares para asegurar su pervivencia.
- Ejecución y monitorización de medidas para minimizar la afección sobre la biodiversidad.
- Elaboración de informes anuales de seguimiento de las medidas de restauración y trasplantes con recomendaciones según eficacia / coste.
- Reposición de sustratos de nidificación o cría para especies presentes.
- Se lleva a cabo un seguimiento mensual de no conformidades en obra consideradas de riesgo ambiental y se ha adoptado una metodología de comunicación destinada a agilizar la resolución de las deficiencias que las originan.
- Se revisan los informes periódicos exigidos por la DIA, para verificar el cumplimiento de su condicionado, así como la correcta ejecución de las medidas correctoras exigidas.
- Se realiza una reunión con periodicidad cuatrimestral sobre incidencias relevantes detectadas en las obras, en la que se determinan las medidas correctoras a adoptar.

Los **principales impactos que produce la actividad de Adif AV** son la ocupación del suelo, el incremento de los niveles de ruido y en menor medida el riesgo de colisión con la avifauna y fragmentación de hábitats. Para reducir estos impactos se adoptan medidas correctoras como la instalación de pantallas y ejecución de pasos de fauna.

En ocasiones, de manera complementaria a la mitigación, se ejecutan **medidas compensatorias,** ejemplo de ello son:

- Colaboración en la implantación de pantallas acústicas para minimizar la afección por colisión de las pantallas trasparentes sobre la avifauna. Elaboración de un Catálogo de medidas preventivas del medio hídrico (superficial y subterráneo) para su aplicación en la construcción de la infraestructura.
- Colaboración en la implantación de estructuras metálicas para minimizar la afección por atrapamiento de los postes de catenaria sobre la avifauna.

La información relativa a los **indicadores relacionados con la Biodiversidad** se encuentra expuesta en el anexo en el apartado “Información ambiental”.



7 PILAR DE SERVICIO

7 PILAR DE SERVICIO

7.1. EXPECTATIVAS DE CALIDAD PERCIBIDA

7.2. ASISTENCIA OTORGADA

El **Pilar Servicio** sitúa a la sociedad en el foco de la actividad de la Entidad a través de la **Conectividad, Movilidad y Bienestar social.**



HITOS

- **Gestión de incidencias y coordinación en la programación** de trabajos para minimizar el impacto en el tráfico y por tanto el impacto social, tras la liberalización.
- Incorporación de nuevas Empresas Ferroviarias al **sistema de Incentivos.**
- Optimización y adjudicación del **nuevo contrato de *rent a car*.**
- Optimización del **negocio de publicidad y adjudicación del nuevo contrato.**
- Desarrollo del **Proyecto Ecomilla: Aparcamiento Seguro de Bicicletas.**



COMPROMISOS

- Mejora de las **herramientas de gestión de la circulación.**
- **Planificación de trabajos MRR.**
- **Gestión fondos MRR** en los componentes que afectan a estaciones.
- Avanzar en el **desarrollo del Nuevo Modelo de Explotación Comercial:**
  - + Implementación del Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes (Plataforma CRM).
  - + Definir el nuevo modelo de explotación de aparcamientos.
  - + Implementación de la red nacional de aparcamientos seguros de bicicletas.

Los **principales indicadores** vinculados a este pilar dentro de la dimensión operativa son:

PILAR: SERVICIO

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Liberalización sector viajeros (Cuota de km x tren de los servicios de LD/ AV de las nuevas EEFF respecto del operador único)*	N/D	4,75	6,86
Fiabilidad de las Instalaciones (Nº)	2.703	2.819	2.902
Disponibilidad de las Instalaciones (Minutos)	73,77	51,76	54,37
Calidad de Vía (Ratio)	99,10	99,17	98,64
Puesta en servicio en líneas de alta velocidad (km)	123,6	162,6	269
Inversión AV ejecutada en obras (Inversión ejecutada sobre presupuesto interno)	1,10	1,95	1,39
Integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) (IVA no incl.)[2]	4.230,36	4.408,51	4.555,28
Actividad comercial en estaciones (M€ ingresos comerciales)*	N/D	17,44	18,84



* Dato agregado Adif y Adif AV

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

7.1. Expectativas de calidad percibida[1]



Adif AV dispone de reclamaciones relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente y relacionadas con los usuarios del sistema ferroviario, operadores ferroviarios, clientes, empresas y gobiernos de otros países. En cualquier caso, se dispone de distintos **canales de comunicación y transparencia** (oficinas de atención, teléfonos, correos, página web, reuniones con representantes de ciudadanos, redes sociales...).

Además, las reclamaciones, quejas y sugerencias, derivadas de posibles incumplimientos de requisitos legales o de otro tipo, incidencias o desviaciones, facilitan a Adif la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en la gestión de las estaciones. Estas pueden ser interpuestas en las Oficinas de Atención al Viajero de las propias estaciones o bien, se pueden recibir en algunos casos por correo electrónico.

Adif AV tiene muy en cuenta la percepción que tienen los clientes de la Entidad, por lo que lleva a cabo un estudio para determinar la **calidad percibida:**

ENCUESTAS DE CALIDAD PERCIBIDA

	EJERCICIO 2020[2]	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Calidad percibida en estaciones (puntos/10)	-	7,83	En curso[3]
Calidad percibida en transporte de mercancías (puntos/10)[4]	-	-	-

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 2 (PSEG-OE2)**

[2] En 2020 no se realizaron encuestas de calidad percibida debido a la pandemia de COVID-19

[3] Encuesta realizada entre noviembre y diciembre de 2022. El análisis de datos está en curso.

[4] No se realizan encuestas al no ser necesario una encuesta diferenciada para las dos titularidades de red. Está previsto que la misma se vuelva a realizar en el año 2023 una vez normalizada la situación, para lo cual se ha adjudicado su ejecución durante 3 años.

Respecto a las **encuestas de satisfacción a los arrendatarios de los locales,** durante el ejercicio 2022 no se han llevado a cabo[1,2] debido a que la pandemia ocasionada por la COVID-19 ha supuesto una reducción del número de viajeros de las estaciones. Asimismo, dicha reducción ha ocasionado que muchos de los establecimientos que se encuentran en las estaciones permanezcan cerrados. Por lo tanto, se concluye que los resultados que se obtendrían no reflejarían la satisfacción, necesidades y expectativas de los comerciantes.

Por otro lado, la Entidad dispone de un **Servicio de reclamaciones y sugerencias** que facilita la comunicación con los clientes para conocer sus expectativas y detectar áreas de mejora en la gestión y su correcto tratamiento. Para la gestión de todos los expedientes se utiliza una **aplicación informática** denominada **RECLAMA.** Las respuestas facilitadas a los usuarios se realizan mediante escrito a su dirección postal o a través de correo electrónico.Adicionalmente, en las propias estaciones los ciudadanos disponen de libros de reclamaciones donde pueden expresar sus quejas en las Oficinas de Atención al Viajero o bien, se pueden recibir en algunos casos por correo electrónico. Adif AV también está en contacto con los clientes a través de su presencia en redes sociales (Facebook, Twitter e Instagram) y pone a su disposición un formulario de contacto en su página web.

El **porcentaje de resolución de reclamaciones** está situado en el **99,33%** (del total de reclamaciones recibidas, el 86,15% se contesta en un plazo inferior a 18 días)

En 2022, también se han gestionado las reclamaciones, quejas y sugerencias del **Servicio Adif ACERCA.**

[1] La liberalización ha acelerado la adaptación de las grandes estaciones a los retos futuros que deben abordar para absorber un significativo aumento de viajeros en aprovechamiento comercial.

[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 418-1:** Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente

Los datos obtenidos para las reclamaciones recibidas se recogen a continuación:

RECLAMACIONES RECIBIDAS EN ESTACIONES DE VIAJEROS[4]

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Nº de reclamaciones	1.003	1.866	3.653

RECLAMACIONES RECIBIDAS POR TEMÁTICA

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Atención al Cliente Externalizado	1	2	50
Servicio Asistencia Adif Acerca	0	338	829
Información Externalizada	0	0	0
Seguridad	283	464	593
Servicios Comerciales	61	33	57
Equipamiento	153	280	619
Instalaciones y Accesos	331	476	1015
Atención al Cliente	49	52	126
Venta en Estaciones	4	4	9
Información en Estaciones	121	217	355
Información y Reserva Internacional	0	0	0
Información, Reserva y Venta Telefónica Nacional	0	0	0

[4] Dato agregado Adif y Adif AV

Además, también se lleva un registro de los datos obtenidos en cuanto a las **sugerencias**, habiendo obtenido los siguientes datos:

SUGERENCIAS RECIBIDAS EN ESTACIONES DE VIAJEROS*

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Nº de sugerencias	87	65	154

SUGERENCIAS RECIBIDAS POR TEMÁTICA*

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Sugerencias de información y reserva internacional	0	0	0
Servicio Asistencia Adif Acerca	0	11	19
Sugerencias sobre servicios comerciales	15	0	15
Sugerencias sobre seguridad	4	3	5
Sugerencias sobre información en estaciones	6	6	12
Sugerencias sobre atención al cliente	3	2	8
Sugerencias sobre equipamiento	17	21	45
Sugerencias sobre instalaciones y accesos	42	22	49
Sugerencias sobre venta en estaciones	0	0	0
Sugerencias sobre información externalizada	0	0	0
Sugerencias sobre venta externalizada	0	0	0
Sugerencias sobre atención al cliente externalizada	0	0	1

* Dato agregado Adif y Adif AV

PRESTACIÓN DE SERVICIOS EXTERNOS AUXILIARES Y COMPLEMENTARIOS DE MANTENIMIENTO EN ESTACIONES DE VIAJEROS

Se ha continuado la tendencia de centralización de contratos de mantenimiento de instalaciones y contratos de limpieza, agrupando contratos en ámbitos territoriales por subdirección o por jefaturas de estaciones, lo que ha posibilitado la reducción del número de contratos.

En la misma línea, se han gestionado los servicios de mantenimiento relacionados con sistemas de operación de estaciones, en concreto la contratación del mantenimiento de los equipos y *software* asociado al sistema de control de aforos que se dispone en las estaciones de Madrid-Puerta de Atocha-Almudena Grandes y de Barcelona Sants, y el contrato del mantenimiento del *software* del **sistema de información al viajero DENEVA** que se dispone en **59 estaciones**.

En cuanto a **contratos de mantenimiento** en vigor no se han producido incidencias reseñables, destacando en positivo tres contratos significativos por su alcance:

- **Prestación de Servicios Integrales de Mantenimiento en Estaciones de Viajeros,** contrato único en 6 lotes, uno por cada subdirección de estaciones, que se inició en el cuarto trimestre de 2021 y da cobertura a necesidades de mantenimiento en todas las estaciones de viajeros. El desarrollo de los trabajos ha posibilitado, entre otras mejoras, ampliar la capacidad de realizar actuaciones de conservación planificadas, disminuir los plazos de respuesta a actuaciones correctivas detectadas, efectuar trabajos de mantenimiento en áreas exteriores al edificio de la estación y andenes, mejorar la información del inventario de activos existentes en las estaciones, implementar un seguimiento de la gestión mediante herramienta informática (aportada por las empresas adjudicatarias), así como efectuar visita a las estaciones de cercanías en el ámbito de gestión propio de Adif que queda fuera de la encomienda de gestión realizada a la entidad Renfe.

- **Mantenimiento de los equipamientos hardware asociados al sistema de información al viajero ELCANO,** contrato único en 6 lotes de gestión centralizada, que alcanza a 270 estaciones y permite mejorar la funcionalidad de los equipos y fiabilidad del sistema, incluye actividades reposición de equipos y de coordinación con la oficina soporte del software ELCANO, su gestión se efectúa mediante una herramienta informática que

asegura y conserva todos los procesos y documentación asociada a las diferentes actuaciones planificadas y de mantenimiento correctivo.

- **Mantenimiento integral de escaleras y rampas mecánicas instaladas en estaciones de viajeros,** contrato único en 6 lotes, que alcanza a 345 equipos ubicados en 35 estaciones principales. Permite asegurar la movilidad de los clientes en su tránsito en las estaciones e incluye actuaciones correctivas, destacando en 2022 la respuesta dada para solucionar incidencias sobrevenidas, en algún caso de averías de cierta consideración, producidas por fenómenos meteorológicos (caso de inundaciones de la estación) o bien dada la antigüedad de algunos equipos requiriendo la sustitución de elementos importantes para evitar pudiera afectar a la seguridad.



Relacionado con los servicios de mantenimiento se tiene establecido un **indicador de fiabilidad de instalaciones,** con alcance a 373 estaciones de gestión directa, (no incluye estaciones de cercanías o red de ancho métrico), en 2022 el valor del índice obtenido es de 84,08%, (en 2021 se cerró el ejercicio con un valor de 83,57%), y un **indicador de disponibilidad de equipos esenciales** con alcance a 12 estaciones principales, en 2022 el valor del índice obtenido es de 98%, dato provisional pendiente de cierre, (en 2021 se cerró el ejercicio con un valor de 97,84%).

En **estaciones titularidad de Adif AV**:

- Mantenimiento incluido en **control de aforos** con alcance a 2 estaciones.
- Mantenimiento incluido en **SIV DENEVA** con alcance a 29 estaciones.
- Mantenimiento de **escaleras mecánicas** con alcance a 27 estaciones
- Prestación de **Servicios Integrales de Mantenimiento** con alcance a 46 estaciones.

MEJORAS DEL SERVICIO

Respecto al **Centro Neuronal de Estaciones (CNE)**, en 2022 se ha realizado el proceso para la contratación de los trabajos en materia de equipamientos y sistemas de explotación del centro neuronal de estaciones y de las actuaciones en las estaciones para telegestión.

Desde el CNE se dará servicio de operación y mantenimiento a todas las estaciones de viajeros y se diseña con capacidad de futuro para posibilitar la prestación de servicios en estaciones de cercanías.

CERTIFICADOS EFQM DE CALIDAD Y SELLOS DE EXCELENCIA 500+ Y NORMAS ISO

Adif AV ha revalidado durante el ejercicio 2022 el **Certificado EFQM 500** por su gestión excelente, innovadora y sostenible basado en el modelo de Excelencia EFQM (Fundación europea para la gestión de la Calidad) con una **vigencia hasta el año 2025.** Respecto a las Certificaciones y Sellos de excelencia que la Entidad posee, Adif AV está certificada bajo las Normas: ISO 9001 "Calidad", ISO 14001 "Medio Ambiente", ISO 45001 "Prevención Riesgos Laborales", ISO 166002 "I+D+i", ISO 27001 v "Seguridad TI" e ISO 200001-1 "Servicios TI", y cuenta, además, con las correspondientes auditorías de carácter legal como la Reglamentaria de Prevención de Riesgos Laborales (RD 39/1997) y otras por su gestión de la construcción, mantenimiento y explotación.

El **alcance de estas certificaciones** es el que sigue:

- **Sello EFQM de Excelencia 500+**. Todo Adif AV.

- **NORMA: ISO 9001**
  - + La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Ferroviaria de Interés General.
  - + La gestión de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.
  - + Centros de actividad: Todo Adif AV.



- **NORMA: ISO 14001**
  - + Control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las DIA´s, en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias.
  - + La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias.

- **NORMA: ISO 27001**
  - + Los Sistemas de Información que dan soporte al Servicio de Explotación de la Dirección de Sistemas y Tecnologías de la Información de Adif de acuerdo con la declaración de aplicabilidad vigente.

- **NORMA: UNE 166002**
  - + Investigación, desarrollo e innovación en tecnología ferroviaria.

- **NORMA: ISO 170001-2**
  - + El tránsito de personas con discapacidad y/o movilidad reducida desde/hasta el punto de encuentro en las estaciones ferroviarias de Adif y Adif AV de origen y destino, que considera el acceso, recorrido y acomodación en el embarque/desembarque a la plaza asignada, que realicen el viaje en trenes de Operadores Ferroviarios entre las estaciones que recogen en el anexo del certificado.

Cabe destacar que no sólo la norma ISO 9001 establece como requisito el control de los procesos, productos y servicios externalizados. Todas las normas de sistemas de gestión y disposiciones reglamentarias que incorporan una estructura de alto nivel plantean de este requisito.

7.2. Asistencia otorgada[1]



HITOS

OPERACIONES DE INTEGRACIÓN Y GRUPO SOCIETARIOS[2]

- Suscripción del **Convenio para la ejecución de las obras del Canal de Acceso Fase 3 de Valencia.**
- Suscripción de los **Protocolos para la integración del FFCC en Bilbao y Vitoria.**
- **Suscripción de la Adenda Modificativa** para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la RAF de Valladolid.
- **Suscripción del convenio para el traslado de las instalaciones y dependencias** de la estación de "El Portillo" a la estación de Delicias (Zaragoza).
- **Suscripción del Préstamo Participativo** del plan de integración de Alicante y adecuación de los vencimientos de los préstamos otorgados a las sociedades de Palencia AV, Valencia Parque Central y Logroño Integración del Ferrocarril.
- Colaboración con otras áreas de la E.P.E. para la consecución de la **puesta en servicio de las actuaciones a ejecutar en el marco de las operaciones de integración**, tales como la llegada de la alta velocidad a la estación de Murcia o la inauguración de la estación Sant Andreu Comtal.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 1 (PSEV-OE1), Objetivo 3 (PSEV-OE3), Objetivo 4 (PSEVOE4), Objetivo 6 (PSEV-OE6), Objetivo 7 (PSEV-OE7) y Objetivo 8 (PSEV-OE8)**

[2] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 4 (PSEVOE4)**

En relación con el posicionamiento del **Grupo Societario,** se trabaja con la intención de establecer un papel en las entidades en las que Adif AV participa, así como determinar la importancia y la necesidad de seguir formando parte de las mismas, analizando las ventajas competitivas, económicas, jurídicas, operativas, sociales, de sostenibilidad y medioambientales que puedan derivarse de ello.



COMPROMISOS

OPERACIONES DE INTEGRACIÓN Y GRUPO SOCIETARIOS

En el ámbito del Grupo Societario:

- Realización de una **propuesta de compra** de las acciones del resto de socios de **REDALSA.**
- **Extinción de NECSA.** Cobro de deudas por la cesión de crédito con Adif.

En el ámbito de Operaciones de Integración:

- Planificar calendario anual para **celebración de comisiones técnicas en el ámbito de las sociedades de integración** para evitar posibles incidencias o retrasos que puedan derivar en una pérdida de reputación.
- Redactar documento consensuado para establecer los **condicionantes técnicos para el desarrollo de actuaciones** por terceros sobre los descubrimiento del ferrocarril.
- Instrumentar los **compromisos económicos adquiridos** en los planes de integración de **Alicante, Murcia y Valladolid.**
- Adecuar los **vencimientos de los préstamos participativos** otorgados a **Valencia, Logroño y Gijón**.
- Regularizar los **compromisos económicos adquiridos** en los planes de integración de **Barcelona, Murcia, Valencia y Valladolid.**
- Suscripción del **Protocolo para la integración del FFCC en Cartagena.**
- Suscripción del **Convenio para la integración Fase 2 Almería.**

HITOS

EXPLOTACIÓN COMERCIAL Y ACTUACIONES EN ESTACIONES[1]

- Suscripción, optimización y adjudicación del **nuevo contrato de *rent a car.***
- Optimización del **negocio de publicidad y adjudicación del nuevo contrato.**
- Desarrollo del **Proyecto Ecomilla** en estaciones: **Aparcamiento Seguro de Bicicletas.**
- **Liberalización del transporte de viajeros** (ámbito estaciones viajeros): plazos marcados en los distintos Acuerdos Marcos firmados con las empresas ferroviarias para la asignación de capacidad.
- Accesibilidad en estaciones. **Servicio Adif ACERCA.**
- Plan de **actuaciones de mejora en cruces entre andenes**.

COMPROMISOS

EXPLOTACIÓN COMERCIAL Y ACTUACIONES EN ESTACIONES

- Avanzar en el desarrollo del **Nuevo Modelo de Explotación Comercial:**
  - + Implementación del Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes (Plataforma CRM)-digitalización
  - + Definir el nuevo modelo de explotación de aparcamientos
  - + Implementación de la red nacional de aparcamientos seguros de bicicletas

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

PROYECTO ECOMILLA EN ESTACIONES[1]

El Proyecto Ecomilla tiene como objetivo **hacer fácil y sostenible el recorrido puerta a puerta del viajero** (desde el origen a la estación y desde la estación hasta el punto de destino) utilizando un medio de transporte **energéticamente eficiente y de 0 emisiones.**

Para ello, se busca que la estación sea un espacio amable, que mejore el objetivo estratégico de la experiencia del cliente, que permita **la intermodalidad entre los distintos modos de transporte,** para poder elegir la mejor alternativa en la toma de decisiones de los viajeros, reduciendo su incertidumbre y accediendo con ello a la denominada **movilidad bajo demanda.** Está diseñando un área donde se integrarán los diferentes vehículos de movilidad sostenible (0 emisiones, compartidos), puntos de recarga eléctrica, aparcamientos seguros de bicicletas, paquetería de última milla, etc.

Los objetivos son:

A) **Económicos:** disminuir el uso de vehículos contaminantes y del vehículo propio. La contaminación es un factor de ineficiencia económica, demandante de más recursos. La movilidad eficiente y sostenible libera recursos para otros fines más necesarios.

B) **Sociales:** gestionar la demanda y aumentar el bienestar en el viajero y la ciudadanía, así como promover cambios en conductas individuales para lograr un nuevo balance colectivo entre la forma de desplazarse y la calidad de vida.

C) **Ambientales:** disminuir la contaminación atmosférica, acústica, recuperar espacios públicos en la ciudad y combatir el cambio climático.

En enero de 2022, se iniciaron los trabajos de Consultoría y Asistencia Técnica por parte de IINECO que apoyan a la Dirección de Explotación en el desarrollo de los conceptos que conforman "Ecomilla".

Actualmente, la Entidad se encuentra en fase de adaptación del proyecto (alineación de la estrategia de movilidad Adif, estandarización de las estaciones, etc.) que permitirá que el modelo se ajuste a las distintas tipologías de estación y a la demanda de movilidad 0 emisiones de estas estaciones.

El Proyecto Ecomilla permitirá la creación de un **modelo de movilidad sostenible, modular y flexible**, adaptado a las diferentes tipologías de estación, dependiendo de la demanda de movilidad de cada estación en la que se implante el modelo.

Los **hitos** más importantes alcanzados en 2022 son:

- Reuniones con los diferentes actores / operadores implicados.



- Estudio concreto de los condicionantes propios de cada localización: potencia eléctrica requerida, condicionantes espaciales, superficiales, accesos, relación con el edificio de la estación y con la ciudad.

- Definición de los tres proyectos piloto que darán comienzo en la segunda mitad de 2023: Madrid Chamartín – Clara Campoamor, Madrid Puerta de Atocha y Sevilla Santa Justa.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 1 (PSEVOE1)**

APARCAMIENTO SEGURO DE BICICLETAS

Iniciativa enmarcada en el Proyecto Ecomilla, cuyo objetivo es la creación de una red nacional de aparcamientos seguros en estaciones con un único modelo de gestión para **promover la intermodalidad y la integración ferrocarril – bicicleta.**

En septiembre de 2022, se licitó el contrato de arrendamiento de espacios destinados a la implantación, explotación y mantenimiento de aparcamientos seguros de bicicletas.

En enero 2023, se adjudicó el contrato a una UTE compuesta por FCC Medio Ambiente, Don Cicleto y Benito Urban por un importe fijo de 109.284€ (62.448 € Adif y 46.836 € Adif AV) más 21% de renta variable.

Los **espacios en estaciones AV**, objeto de este contrato son:

ALICANTE	OURENSE
ALBACETE LOS LLANOS	PALENCIA
BARCELONA SANTS	PONTEVEDRA
CÁCERES	PUERTOLLANO
CASTELLÓN	SANTIAGO DE COMPOSTELA
CIUDAD REAL	SEGOVIA GUIOMAR
CORDOBA	SEVILLA SANTA JUSTA
CUENCA FERNANDO ZOBEL	TOLEDO
GRANADA	VALENCIA JOAQUIN SOROLLA
LEÓN	VALLADOLID
MADRID PUERTA DE ATOCHA	ZAMORA
MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	ZARAGOZA DELICIAS

Las **principales características** de este contrato son:

- Se crea una red nacional con un único modelo de gestión, extendiendo la experiencia del proyecto piloto a **42 estaciones de Adif y Adif Alta Velocidad.**
- Los espacios se ubicarán **cercanos a los accesos de la estación.**
- Serán **espacios seguros y versátiles,** con una potencial oferta de servicios complementarios.
- Las **estructuras o módulos** serán **desmontables e integrables,** permitirán candar las bicicletas, ser eficaces frente a robos, vandalismo y uso intensivo, y protegerán las bicicletas de las condiciones climatológicas adversas. Además, dispondrán de apertura y cierre electromecánicos y control de acceso inteligente mediante aplicación, que permita que únicamente los usuarios registrados puedan acceder al aparcamiento.

El nuevo contrato tendrá una **vigencia de 10 años.**



Además, se ha ejecutado la licitación de puntos de recarga en estaciones de viajeros (Proyecto Ecomilla) mediante el suministro, instalación, legalización, operación y mantenimiento de **1.079 puntos de recarga de vehículos eléctricos** (pre) en los aparcamientos de **80 estaciones de Adif y Adif AV**.



Los trabajos se enmarcan dentro de las actuaciones necesarias, incluidas en el Plan de Implantación del PLCCC 2022, que Adif y Adif AV van a desarrollar con el objetivo de impulsar el despliegue de la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico mediante la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico (en adelante PRE) en los aparcamientos ubicados en las estaciones de viajeros.

Las actuaciones podrán ser cofinanciadas con fondos procedentes del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR – NEXT GENERATION EU), en el marco del Instrumento de recuperación temporal ***NEXT GENERATION***, acordado por el Consejo Europeo en lulio de 2020, y articulados en España a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), aprobado mediante la Resolución de 29 de abril de 2021, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021. La licitación se realizará durante el año 2023.

ESTACIONES. DIGITALIZACIÓN DE LOS PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA DIRECCIÓN DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL. IMPLANTACIÓN DE HERRAMIENTAS CRM Y DE GESTIÓN CONTRACTUAL[1]

En el último trimestre de 2022, se redactó el pliego para el **Nuevo Modelo Inteligente de Relaciones con Clientes (Plataforma CRM)** en conjunción con la Dirección de Transformación Digital y Sistemas.

Se acordó la licitación a través del Sistema Dinámico de Adquisición del MITMA.

En diciembre 2022, el pliego fue validado por la Dirección de Contratación y actualmente se encuentra en espera de informe de respuesta favorable del MITMA, previo a su publicación.

Se estima la publicación de la licitación y la implantación del nuevo modelo inteligente de relaciones con clientes (CRM) durante el segundo semestre del 2023.

- Digitalización e innovación.
- Centro Neuronal de estaciones y actuaciones en estaciones para telegestión.

En 2022 se ha realizado el proceso para la contratación de los trabajos de Redacción del proyecto y ejecución de las **actuaciones en materia de equipamientos y sistemas de explotación del centro neuronal de estaciones y de las actuaciones en las estaciones para telegestión,** expediente: aprobado en fecha 27 de mayo de 2022. La licitación se ha publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público el 17-10-2022 y con fecha 22 de octubre de 2022 se recoge el Anuncio de licitación en el BOE. La Recepción de Ofertas está fijada para el día 18/01/2023.

El presupuesto de ejecución es de 28.33.065,14 €, incluye la dotación de necesidades tecnológicas en el local donde se ubicará el CNE, en la estación de Valdebebas, e incluye las **actuaciones directas en equipamientos tecnológicos de un total de 500 estaciones.**

Desde el CNE se dará **servicio de operación y mantenimiento a todas las estaciones de viajeros, (637),** y se diseña con capacidad de futuro para **posibilitar la prestación de servicios en estaciones de cercanías.**

- Alcance en Adif AV **46 estaciones.**
- Presupuesto de actuaciones en estaciones de Adif AV: 2.798.019,68.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 3 (PSEVOE3)**

MODELO COMÚN DE GESTIÓN DE ACTIVOS. MODELO BIM

- Colaboración en la iniciativa de definición de un modelo común para gestión de activos, especialmente en lo que se refiere al proyecto de implementación de una plataforma tecnológica común, licitada en ejercicio anterior.
- Colaboración en el proyecto de implantación de modelo BIM de Adif AV, siendo responsable de la adquisición e implantación de los productos tecnológicos, algunos de las cuales ya están disponibles, como es el caso del entorno común de datos básico para el despliegue de toda la plataforma o el impulso a un modelo topológico corporativo.

LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS (ÁMBITO ESTACIONES VIAJEROS-EXPLOTACIÓN COMERCIAL)[1]

Durante el año 2022 se han seguido los plazos marcados en los distintos Acuerdos Marcos firmados con las empresas ferroviarias para la asignación de capacidad.

> España se ha convertido en el **primer país europeo** con tres compañías ferroviarias prestando servicios de alta velocidad. A 31 de diciembre de 2022, ya están operando **Renfe** y **Ouigo** en los Corredores de Barcelona y Levante e **Iryo** en el Corredor de Barcelona

En el Horario de Servicio 2021/2022, además de RENFE y OUIGO, entró en juego el tercer operador ILSA (IRYO para las operaciones comerciales), solicitando capacidad para operar por primera vez a partir del 25 de noviembre en el corredor Madrid P.A. Almudena Grandes – Barcelona-Sants, y a partir del 16 de diciembre en la ruta Madrid-Valencia. Por su parte, OUIGO, tras operar ya en el corredor Madrid P.A. Almudena Grandes – Barcelona-Sants en mayo del año pasado, el 7 de octubre empezó a operar entre Madrid y Valencia. En cuanto a RENFE Viajeros, tras arrancar su funcionamiento con su servicio de bajo coste, AVLO, en el corredor Madrid-Barcelona en 2021, amplió sus servicios con el trayecto Madrid-Valencia el pasado mes de febrero.



Según los últimos datos trimestrales de actividad publicados por la CNMC en diciembre de 2022, la mayoría de los corredores de alta velocidad superaron los niveles de ocupación prepandemia a finales del tercer trimestre de 2022. La línea Madrid-Barcelona registró un 43% más de viajeros que en el mismo periodo de 2019, seguida de la Madrid-Valencia, que tuvo un 11% más de pasajeros. En cambio, la conexión que conecta Madrid con Sevilla continuó sin alcanzar los niveles prepandemia con un 11% menos.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 6 (PSEVOE6)**

Respecto a los **Acuerdos realizados**, el 11 de mayo 2020, y tras el preceptivo informe de la CNMC que veló por la objetividad, transparencia y no discriminación del proceso, se firmaron los acuerdos de capacidad marco a 10 años con las empresas RENFE Viajeros, ILSA y RIELSFERA (posteriormente OUIGO). Como consecuencia de los efectos de la pandemia COVID-19, Adif AV ha mantenido negociaciones durante este año con las tres operadoras al objeto de flexibilizar los compromisos de capacidad en la red ferroviaria que suscribieron en 2020 en dichos Acuerdos Marco. En ese sentido, y a fecha de cierre del ejercicio 2022, en septiembre se produjo la modificación de uno de los Acuerdos Marco y en cumplimiento del artículo 3.4. del Reglamento de Ejecución UE 2016/545, por el que en el plazo de 3 meses desde que se produce una modificación sustancial del Acuerdo Marco, debe actualizarse la Declaración de Capacidad Marco Adjudicada, se modificaron las tablas de Capacidad Marco Adjudicada que se contienen en la Declaración sobre la Red de Adif Alta Velocidad. Los cambios fueron de tal naturaleza que no afectaron a la Capacidad Marco Indicativa Remanente anterior.



GESTIÓN DE LAS ESTACIONES DE VIAJEROS. ACTUACIONES DE INVERSIÓN PARA MEJORA DE LAS ESTACIONES (ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD, FUNCIONALIDAD Y EXPLOTACIÓN, REDES TELECOMUNICACIONES FIJA Y WIFI)[1]

En cuanto a la mejora de las estaciones desde el punto de vista de la edificación, durante el año 2022 se ha realizado la la redacción de proyectos y ejecución de obras para mejorar la funcionalidad y la explotación de las mismas, mejorando las instalaciones y su adecuación a normativa dando continuidad a los trabajos relacionados con la liberalización así como los de optimización del mantenimiento de las estaciones, destacando principalmente **obras de mejora en la estación de Madrid-Puerta de Atocha-Almudena Grandes** (subsanación de patologías, mejora de las instalaciones, etc) o en la **estación de Barcelona Sants** (mejora evacuación, adaptación de la instalación de climatización, etc.).

[2] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 3 (PSEVOE3)**

INICIO DE LA IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL EN ESTACIONES DE VIAJEROS[1]

El propósito de Adif AV con este nuevo modelo es maximizar los ingresos comerciales de las estaciones y convertirlas en **"Centros de Vida"** y **"Puntos de Encuentro"**, con una función social y de sostenibilidad y ajustando el modelo comercial a los cambios que generará la liberalización del transporte de viajero.

Se estableció un **plan de transformación** para las estaciones de Adif y **doce iniciativas** para conseguirlo:

A	B	C	D
Impulsar el negocio *Retail*	**Impulsar otros negocios**	**Reforzar la marca y conectar con los clientes**	**Reforzar modelo, capacidades y herramientas**
A.1 Definicion del mix comercial en el resto de estaciones.	**B.1** Optimización del negocio de publicidad.	**C.1** Salas de personalidades y espacios coworking.	**D.1** refuerzo de la organización y visión estratégica de personal.
A.2 Implantación del Plan Rector de Atocha y extension a est. Insignia.	**B.2** Optimización del negocio de aparcamientos.	**C.2** Lanzamiento del programa de fidelización.	**D.2** Modelo de gestión y control de ingresos comerciales.
A.3 Dialogo competitivo para *retail* y alquiler de coches.	**B.3** Lanzamiento de nuevos negocios.	**C.3** Reposicionamiento de las marcas propiedad de Adif.	**D.3** Implantación de herramientas CRM y de gestión contractual.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

CONSOLIDACIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN PUBLICITARIA EN LAS ESTACIONES DE VIAJEROS[2]

En abril de 2022, se dio inició al **nuevo contrato de explotación y comercialización publicitaria y promocional** con la empresa *Global Media* que presentó la oferta con mejor relación precio – calidad.

La explotación es llevada a cabo por un único adjudicatario con carácter exclusivo para las estaciones de viajeros, terminales de mercancías y otros espacios de titularidad de Adif y Adif Alta Velocidad.

El contrato incluye **648 estaciones gestionadas por Adif y Adif AV,** la totalidad de las estaciones urbanas (Cercanías) gestionadas por el operador, con el objeto de aprovechar las sinergias que puede suponer la ejecución de acciones publicitarias conjuntas en las grandes terminales de alta velocidad y en los principales núcleos de cercanías.

Se establece un extenso plan de digitalización, la eliminación progresiva de mupis en soporte papel y un plan de inversión de 3,3 millones €, que asumirá *Global Media.*

Ya ha comenzado la instalación de:

- 600 *mupis* digitales en 234 estaciones, de las que 31 son estaciones de Adif Alta Velocidad, 26 en estaciones multioperador y 177 en estaciones de cercanías.
- 19 pantallas digitales de gran formato y otros soportes de publicidad digital en las principales estaciones.
- Soportes de *marketing* espectacular, acciones de publicidad de marca (*branding*), acciones de publicidad promocional en stands (que no serán comercializados con carácter exclusivo por el adjudicatario), y otras que puedan plantearse en el futuro.

En el nuevo modelo explotación, *Global Media* abona el 70% de las ventas netas si el importe es superior a la renta mínima garantizada (3 mill. € para el año 1 con incremento del 2% anual). El plazo de vigencia del contrato es de 10 años y podrá ser prorrogado por 5 años más, como máximo.

[2] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

CONSOLIDACIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN COMERCIAL DE LOCALES DESTINADOS A LA ACTIVIDAD ALQUILER DE COCHES *(RENT A CAR)* EN ESTACIONES DE VIAJEROS[1]

El **Rent a car** es un negocio esencial para Adif ya que es la **cuarta mayor fuente de ingresos comerciales para Adif y Adif AV** y es la actividad comercial más productiva (€/m²).

Los Órganos de Contratación de Adif Alta Velocidad y Adif resolvieron, con fechas 30 de mayo y 3 de junio de 2022, respectivamente, adjudicar 8 contratos a 8 operadores de alquiler de vehículos sin conductor por un importe global de 39.844.820,61€ (esto es 2.000.360,38€ Adif y 37.844.460,23€ Adif AV). En dichos contratos se incorporaron **71 estaciones de Adif y Adif AV, 151 locales y 2.343 plazas de aparcamiento,** por lo que el crecimiento con respecto a la licitación de 2015 sería de 10 estaciones, 36 locales y 692 plazas.

OPERADOR	LOCALES ADIF	LOCALES ADIF AV	TOTAL LOCALES	RENTA FIJA OFERTADA ADIF	RENTA FIJA OFERTADA ADIF AV	TOTAL RENTA FIJA OFERTADA
ATESA	14	25	39	1.049.431,14€	11.592.800,85€	12.642.231,99€
AVIS	1	14	15	83.269,85€	6.088.655,66€	6.171.925,51€
EUROPCAR	7	13	20	339.673,10€	7.124.490,34€	7.464.163,44€
HERTZ	6	9	15	286.513,63€	3.620.013,62€	3.906.527,25€
OK MOBILITY	-	2	2	-	1.394.361,00€	1.394.361,00€
RENTING SOLUTION	1	-	1	32.785,45€	-	32.785,45€
SIXT	1	8	9	208.687,21€	8.013.730,68€	8.222.417,89€
VIAJES REINA	-	1	1	-	10.408,08€	10.408,08€
TOTAL	**30**	**72**	**102**	**2.000.360,38€**	**37.844.460,23€**	**39.844.820,61€**

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

La forma de adjudicación fue en base a un sólo criterio: la mejor oferta económica, valorándose para ello la mayor renta fija ofertada para el primer año de contrato, puesto que el resto de los años se incrementará automáticamente un 2%. Los operadores, además de renta fija, deberán abonar una renta variable del 3% o 4,5% en función de la estación.

El plazo de vigencia del contrato es de 5 años. Se ha incluido la flexibilidad para la rescisión de los contratos en aquellos casos en que la afección por obras en la estación impacte en la prestación de servicios de los operadores, así como un marco contractual que favorezca la máxima agilidad en la relación con los mismos.

Adif busca consolidar el **modelo de arrendamiento de locales y espacios** destinados a la actividad de alquiler de vehículos sin conductor, con cesión de uso de espacios para plazas de aparcamiento

El nuevo modelo de explotación establece que los espacios asignados a cada local para plazas de aparcamiento sean de uso exclusivo del adjudicatario del local al que estén asignados.

Además, se han tenido en cuenta los nuevos usos de transporte surgidos a consecuencia de la COVID-19, los nuevos modos de movilidad generados por las nuevas tecnologías y las restricciones circulatorias del coche tradicional, así como los incentivos a los coches eléctricos.

Finalmente, en 2022, se inició el **proceso de contratación para la instalación de 1,079 puntos de recarga eléctrica (PREs) en 80 estaciones** para dar cumplimento al Real Decreto-Ley 29/2021, fomentar la movilidad eléctrica y mejorar de la experiencia de cliente. Esto permitirá a los operadores adjudicatarios la electrificación de su flota de vehículos.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN ESTACIONES DE VIAJEROS[1]

Dentro del del Pilar Servicio (OE7 y OE8) del PE2030 se sitúan todas las **mejoras realizadas en materia de accesibilidad de las estaciones,** siendo esta cuestión, un reto social de máxima relevancia para Adif AV. Por ello, se trata de mejorar progresivamente las condiciones de accesibilidad de las estaciones que se gestionan, eliminando de esta manera las dificultades que puedan suponer una discriminación en el acceso al transporte ferroviario.

En esta línea, Adif AV sigue trabajando en los planes de acción anuales con la finalidad última de garantizar un transporte basado en criterios de igualdad, dignidad, máxima autonomía, comodidad y seguridad, que es accesible y no representa barreras para las personas con discapacidad.

En este sentido y dado el gran número de estaciones de viajeros que hay a lo largo del territorio español, se están centrado los principales esfuerzos en las estaciones con mayor número de viajeros, de acuerdo con la normativa, aunque sin olvidar en ningún caso el resto. Cabe destacar que las medidas que se establecen para las estaciones de más de 750 viajeros/días implican principalmente la ejecución de pasos a distinto nivel cuya ejecución supone afecciones a la vía al ser necesario ensanchar andenes para la ejecución de las embocaduras dotadas de ascensores a dichos pasos, por lo que generalmente son actuaciones complejas técnicamente y, que se traduce por tanto en presupuestos más elevados.



En este sentido se han finalizado obras importantes de accesibilidad en **estaciones como Andoain o Aranjuez;** se han iniciado las de **estaciones como Ordizia o Amurrio,** y se ha seguido trabajando en la ejecución de las obras de **Recoletos**.

ACCESIBILIDAD EN ESTACIONES DE VIAJEROS

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
% de viajeros que acceden a estaciones con itinerarios accesibles gestionadas por Adif/Adif AV*	85,45	85,94	86,88
Inversión en actuaciones relacionadas con la accesibilidad en estaciones (M€) IVA no incluido*	7,92	5,80	4,86

Durante 2022 se ha seguido trabajando en la mejora de la **accesibilidad de las estaciones,** mediante la ejecución de obras para la ampliación de andenes que permitan la construcción de pasos inferiores o superiores con ascensores o rampas que suponen en muchos casos afecciones a la vía que hay que resolver sin interrumpir el normal servicio de la estación

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEVOE7); Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

* Dato agregado Adif y Adif AV

SERVICIO Adif ACERCA EN ESTACIONES DE VIAJEROS[1]

El servicio de asistencia a personas con discapacidad o movilidad reducida comenzó a prestarse en estaciones de viajeros de Adif en el año 2007, inicialmente por parte de Adif y RENFE-Operadora. Posteriormente, su prestación pasó a ser realizada exclusivamente por RENFE-Operadora por un acuerdo suscrito entre ambas entidades con fecha 19 de diciembre de 2011, bajo la marca RENFE ATENDO.

El 12 de diciembre de 2020 Adif asumió el servicio en el marco del proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros y del Reglamento (CE) 1371/2007, de 23 de octubre, de Derechos y obligaciones de los viajeros de ferrocarril. El servicio se presta, desde el 7 de mayo de 2021, bajo la marca

Esta marca se ha creado en base a criterios de accesibilidad y en su configuración ha participado el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI). El servicio Adif ACERCA, actualmente se presta en **141 estaciones** con dos modalidades:

- En **modalidad permanente** (disponen de asistentes de movilidad de manera presencial de forma continuada a lo largo de todo el horario de servicio), el servicio se puede solicitar en **69 estaciones**, hasta media hora antes de la salida del tren. En estas estaciones, es dónde se produce aproximadamente un 82% de las solicitudes de asistencia.

- En **modalidad puntual,** el servicio se puede solicitar, con 12 horas de antelación a la salida del tren, en **72 estaciones.**

El servicio dispone de un centro encargado de la supervisión, coordinación y seguimiento, la **Oficina Central de Asistencia (OCA)** que, desde 1 de noviembre de 2021, es prestado por la unión temporal de empresas (UTE) formada por la Fundación COCEMFE y la Fundación BEQUAL. La OCA se ubica en la estación de Madrid Atocha Cercanías con horario de atención diario de 6:00h. a 24:00h. Desde la OCA se asegura la óptima organización del servicio, la coordinación con las distintas empresas ferroviarias, así como la eficaz resolución de eventuales incidencias.

Desde el 14 de julio de 2022, el servicio de asistencia a personas con discapacidad o movilidad reducida es prestado por la UTE ACERCA PMR, formada por las empresas CLECE, S.A. e INTEGRA Mantenimiento, gestión y Servicios Integrados, Centro Especial de Empleo, S.L. Además de prestar servicio a los viajeros de **Renfe-Operadora** y de **OUIGO** (desde julio de 2021), también se realizan asistencias al operador **IRYO** que comenzó a operar el 25/11/2022 y desde el 11/12 al operador **SNCF** en su producto comercial INOUI para el trayecto Barcelona- París.

Respecto las mejoras realizadas en el servicio, se ha recibido el certificado que acredita a Adif en el cumplimiento de los requisitos exigidos por la norma UNE 170001-2 de Accesibilidad Universal, bajo la denominación de la marca Adif ACERCA.

Adif y Adif AV han establecido su política de accesibilidad universal dentro del **Plan Estratégico 2030,** que se inspira en su responsabilidad ante la sociedad, afrontando con decisión los retos de los **objetivos de la Agenda 2030** de la ONU

En diciembre de 2022 se aprobó una **Propuesta de Inversión**, por un importe de 4,9 millones de euros, para el **suministro de equipamientos y soportes de imagen de marca** para el servicio Adif ACERCA:

- Plataformas elevadoras.
- Equipos salvaescaleras.
- Rotulación del servicio.
- Sillas de ruedas.
- Mobiliario
- Otros equipos o elementos asociados a la. movilidad de los viajeros y a la prestación del servicio.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEVOE7); Pilar Servicio, Objetivo 8 (PSEVOE8)**

Otras mejoras que se están implantando tanto en estaciones de Adif como de Adif AV son las siguientes:

- **En todas las estaciones permanentes (69),** ya se dispone del **servicio SVISUAL** para que, mediante **dispositivo móvil (Tablet o Smartphone)** facilitar la comunicación a las personas con discapacidad auditiva a través de un servicio de video-interpretación en Lengua de Signos Española, y en las estaciones de Cataluña, también en Lengua de Signos Catalana

- De forma paulatina, se están **ampliando los puntos de acogida de la estación;** aparcamiento, zona de Kiss&Ride (área de parada puntual de vehículos para dejar o recoger viajeros) o incluso en las paradas de transporte público de la ciudad con que cuente la estación.

- Se encuentra en fase de licitación, una **nueva aplicación de gestión de asistencias,** que sustituirá a las que se utilizan en la actualidad, y que ofrecerá nuevas funcionalidades para mejorar la gestión de las asistencias.

- Dentro del Plan de Transformación Digital de Estaciones de Viajeros, se dispondrá de una **aplicación que facilite la predicción de solicitudes al Servicio Adif ACERCA,** en base al histórico de asistencias y a otros condicionantes (oferta de trenes, periodos punta, etc.).





PLAN DE ACTUACIONES DE MEJORA EN CRUCES ENTRE ANDENES[1]

En 2022 se ha continuado con la ejecución del programa de actuaciones de mejora iniciado en 2019 que presenta **tres vías de actuación**:

- Implantación de **medidas de protección en los cruces de uso de viajeros,** que incluye la instalación de señales de precaución en andén y de señales de silbar para los trenes, instalación de señales de prohibición de cruzar las vías a lo largo de los andenes y el balizamiento e iluminación de andén a la altura del cruce.

- Implantación de **medidas de protección en los casos de cruces de uso de servicio,** que incluye la instalación de una valla disuasoria con cierre y la señalización de prohibición excepto para uso exclusivo de personal ferroviario o de emergencias.

- **Levante de cruces** en aquellos casos que no se consideran necesarios para la explotación de la estación o actividad ferroviaria, en estos casos se procede a la instalación de señales de prohibición y al levantamiento de los elementos o material que cruza la infraestructura de vía, asimismo se efectúa en ciertos cruces la instalación de valla disuasoria al final de andén o el recrecido de andenes. Tras la ejecución de dichas actuaciones se efectúa su baja del inventario.

Este plan contempla las actuaciones previstas hasta 2030, con un objetivo final de cruces activos de un 57% sobre el total de cruces a fecha octubre 2022. Los equipamientos de protección clase 1 se prevén finalizar en 2026, los equipamientos de protección clase 2 se efectuará su implantación según el desarrollo de la medida cuyo prototipo se ha comenzado a instalar en el último mes de 2022 estando previsto en 2023 el inicio de las pruebas.

En octubre 2022 se ha elaborado una actualización del inventario de cruces entre andenes, de Adif y Adif AV, que ha sido entregado a la AESF y al MITMA en cumplimiento del R.D. 929/2020 de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

En **estaciones de Adif AV** se tienen identificados un total de **28 cruces activos**, de los cuales:

- De uso de pasajeros son 1.

- De uso de servicio son 27.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030**, Pilar Servicio, Objetivo 7 (PSEVOE7)**



8

PILAR SOSTENIBILIDAD

8. PILAR SOSTENIBILIDAD

8.1. TRANSICIÓN ENERGÉTICA

8.2. LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

8.3. PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

8.4. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE ECONOMÍA CIRCULAR 2030

8.5. CADENA DE SUMINISTRO SOSTENIBLE

8.6. GENERAMOS IMPACTO SOCIAL

8.7. VOCACIÓN VERDE ADIF AV: FINANCIACIÓN SOSTENIBLE

8.7.1 Estándar Bonos Verdes

8.8. GESTIÓN AMBIENTAL

El **Pilar de Sostenibilidad** y sus objetivos asociados, viene determinado por la adquisición de un compromiso de eficiencia con la sociedad en un entorno saludable y a través de una práctica transparente. Los principales indicadores asociados al mismo correspondientes a la **dimensión ambiental, social y de buen gobierno** son los que siguen:

PILAR: SOSTENIBILIDAD

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Reducción de emisiones GEI (Tm de CO2eq)	13.028	15.016	15.426
Mejora de la eficiencia energética (Gwh equivalentes)	104,18	120,56	123,60
Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% de viajeros)*	85,45	85,94	86,88
Código ético (Nº de notificaciones)	2	3	5
Transparencia (% reclamaciones estimadas)*	1,28	3,30	5,15



En este capítulo se describe la forma en la que Adif AV gestiona sus **compromisos medioambientales,** así como las **medidas destinadas a luchar contra el cambio climático.** Dentro de estos compromisos medioambientales, se tratan temas como la gestión de residuos, el uso sostenible de recursos naturales o la protección de la biodiversidad y los ecosistemas

* Dato agregado Adif y Adif AV

8.1. Transición energética[1]

HITOS

- **Suministro de energía eléctrica** de 3.452 puntos de suministro, que ha supuesto un volumen de energía consumida de 2,72 TWh.
- Obtención de **certificados de garantía de origen renovable para todo el suministro de energía eléctrica.**
- Realización de **coberturas de precio de la energía eléctrica** bajo el beneplácito de los OOFF y de la CNMC.
- **Adquisición de energía de tracción (UT) de la energía de usos distintos de tracción (UDT).**
- Avance en la obtención de resoluciones para el **reconocimiento económico de la compensación por la energía de frenado** de los trenes devuelta al sistema eléctrico en la red UIC.
- En 2022, la **compensación por vertido de energía en la red UIC** ha supuesto un ahorro al sector ferroviario de 18,97 millones de euros (sin IVA), correspondientes a la compensación por 84,4 GWh de energía vertida.
- **Licitación y adjudicación de los contratos de redacción de proyectos,** tramitaciones administrativas de permisos, ejecución de las obras y operación y mantenimiento de **instalaciones solares fotovoltaicas – 21 sin excedentes y 25 con excedentes**.
- Obtención de los permisos de acceso y conexión para la **Planta solar fotovoltaica** de 4MW en **Alcázar de San Juan (Ciudad Real).**
- Presentación de la solicitud de autorización administrativa previa y tramitación ambiental de la **Planta solar fotovoltaica** de 15MW de **Miraflores de la Sierra (Madrid).**
- Aprobación del **Proyecto constructivo de telemando de energía** del tramo **Orense – Monforte – Lugo.**
- Aprobación del **Proyecto constructivo de la Subestación de tracción de Totana** y **centros de autotransformación asociados** del tramo Murcia - Lorca.
- Tramitación de los **permisos de acceso y conexión a la red de transporte eléctrico correspondientes la Planificación energética 2021 – 2026.**

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 1 (PSOS-OE1)**

COMPROMISOS

- **Conseguir que el suministro de energía eléctrica**, tanto de los puntos dotados con sistema de telemedida como los que no, cuente con **certificados de garantía de origen renovable.**
- **Continuar evolucionando el servicio complementario de corriente de tracción,** incorporando en la Declaración sobre la Red.
- Continuar con la **obtención de resoluciones para el reconocimiento económico de la compensación por la energía de frenado de los trenes** devuelta al sistema eléctrico en la red UIC.
- Presentación de la solicitud de **autorización administrativa previa y tramitación ambiental** de la **Planta solar fotovoltaica de Alcázar de Aranjuez.**
- Obtención de la **Declaración de Impacto ambiental de las Subestaciones eléctricas de tracción y líneas de acometida** del **tramo Lorca – Almería.**
- Obtención de la **Declaración de Impacto ambiental de las Subestaciones eléctricas de tracción y líneas de acometida** del **tramo Teruel – Sagunto.**
- Obtención de la **Resolución ambiental de las Subestaciones eléctricas de tracción y líneas de acometida** del **tramo Puertollano – Mérida.**
- Inicio de la **tramitación ambiental de las instalaciones de energía para la electrificación** del **tramo Illescas – Talayuela de la Línea Madrid – Extremadura.**
- Inicio de las **obras de los contratos de instalaciones de autoconsumo sin excedentes** (21 instalaciones) y **con excedentes** (25 instalaciones).
- **Aprobación de los proyectos constructivos de Subestación de Marchenilla y centros de autotransformación asociado**s y Telemando de energía del **tramo Ronda – Algeciras**.
- **Aprobación del proyecto constructivo de la Subestación eléctrica de tracción de Casatejada y centros de autotransformación asociados** del **tramo Plasencia – Badajoz.**

USO SOSTENIBLE DE RECURSOS

Adif AV consume diferentes recursos necesarios para el desarrollo de su actividad. Con el fin de desarrollar buenas prácticas ambientales y con el apoyo de su **Sistema de Gestión Ambiental,** la Entidad pretende minimizar, en la medida de lo posible, el consumo de los recursos necesarios para el desarrollo de su actividad, así como el impacto de sus actividades sobre el entorno. Los principales recursos empleados se relacionan con el consumo de energía, agua, materiales, emisiones a la atmósfera, contaminación del suelo, gestión de residuos y otros impactos potenciales significativos.

En 2021 los recursos destinados a protección medioambiental han sido de **47,01M€**[1] (47,91M€ en 2020)

La información relativa a los **indicadores relacionados con el consumo de energía** se encuentra expuesta en el anexo en el apartado "Información ambiental" en el que se refleja el consumo proveniente de fuente de energía primaria y el consumo de energías renovables[2] y la intensidad energética[3].

Respecto a la gestión ambiental, Adif AV emplea **herbicidas** con objeto de impedir el crecimiento de las plantas herbáceas en las infraestructuras e instalaciones de su propiedad, cuyo crecimiento puede generar problemas en la circulación y un mayor riesgo de que se produzcan incendios en los márgenes de las vías. Consumo de herbicidas por unidad de superficie tratada (38,3%[4]).

[1] Dato a cierre 2021
[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 302-1:** Consumo energético dentro de la organización
[3] Contenido vinculado al indicador **GRI 302-3:** Intensidad energética
[4] Último dato disponible a cierre 2021

El resto de la información relativa a los **indicadores relacionados con el consumo de materiales** en operaciones de **construcción**[5] y de los materiales **reciclados**[6] se encuentra expuesta en el anexo en el apartado "Información ambiental".

La información relativa a los **indicadores relacionados con el consumo del agua**[7] se encuentra expuesta en el anexo en el apartado "Información ambiental".



[5] Contenido vinculado al indicador **GRI 301-1:** Materiales utilizados por peso o volumen
[6] Contenido vinculado al indicador **GRI 301-2:** Materiales reciclados consumidos
[7] Contenido vinculado al indicador **GRI 303-1:** Interacción con el agua como recurso compartido

Renovación de edificios públicos e infraestructuras

Los **edificios representan el 40% de la energía consumida.** El amplio patrimonio inmobiliario de la Entidad (estaciones, edificios, apeaderos, viviendas, etc.), su construcción, mantenimiento y renovación exige cantidades considerables de energía y recursos minerales. Desde Adif AV se apuesta por el incremento del foco en la innovación y transformación digital para convertir las infraestructuras y los edificios en inteligentes, más eficientes y sistenibles.

GESTIÓN DE LA ENERGÍA

La gestión de la energía es uno de los ejes de actuación del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático. Esta línea incluye iniciativas encaminadas a mejorar la gestión actual de los consumos energéticos gracias a un mayor conocimiento de los mismos para, con ello, optimizarlos y producir ahorros. Se incluyen, por tanto, proyectos relativos al desarrollo de redes inteligentes, la instalación de sistemas telemáticos de medición y control o la implantación de medidas de gestión como, por ejemplo, la **realización de las auditorías energéticas.**

En cuanto a la gestión de la energía, **las principales actuaciones** se resumen en[1]:

- En el ámbito de la Gestión de la Energía Eléctrica, Adif AV ha gestionado durante el año 2022 el suministro de energía eléctrica de **3.452 puntos de suministro**, que ha supuesto un volumen de energía consumida 2,72 TWh.
- El 99 % del consumo, se corresponde con un total de **1.321 puntos de suministro dotados de sistemas de telemedida.**
- Se ha continuado avanzando en la obtención de resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para el **reconocimiento económico de la compensación por la energía de frenado de los trenes** devuelta al sistema eléctrico en la red UIC.
- **Incorporación de participación a las empresas ferroviarias en el proceso de adquisición de la energía,** realizando durante este 2022 diversas coberturas de precio de la energía eléctrica bajo el beneplácito de los OOFF y de la CNMC y adicionalmente se ha licitado de forma separada la adquisición de energía de tracción (UT) a partir de 01/04/2023 sentando las bases que permitan a los operadores ferroviarios una mayor flexibilidad y capacidad de decisión respecto a la compra de energía.
- Se ha **implementado en la Declaración sobre la Red:**
  - + En enero 2022, en el ámbito de la Medida Embarcada, se ha incorporado la posibilidad de facturación del Servicio de Suministro de Corriente de Tracción mediante la **modalidad de medida embarcada** en la red electrificada en corriente alterna a aquellos OOFF que así lo soliciten.
  - + En agosto de 2022, se publicó una evolución del servicio. Para las **líneas electrificadas en corriente continua,** se evolucionó la unidad de facturación desde los €/mil TKB a €/MWh (con ratios wh/TKB de conversión por tipo de servicio) que favorece la evolución a la medida embarcada y permite un mejor ajuste a los costes reales, una actualización mensual de costes y previsiones y el reconocimiento de la energía devuelta por el freno regenerativo. Para las **líneas electrificadas en corriente alterna** y siguiendo las recomendaciones de la CNMC, se incorporó una bonificación a la facturación con medida embarcada además de la diferenciación de ratios de conversión viajeros/mercancías.



[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 1 (PSOSOE1)**. Ser referente en la contribución a la transición energética. Desarrollar una comunidad energética.

RENOVABLES/DESARROLLO DE INSTALACIONES FOTOVOLTAICAS PARA AUTOCONSUMO



La **Descarbonización y energías renovables** son uno de los ejes de actuación del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático. El objetivo de esta línea es sustituir los combustibles fósiles por otros alternativos menos contaminantes, fomentando el uso de las energías renovables. Se incluyen actuaciones como las electrificaciones de tramos sin electrificar, la compra de energía eléctrica con certificados GdO o todas las iniciativas para fomentar el cambio modal hacia el ferrocarril, como la mejora de las conexiones con los puertos, autopistas ferroviarias, etc.

Plan de autoconsumo con energías renovables, placas solares en 21 estaciones, licitación enmarcada dentro del Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030. Esta iniciativa, en plena escalada del precio de la luz, coincide con el concurso abierto para elaboración de proyecto global de autoconsumo en el entramado ferroviario. La apuesta es por la energía fotovoltaica. Las 21 placas fotovoltaicas serán distribuidas en los terrenos anexos a las vías en todo el país, siendo éste un primer paso en busca del autoconsumo.

En lo que respecta a la instalación de placas solares, algunas de las **actuaciones más relevantes** durante el ejercicio han sido:

- Licitación y adjudicación del contrato "Consultoría y Asistencia Técnica para la tramitación ambiental y redacción de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación asociados, líneas de acometida en alta tensión, línea aérea de contacto y telemando de energía del tramo Illescas - Talayuela del al Línea L500 Madrid – Extremadura".



- Adjudicación del contrato "Consultoría y Asistencia Técnica de redacción de los proyectos constructivos de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación asociados, líneas de acometida en alta tensión y telemando de energía del tramo Teruel – Sagunto".
- Firma de los contratos de construcción con Red Eléctrica correspondientes a los puntos de acceso a la red eléctrica correspondientes a la Planificación energética 2021 – 2026.

Respecto al Plan de Autoconsumo energético de Adif y Adif AV, con el objetivo de impulsar el despliegue de la generación de energía renovable en la infraestructura ferroviaria se han **planificado la implantación de casi 50 instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo,** acogidas en las siguientes modalidades:

- **Autoconsumo sin excedentes:** el 18 de abril de 2022 se adjudicó el contrato de la instalación de 21 instalaciones solares fotovoltaicas de autoconsumo sin excedentes, prevista el inicio de las obras en enero 2023. Estas instalaciones suman una potencia total estimada cercana a 1,8 MW, con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista superior al 13% en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía anual neta generada estará próxima a los 2,7 GWh y el aprovechamiento medio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo será superior al 99%.
- **Autoconsumo con excedentes:** el 1 de agosto de 2022 se adjudicó la ejecución de las obras y operación y mantenimiento de las 25 instalaciones solares fotovoltaicas acogidas a la modalidad de autoconsumo con excedente, encontrándose a finales de año en proceso de redacción de los proyectos constructivos. Estas instalaciones suman una potencia total instalada de 6,1 MW, con una cobertura media de la energía consumida procedente del autoconsumo prevista del 27,4%, en relación con el consumo total de las ubicaciones. La energía neta anual generada será superior a los 9 GWh y un aprovechamiento promedio de la energía fotovoltaica generada en autoconsumo alcanzará el 85%.
- **Autoconsumo en grandes superficies:** en julio de 2022 se adjudicó la instalación de paneles solares fotovoltaicos de gran superficie en Miraflores con una potencia de 15 MW, y se prevé la instalación de la planta solar fotovoltaica de Alcázar de San Juan con 4MW de potencia.

FERROLINERAS/IMPLANTACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN ESTACIONES DE ADIF Y ADIF AV

Los trabajos se enmarcan con el objetivo de impulsar el despliegue de la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico mediante la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico en los aparcamientos ubicados en las estaciones de viajeros. Estos trabajos son el suministro e instalación, legalización y operación y mantenimiento de **1.079 puntos de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos de 80 estaciones** de Adif y Adif AV.

Las actuaciones podrán ser cofinanciadas con fondos procedentes del mecanismo para la recuperación y la resiliencia **(MRR – *Next Generation EU*).**



EFICIENCIA ENERGÉTICA

La eficiencia energética es uno de los ejes de actuación que se viene desarrollando en el Plan de Lucha contra el Cambio Climático. Con esta línea se busca mejorar la eficiencia energética del sistema ferroviario, tanto para usos distintos de tracción como para usos de tracción, y reducir así los consumos energéticos. Se incluyen **actuaciones encaminadas a la mejora de la iluminación, la renovación de equipos de climatización y ACS o las subestaciones reversibles,** entre otros.

La Entidad es responsable de la realización de las **auditorías energéticas** según el RD 56/2016 que nos permiten identificar medidas de ahorro y eficiencia energética y, por tanto, de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Durante 2022 en las auditorías energéticas, se espera poder presentar los resultados de las mismas en el primer trimestre de 2023.

Ante la crisis energética producida por la guerra en Ucrania, a mediados de 2022 se aprobaron la Orden PCM/466/2022 y el Real Decreto-Ley 14/2022, por lo que Adif AV ha implantado de manera urgente una serie de medidas en materia de sostenibilidad, ahorro y eficiencia energética que persiguen reducir los consumos energéticos y aumentar nuestra independencia energética, avanzando en la descarbonización de la economía y fomentando la generación de energía a partir de fuentes renovables (seguimiento de emdidas implantadas mediante registro en plataforma del IDAE). Dentro del **catálogo de Compra Pública Responsable (social y ambiental**) que se está elaborando, se prevé incluir en los **pliegos de contratación** criterios en la gestión y eficiencia energética, uso de energías renovables, materiales de proximidad, etc, fomentando la adjudicación de las obras a aquellas empresas que, entre muchos otros criterios, presenten un menor consumo energético y una menor huella de carbono en sus proyectos de construcción.

En los **pliegos de redacción de proyectos de edificación (estaciones)** se están incorporando la necesidad de incluir criterios de eficiencia energética.

En lo que respecta al suministro de energía eléctrica, desde 2019 Adif AV apuesta por el **100% de Energía Eléctrica Verde** comprada con **Certificado de Garantía de Origen (GdO)**

Durante el año 2022 se ha participado en diversas **coberturas de precio de la energía eléctrica** bajo el beneplácito de los OOFF y de la CNMC y adicionalmente se ha licitado de forma separada la adquisición de energía de tracción (UT) a partir del mes de abril del año 2023, sentando las bases que permitan a los operadores ferroviarios una mayor flexibilidad y capacidad de decisión respecto a la compra de energía.

Por otro lado, con motivo de la liberalización de viajeros, durante el año 2022 se ha finalizado la **nueva metodología de facturación del servicio complementario de corriente de tracción a los operadores ferroviarios** asegurando una facturación transparente e igualitaria para todos los operadores. Esta evolución se ha ido implementando en la **Declaración sobre la Red,** evolucionado dicho servicio de manera gradual:

- Se ha incorporado la posibilidad de facturación del **Servicio de Suministro de Corriente de Tracción** mediante la modalidad de medida embarcada en la red electrificada en corriente alterna a aquellos OOFF que así lo soliciten de manera que se permita a los operadores tener una mayor gestión de la energía de tracción consumida y poder aplicar políticas de eficiencia energética en la conducción. Para ello se ha implementado un nuevo sistema de captación de datos, capaz de recibir, almacenar y exportar los datos compilados de energía sin corromperlos. Así mismo se han implementado todos los procedimientos desarrollados en la nueva metodología.
- En la Declaración de Red 2022 se ha publicado toda la información necesaria para que los operadores lleven a cabo la solicitud de esta nueva modalidad de facturación, así como el alta de aquellas unidades eléctricas que quieran incorporar a la misma. Adicionalmente, se ha llevado a cabo la **metodología de clasificación de TKB** como unidad de facturación como método estimativo
- **Para las líneas electrificadas en corriente continua**, se evolucionó la unidad de facturación desde los €/mil TKB a €/MWh que favorece la evolución a la medida embarcada y permite un mejor ajuste a los costes reales, una actualización mensual de costes y previsiones y el reconocimiento de la energía devuelta por el freno regenerativo. **Para las líneas electrificadas en corriente alterna** y siguiendo las recomendaciones de la CNMC, se incorporó una bonificación a la facturación con medida embarcada además de la diferenciación de ratios de conversión viajeros/mercancías.



8.2. Lucha contra el cambio climático[1]



HITOS

- Coordinación y seguimiento del **Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030** de Adif y Adif AV.
- Realización de **auditorías energéticas** según el RD 56/2016 para identificar medidas de ahorro y eficiencia energética.
- Implantación de **medidas en materia de sostenibilidad, ahorro y eficiencia energética** para reducir los consumos energéticos y aumentar la independencia energética (Orden PCM/466/2022 y el Real Decreto-Ley 14/2022).



COMPROMISOS

- Actualización del **Plan de Lucha contra el Cambio Climático** utilizando las directrices y metodología de cálculo de los objetivos basados en la ciencia, *Science Based of Target iniciative (SBTi)*, consiguiendo unas metas fundamentadas en la ciencia del clima alineadas a nivel mundial para reducir las emisiones de carbono y limitar la temperatura del planeta coherentes con los objetivos del Acuerdo de Paris (neutros en carbono en 2050).
- Realizar **Registro de la Huella de Carbono de Adif AV** en el MITERD y **calcular el Alcance 3.**
- Mejorar **seguimiento de medidas implantadas en materia de sostenibilidad, ahorro y eficiencia energética,** realizando su registro en la Plataforma del IDEA.
- Continuar con la coordinación de la elaboración de los **Estudios globales** que analicen la **adaptabilidad a los efectos adversos del cambio climático de toda la red ferroviaria.**

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 2 (PSOS-OE2) y Objetivo 4 (PSOS-OE4)**

CAMBIO CLIMÁTICO EN CIFRAS

123,6GWH
Mejora de la eficiencia energética (Gwh equivalentes)

15.426tCO2EQ
Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO_2 eq)

91,5%
de energías renovables

En 2022 se ha identificado e incluido a nivel del **Mapa de Riesgos de Adif y Adif AV** un riesgo climático relativo a la adaptación de las infraestructuras ferroviarias a los **efectos adversos del cambio climático**

PLAN DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO 2018-2030

Dentro del Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, el compromiso climático está recogido en el **Objetivo estratégico "Luchar contra los efectos del cambio climático"** como una estrategia empresarial prioritaria, con el objetivo declarado de contribuir al desarrollo de un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente que haga un uso responsable de los escasos recursos.

El Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030 es, por tanto, una iniciativa estratégica de Adif y Adif AV. Existe un **Comité de Seguimiento del PLCCC,** cuya tarea de este Comité es el seguimiento trimestral para actualizar los dos KPI de la empresa: "Reducción de emisiones de GEI" (tCO2eq evitadas) y "Mejora de la eficiencia energética" (GWheq ahorrados). Los resultados de este seguimiento se comunican al Comité de Dirección de Adif y Adif AV.

La **principal novedad** es que se ha trabajado en una actualización incluyendo un análisis más detallado de los consumos de 2018 a 2021, la actualización del alcance de los proyectos de la versión inicial y la inclusión de nuevos proyectos.

Los **proyectos principales** que Adif y Adif AV están desarrollando y se han incorporado en el borrador de la nueva versión del Plan de Lucha Contra el Cambio Climático son los siguientes: el Plan de Autoconsumo energético (instalación de paneles solares fotovoltaicos de autoconsumo con y sin excedentes), la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, la implantación de ferrolineras, sustitución de calderas de gasóleo C por tecnología menos contaminantes, directrices energéticas, entre otros.



En la definición de dicho riesgo se han incluido varios **planes de acción** para mejorar su control y minimizar su impacto en las entidades, entre los que destacan:



- La elaboración de los **Estudios globales de Adaptación a los efectos adversos del cambio climático de toda la Red Ferroviaria.** A través de los resultados de estos Estudio se elaborarán e implantarán Planes de Adaptación en cada una de las líneas, con el objetivo de establecer en cada caso las medidas que sean necesarias para adaptarse a las consecuencias de los efectos del cambio climático y así poder mejorar la resiliencia de las infraestructuras.
- El avance en la **implantación de las Recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD)** del Financial Stability Board (FSB) sobre la divulgación de información financiera relacionada con los riesgos y oportunidades asociadas al cambio climático. Se va a estudiar su aplicación en los Informes de Gestión de Adif y Adif AV especialmente en cuanto a lo que la nueva Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética establece en su artículo 32.
- El **estudio y aplicación de nuevas herramientas de analítica de datos para profundizar la información relativa a eventos meteorológicos,** con el objetivo de suministrar datos para los indicadores de riesgos y servir de apoyo a la elaboración de los Estudios de Adaptación al Cambio Climático.
- La **evaluación y actualización de los planes de contingencia o procedimientos de actuación ante emergencias ambientales** que deberá contemplar un apartado relativo a los efectos adversos derivados del cambio climático que pudieran existir a ese respecto. De esta manera, se asegura que la evaluación del cambio climático se ha tenido en cuenta para la definición de la metodología de actuación en caso de emergencias o incidencias ambientales, especialmente aquellas relacionadas con episodios climáticos.
- La **evaluación de la vulnerabilidad de las infraestructuras existentes a fenómenos adversos derivados del cambio climático a través de la identificación de zonas potencialmente inundables.** Se identifican los tramos de vía potencialmente inundables mediante la elaboración de mapas que muestran una clasificación preliminar del riesgo potencial de inundación de cada zona identificada.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

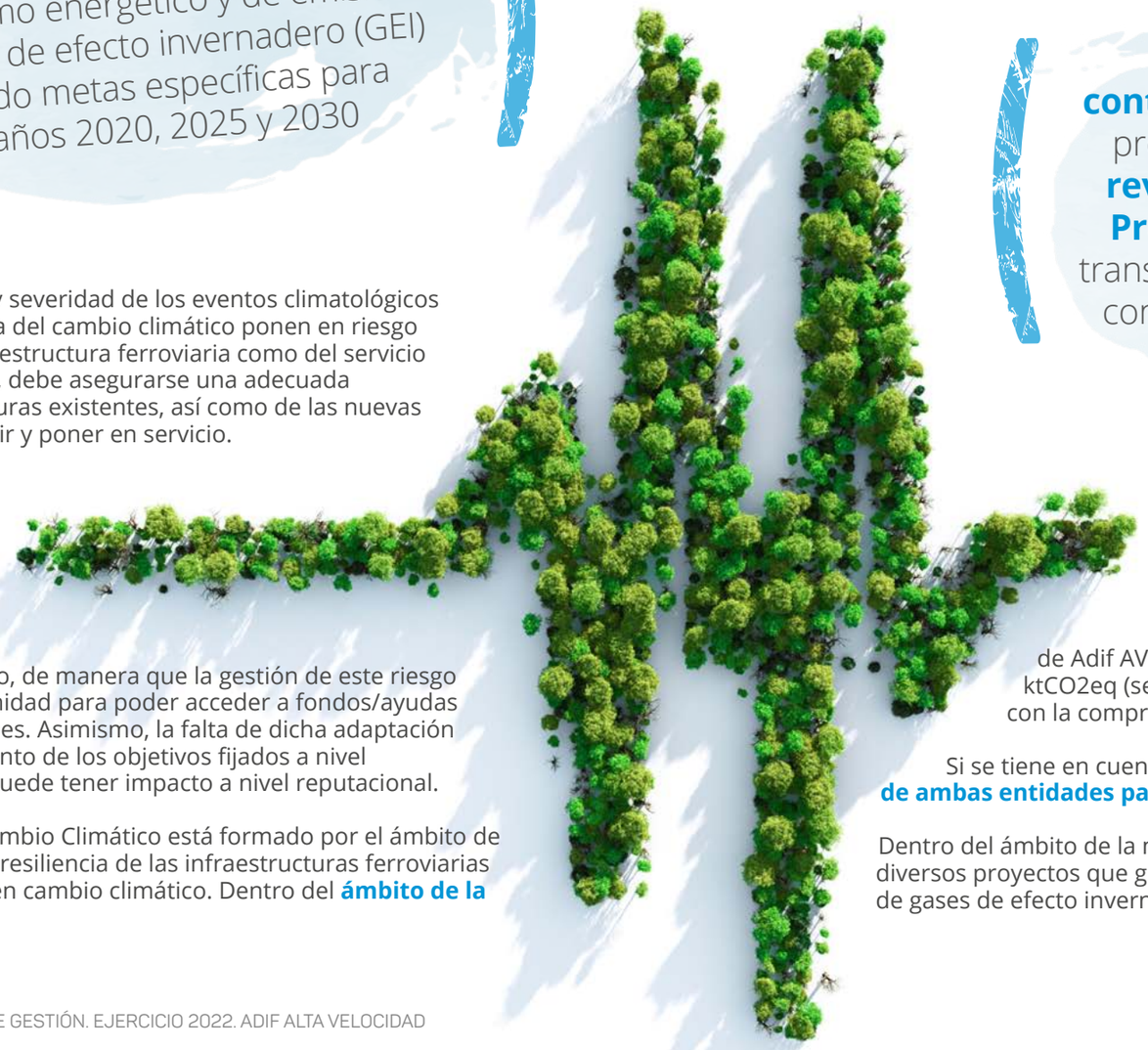
- Gestión de la energía
- Eficiencia Energética
- Descarbonización y energías renovables
- Mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias
- Cultura y sensibilización

El Plan de Lucha Contra el Cambio Climático de Adif AV establece objetivos de reducción del consumo energético y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y fijando metas específicas para los años 2020, 2025 y 2030

El aumento de la frecuencia y severidad de los eventos climatológicos extremos como consecuencia del cambio climático ponen en riesgo la integridad tanto de la infraestructura ferroviaria como del servicio ferroviario prestado. Por ello, debe asegurarse una adecuada resiliencia de las infraestructuras existentes, así como de las nuevas que se tiene previsto construir y poner en servicio.

Adicionalmente, la obtención de financiación vía fondos comunitarios, bonos verdes, etc. está condicionada al aseguramiento de la adaptación a los efectos adversos del cambio climático, de manera que la gestión de este riesgo también supone una oportunidad para poder acceder a fondos/ayudas y para poder atraer inversiones. Asimismo, la falta de dicha adaptación pone en peligro el cumplimiento de los objetivos fijados a nivel estratégico e institucional y puede tener impacto a nivel reputacional.

El Plan de Lucha Contra el Cambio Climático está formado por el ámbito de la mitigación, la mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias y la cultura y sensibilización en cambio climático. Dentro del **ámbito de la mitigación,** existen tres líneas de actuación constituidas por diversos proyectos que generan reducción del consumo energético y de las emisiones de gases de efecto invernadero:



Dentro del **Plan de Lucha contra el Cambio Climático** destacan proyectos como las **subestaciones reversibles**, las electrificaciones o el **Proyecto Ecomilla,** que fomenta la transferencia modal hacia el ferrocarril y contribuye a una **movilidad urbana más sostenible**

Gracias a las actuaciones de Adif y Adif AV reflejadas en el Plan de Lucha contra el Cambio Climático, se ha estimado que la reducción de emisiones acumulada al sistema ferroviario en 2030 será de 777 ktCO2eq (según mix eléctrico) y de 3.700 ktCO2eq (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO). En el caso particular de Adif AV, contribuirá a la reducción de emisiones acumuladas con 264 ktCO2eq (según mix eléctrico) y 1.400 ktCO2eq (según mercado eléctrico con la compra de energía verde con GdO).

Si se tiene en cuenta el cambio modal, **la reducción acumulada de emisiones de ambas entidades para 2030 se estima en más de 8.400 ktCO2eq.**

Dentro del ámbito de la mitigación, existen tres líneas de actuación constituidas por diversos proyectos que generan reducción del consumo energético y de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Las actuaciones que se vienen desarrollando enmarcadas en el Plan de Lucha contra el Cambio Climático para lograr dichos objetivos son variadas y se estructuran en los siguientes **ejes de actuación:**

- **Gestión de la energía:** Esta línea incluye iniciativas encaminadas a mejorar la gestión actual de los consumos energéticos gracias a un mayor conocimiento de los mismos. Se incluyen, por tanto, proyectos relativos al desarrollo de redes inteligentes, la instalación de sistemas telemáticos de medición y control o la implantación de medidas de gestión.

- **Eficiencia energética**: Con esta línea se busca mejorar la eficiencia energética del sistema ferroviario, tanto para usos distintos de tracción como para usos de tracción, y reducir así los consumos energéticos. Se incluyen actuaciones encaminadas a la mejora de la iluminación, la renovación de equipos de climatización y ACS o las subestaciones reversibles, entre otros.

- **Descarbonización y energías renovables**: El objetivo de esta línea es sustituir los combustibles fósiles por otros alternativos menos contaminantes, fomentando el uso de las energías renovables. Se incluyen actuaciones como las electrificaciones de tramos sin electrificar, la compra de energía eléctrica con certificados GdO o todas las iniciativas para fomentar el cambio modal hacia el ferrocarril como la mejora de las conexiones con los puertos, autopistas ferroviarias, etc.

En el **impulso de las energías renovables,** desde 2019 adquirimos el 100% de la energía eléctrica consumida en el sistema ferroviario con **certificados de Garantía de Origen (GdO),** garantizando que la totalidad de la electricidad utilizada en el sistema ferroviario procede de fuentes renovables

Cada 4 años, por exigencia legal (Real Decreto 256/2016), se deben realizar Auditorías Energéticas. Además del cumplimiento normativo, el objetivo de estas auditorías para Adif y Adif AV es obtener un mapa de consumos detallado y la identificación de posibles actuaciones de ahorro energético a desarrollar en próximos años.



En 2022 la **energía eléctrica comprada con Garantía de Origen (GdO)** asciende a 652,62 TJ (551,87 TJ en 2021) lo que supone el 91,5% (89,8% en 2021) del total del consumo de energía

Durante 2022 se han realizado las visitas de las Auditorías Energéticas en las que se identifican medidas de mejora para la optimización y ahorro energético en las diferentes instalaciones de Adif y Adif AV, como son la mejora en la iluminación, la instalación de paneles fotovoltaicos, o la renovación de equipos de climatización y ACS. Una vez se obtengan los resultados de las auditorías en el primer trimestre de 2023, se podrá valorar la implementación de estas medidas de mejora energética.

Así mismo, se ha desarrollado una **herramienta informática de Directrices energéticas** para que, a la hora de diseñar una reforma o una nueva instalación, edificio o estación, se utilicen medidas de ahorro energético estandarizadas para todo Adif y Adif AV.

En 2022, Adif AV ha **reducido la intensidad energética final y primaria** en un 12% y 11%, respectivamente, en comparación con el año anterior

INICIATIVAS Y METAS EN EL ÁMBITO DE LA ADAPTACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

En el caso de la mejora de la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias, se están elaborando Estudios globales de Adaptación a los efectos adversos del cambio climático analizando las líneas de toda la Red Ferroviaria. El **objetivo** es **tener el 100% de la red ferroviaria analizada para 2030.**

Para el **objetivo de adaptación,** durante el 2023 se continuarán elaborando los Estudios globales de Adaptación a los efectos adversos del cambio climático. De estos estudios se derivarán Planes de Adaptación donde se detallan las medidas de adaptación necesarias para reducir los riesgos identificados que se consideren inadmisibles.

Dentro del **riesgo de adaptación a los efectos adversos del cambio climático (ADAP)**, se encuentran los siguientes indicadores de riesgo, KRIs: el gasto por obras de emergencia a consecuencia de eventos meteorológicos, incidencia de la climatología en la fiabilidad (Red Convencional), la incidencia de la climatología en la fiabilidad (Red AV), la incidencia de la climatología en la disponibilidad (Red Convencional) y la incidencia de la climatología en la disponibilidad (Red AV).

ADHESIÓN DE ADIF /ADIF AV AL COMPROMISO DE RESPONSABILIDAD CLIMÁTICA 2019 DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE FERROCARRILES (UIC)



El desarrollo del Plan de Lucha contra el Cabmbio Climático se alinea con el fin último de conseguir ser neutros en carbono en 2050, objetivo que Adif AV ha adquirido con la adhesión de **Compromiso de Responsabilidad Climática 2019 de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).**

La información relativa a los **indicadores relacionados con la eficiencia energética** se encuentra expuesta en el anexo en el apartado “Información ambiental”.

El **consumo energético ahorrado** desde 2009 corresponde a 123,6 GWheq /año (120,26 GWheq /año en 2021), 15.016 tCO2eq/año evitadas por **acciones de eficiencia energética y descarbonización** implantadas desde 2009

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



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

Estas emisiones son monitorizadas mediante el **cálculo de la huella de carbono**, herramienta que permite conocer las emisiones GEI asociadas a las actividades desarrolladas por una organización.

La **información relativa a los indicadores relacionados con la reducción de emisiones GEI ($tCO2_{eq}$ /año)** se encuentra expuesta en el anexo en el apartado "Información ambiental".

La información relativa a los **indicadores relacionados con el alcance de la Huella de Carbono** se encuentra expuesta en el anexo en el apartado "Información ambiental".

HUELLA DE CARBONO DE ADIF AV

Derivados de

EMISIONES DE ALCANCE 1

EMISIONES DIRECTAS DE GEI

- Calderas de gasóleo y gas natural.
- Material motor de tracción.
- Maquinaria de mantenimiento de la vía, manobras y operaciones auxiliares.
- Uso de la flota de vehículos.

EMISIONES DE ALCANCE 2

EMISIONES INDIRECTAS DE GEI

- Generación de energía eléctrica adquirida y consumida por Adif AV.

8.3. Protección de la Biodiversidad[1,2]

PROTECCIÓN A LA BIODIVERSIDAD EN CIFRAS

3,08 M
Recursos dedicados a la prevención de incendios*

296
Informes de revisión ambiental de proyectos

286
Informes normativos de seguimiento ambiental de obras con DIA

La Entidad Adif AV asegura el cumplimiento de las **medidas protectoras y correctoras** para la correcta integración ambiental y paisajística de la infraestructura en el marco del **Sistema de Gestión Integrado**, informando de la gestión realizada mediante un sistema de indicadores de integración ambiental y cumplimiento DIA, tanto en la fase de diseño construcción como en el seguimiento posterior a la recepción.

En cumplimiento de la legislación vigente en nuestro país, todas las LAVs se someten al **procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental** que garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales concretos que se puedan generar, al tiempo que establece mecanismos eficaces de corrección o compensación. Especial valoración merecen los impactos originados sobre la biodiversidad: especies singulares de flora y fauna, hábitats de especial interés, y espacios naturales protegidos.

Dicho procedimiento concluye con la formulación de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, que determina la conveniencia o no de realizar el proyecto desde el punto de vista ambiental y, en caso afirmativo, fija las condiciones en las que debe realizarse para evitar, corregir o compensar los impactos identificados y valorados.

Todos los tramos de la Línea de Alta Velocidad cuentan con un **Director Ambiental de Obra,** nombrado por Adif Alta Velocidad, que vela por el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, el respeto de la legislación ambiental y la ejecución de las medidas de integración ambiental recogidas en los correspondientes proyectos constructivos.

En ocasiones, en zonas de especial valor ambiental, esta labor queda además respaldada con la formalización de **Comisiones Mixtas de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras** que se constituyen por representantes de organismos nacionales (Ministerio de Fomento, Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico), autonómicos y en algunos casos locales.

Una vez establecidos los condicionantes ambientales a aplicar a cada tramo, la Entidad tiene las competencias delegadas por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento para la redacción y aprobación de los Proyectos Constructivos que desarrollan cada solución, así como la responsabilidad de construcción y explotación.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 304:** Biodiversidad
[2] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 3 (PSOS-OE3)**
* (Último dato disponible. Actualización dato a cierre 2022 en publicación de memoria medioambiental en mayo 2023)

IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS PRIORITARIAS DE BIODIVERSIDAD

La identificación de las áreas prioritarias de biodiversidad en fase de proyectos, se desarrolla a través del conocimiento y acceso a la **IDE del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.** De forma particularizada en el caso de la **Red Natura 2000,** cada Comunidad autónoma dispone de información particularizada sobre la gestión de estos espacios.

Una vez identificadas esas zonas, según exige la Norma ADIF General "Índice tipo y contenido del anejo de integración ambiental de proyectos" (NAG 3-0-1.0) se ha de realizar una descripción de los espacios naturales protegidos y otros espacios de interés (Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos, Hábitats de Interés Prioritario, etc.), al objeto de identificar aquellos potencialmente afectados por la ejecución del mismo y establecer medidas específicas que garanticen su protección.

Posteriormente, atendiendo al análisis ambiental realizado, se ha de llevar a cabo una Clasificación del Territorio a efectos de localización de elementos auxiliares temporales y permanentes.

La categoría de **"zonas excluidas"** comprende las zonas de mayor calidad y fragilidad ambiental (espacios naturales protegidos, catalogados, inventariados o propuestos para su protección, hábitats naturales de interés comunitario, los biotopos singulares o de interés para la adecuada conservación de fauna sensible o significativa, las formaciones de vegetación singular, etc.).

A nivel de obra, el contratista está obligado a elaborar un **Plan de Gestión Ambiental** en el que se deben incluir las restricciones espaciales y temporales a tener en consideración durante la ejecución de la obra que aseguren una mínima afección a la biodiversidad. Estas restricciones suelen estar relacionadas con obras que se ubican próximas a espacios Red Natura 2000 o enclaves en los que se conozca la existencia de especies de flora y fauna de interés.

METAS Y PLAZOS RELACIONADOS CON LA BIODIVERSIDAD

Adif Alta Velocidad, en su compromiso ambiental, impulsa la **integración ambiental de ferrocarril** manteniendo el **máximo respeto hacia los espacios naturales, protegiendo la biodiversidad, los ecosistemas locales y autóctonos.** Por eso, entre otros aspectos de importancia está el de conservar las especies autóctonas y especialmente las endémicas, las cuales se pueden ver directamente atacadas por otras especies invasoras.

Así, con el fin de crear una base de conocimiento contrastado con criterios homogéneos para futuras consultas posteriores, se ha establecido como un nuevo objetivo la creación de un **Catálogo de medidas para la erradicación de especies exóticas** invasoras en terrenos afectados por las obras de infraestructuras ferroviarias, en el que se detallen los distintos tratamientos ejecutados y su valoración en términos de coste/eficacia.



COMPROMISOS EN MATERIA DE BIODIVERSIDAD

Adif Alta Velocidad cuenta con expertos para la realización de buena parte de sus actuaciones en materia de protección de la biodiversidad, incluyendo a un asesor experto en materia de fauna (con más de 8 años de experiencia) en la asistencia técnica para la integración ambiental de los proyectos y de las obras encomendadas a Adif AV.

Actuaciones llevadas a cabo por Adif AV en el ámbito de la biodiversidad:

- Línea de Alta Velocidad León-Gijón: **Convenio con la Fundación Oso Pardo**.
- Línea de Alta Velocidad entre Palencia y León: **Compromiso en las poblaciones de lobo ibérico (Canis lupus).**
- Trabajos de diagnóstico del **estado y conservación de la tortuga mora** y bases para su recuperación en la provincia de Almería" .







- **"Grupo de Fragmentación de Hábitats Causada por infraestructuras de Transporte",** que promueve el trabajo conjunto entre administraciones, órganos ambientales y la comunidad científica para la implementación de medidas que eviten o corrijan las principales afecciones de las infraestructuras de transporte sobre la fauna.
- **Programa BISON (Biodiversity and Infraestructure Synergies and Opportunities for European Transport Networks)** es un programa europeo que pretende aumentar el conocimiento práctico en la aplicación y efectividad de las medidas de mitigación sobre la biodiversidad.
- **Programa ITTECOP (Programme Infraestructures de Transports, terriories, ecosystemes et paysages)** es un programa desarrollado por el Ministerio de Medio Ambiente de la Republica de Francia, que se centra en la efectividad de los dispositivos de escape para fauna.
- Coordinación por parte de Adif Alta Velocidad del **Proyecto Life** "Development and demonstration of an anti-bird strike tubular screen for High Speed Rail lines", en la que participaron FCC Construcción, Prointec, Renfe y la Universidad Autónoma de Madrid, cuyo objetivo era el de reducir el impacto de las líneas de alta velocidad sobre la avifauna, a través de la experimentación de un prototipo de pantalla anticolisión de aves. Este proyecto, dio como resultado un prototipo de pantalla, cuyo seguimiento evidenció una reducción del riesgo de colisión, por lo que ha sido trasladado tanto a proyectos como a otras obras ferroviarias.
- Para las cuatro obras comprendidas entre las poblaciones de Vera y los Arejos, dentro del Tramo Murcía-Almeria, Adif AV llegó a un acuerdo de asesoramiento científico con la Universidad de Almería (UAL en adelante) para asegurar el éxito de los **trabajos de restauración vegetal en un entorno climático singular.**

8.4. Estrategia Española de Economía Circular 2030[1]

Adif AV colabora con la Estrategia Española de Economía Circular 2030 y el **I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023** con 6 iniciativas incluidas en los ejes de: Consumo, Gestión de Residuos, Mercado de Materias Primas Secundarias y Empleo y Formación.

A continuación se expone el **grado de avance de los proyectos** incluidos en dicho Plan de Acción:

1. **Proyecto Ecomilla:** en proceso de redefinición del modelo.
2. Elaboración de una **Catálogo de criterios ambientales y sociales** para la contratación: En curso. El grupo interno de trabajo liderado por la Subdirección de Medio Ambiente continúa con la labor de desarrollar el Catálogo de Cláusulas Ambientales para la contratación en materia de infraestructuras ferroviarias, entre las que se incluyen cláusulas relacionadas con Economía Circular. Ya se han definido las cláusulas Transversales a todos los tipos de contratos, así como las relativas a Suministros. También se ha avanzado en la definición de cláusulas de Servicios y Obras, estando solamente pendiente de aprobación de la redacción final. En paralelo se está trabajando en un borrador de Guía de Uso del Catálogo de Cláusulas Ambientales. Se espera que ambos documentos estén finalizados en los próximos meses.
3. **Programa integral para la recuperación social de activos ferroviarios en desuso:** En curso. Se aumenta el número de contratos. En 2022 existen nueve contratos suscritos para un total de 23 inmuebles arrendados en el marco del Programa de Activos para el Desarrollo.
4. **Gestión eficaz de los excedentes de tierras de obras de infraestructura ferroviaria para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otras obras:** En curso. Los datos recopilados a fecha de 31 de agosto de 2022 son: El 13,26% de las tierras y rocas que entran en la obra para ejecución de infraestructura provienen de la valorización de tierras sobrantes de otras obras (539.439 de 4.067.592 m3 utilizados). El 37,26% de las tierras y rocas limpias excedentarias de las obras son valorizadas en otras obras o en la restauración de espacios degradados (4.035.164 de 10.830.800 m3 de excedente).



[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 4 (PSOS-OE4)**

5. **Medidas para incrementar la reutilización de la tierra vegetal en las obras para las labores de restauración e integración paisajística consecuencia de obras ferroviarias:** En curso. Los datos recopilados a fecha de 31 de agosto de 2022 son: Porcentaje de superficies a ocupar en las que se recupera y acopia la Tierra vegetal: 94,69%; 10.467.323 m2 decapados de 11.054.323 m2 ocupados. Porcentaje de Tierra vegetal correctamente conservada: 90,53%; 2.821.224 m3 bien conservados de 3.116.342 m3 acopiados. Porcentaje de superficies a restaurar en las que se ha extendido previamente tierra vegetal: 100%; 300.481 m2 con tierra vegetal extendida de 300.481 m2 de superficies a restaurar en obras finalizadas.

6. **Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en estaciones de ferrocarril:** En curso. En 2022 hay 10 proyectos redactados que utilizan materiales de acabados, reciclados, regionales y sostenibles, sobre el total de ellos que cumplan que al menos el 10% de su PEM estén vinculados a soluciones sostenibles.

> La principal mejora que se espera obtener en relación a los datos consolidados de gestión de los residuos, vendrá derivada de la aplicación del **nuevo modelo de gestión de residuos** de Adif AV

Existe un repositorio común en la red de Adif AV en donde se guarda la información recibida de cada proyecto y en donde se puede consultar el estado de los mismos. Además, se ha creado un informe con el seguimiento de estos proyectos que se actualizará a medida que se vaya recibiendo información, mínimo, anualmente.

Además, Adif AV se trabaja en conseguir una **entrega controlada y documentada de los residuos**[1] a gestor autorizado mediante la coordinación de un agente, de esta manera, se contribuye a garantizar no solo las mejores prácticas en gestión de residuos sino también a disponer de un dato fiable acerca de las mismas.

En 2022 se ha puesto en marcha el **nuevo modelo de gestión de residuos de Adif y Adif AV** que se aprobó en Comité de Dirección en 2021. En base a este nuevo modelo se ha realizado un encargo con EMFESA en calidad de Agente de Residuos para la gestión de los residuos históricos de Adif y Adif AV. Además, se ha aprobado el procedimiento interno que regula esta actividad.



En base al mismo, se tiende a la centralización de la gestión de nuevas tipologías de residuos a través del Órgano Corporativo de Medio Ambiente y con ello, la disposición más directa y completa cada vez de los datos asociados.

La centralización progresiva de la gestión de los residuos, circunscrita al ámbito de los residuos peligrosos desde 2011 y de los residuos históricos desde 2022, supone una mayor garantía de entrega controlada y documentada a gestor autorizado mediante la coordinación de un Agente de Residuos a nivel global. Ello contribuye a garantizar no solo las mejores prácticas en gestión de residuos sino también a disponer de un dato fiable acerca de las mismas. En 2022 el **100% de los residuos gestionados por esta vía se destinaron a valorización.**

La información relativa a los **indicadores relacionados con la generación de residuos** se encuentra expuesta en el anexo en el apartado “Información ambiental”.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 306-1**: Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos

8.5. Cadena de suministro sostenible



HITOS

- Elaboración de la **Memoria EFQM 2022.**
- **Revalidación del Certificado EFQM 500** por su gestión excelente, innovadora y sostenible.
- Elaboración del **Plan de Mejoras Evaluación EFQM 2022.**
- Relización de la **auditoría** en relación al **cumplimiento de las Normas de Certificación ISO del Sistema de Gestión.**
- Implementación de **acciones de eficacia administrativa.**
- Actualización del **Mapa de Procesos.**
- **Proyecto Compra Pública Responsable:** Aprovechar el potencial de la contratación de la entidad para promover la consecución de objetivos medioambientales y sociales.
- Incentivar la **creación de una ficha de riesgos para cada proceso.**



COMPROMISOS

- Ampliación de los **alcances de certificación ISO 14001** medio ambiental.
- **Seguimiento del Plan de Mejoras Evaluación EFQM 2022.**
- Cumplir los plazos de licitación y adjudicación establecidos en relación al **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.**

COMPRA PÚBLICA RESPONSABLE

En cuanto al **régimen jurídico de aplicación en materia de contratación,** en Adif AV no existe una política de compras como tal, Adif AV se encuentra sujeta a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/ UE[1].

Con respecto al contenido del clausulado de los pliegos que rigen las licitaciones de Adif AV, se puede señalar que existen algunas cláusulas sociales comunes a todas las licitaciones. Las **cláusulas comunes** a todos los contratos son las siguientes:

- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de empleados fijos igual o superior al 20%.
- Emplear, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales, un porcentaje de trabajadoras igual o superior al promedio nacional de nuevos empleados en el sector (afectado), siempre que la disponibilidad del mercado de mano de obra de la construcción lo permita.
- Emplear para el cumplimiento de las obligaciones contractuales un porcentaje de trabajadores con necesidades especiales igual o superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado laboral del sector (afectado) lo permita.
- Cumplir con las obligaciones contractuales cumpliendo estrictamente con la normativa de seguridad y salud aplicable



De acuerdo con los artículos 127 de la Ley 9/2017 y 46 de la RDL 3/2020, los órganos de contratación podrán exigir, en las prescripciones técnicas, en los criterios de adjudicación o en las condiciones de ejecución del contrato, una etiqueta específica como medio de prueba de que el servicio contratado cumple las características requeridas, a través de **etiquetas sociales,** como las relacionadas con la igualdad de género o las que garantizan el cumplimiento de los Convenios esenciales de la OIT.

Como posibles criterios de adjudicación en el art. 145.2 de la Ley 9/2017 y 66.2 del Real Decreto 3/2020, los relativos a las **características sociales del objeto del contrato** y, entre otros, los relativos a los planes de igualdad de género que se aplican en la ejecución del contrato, en general: la igualdad entre mujeres y hombres; la promoción de la contratación de mano de obra femenina; conciliación de la vida familiar y la vida profesional; la mejora de las condiciones de trabajo y los salarios; formación y protección de la salud y la seguridad en el trabajo; la aplicación de criterios éticos y de responsabilidad social; o los criterios referidos al suministro o uso de productos basados en el comercio justo durante la ejecución del contrato (arts. 145.2 de la Ley 9/2017 y 66.2 de la RDl 3/2020).

El art. 149.4 d) de la Ley 9/2017 y el 69.3 d) de la RDl 3/2020 indican que no se aceptarán ofertas con **valores anormales o desproporcionados** que no respeten obligaciones laborales o sociales, así como aquellas que justifiquen precios por debajo del mercado; o que incumplan las obligaciones sociales o laborales europeas, nacionales o internacionales y en particular las indicadas en los anexos indicados de la citada normativa. Entre los **convenios** mencionados por dichos anexos se encuentran:

- Convenio Nº 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso.
- Convenio Nº 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso.
- Convenio Nº 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación).
- Convenio Nº 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración.
- Convenio Nº 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 416-1**: Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios

Además, según la interpretación conjunta de los art. 201 y 202 de la Ley 9/2017 y los art. 27.4 y 105 de la RDl 3/2020, dichas obligaciones sociales son verificadas por el responsable del contrato. Estas **obligaciones deben ser cumplidas por contratistas y subcontratistas.**

Todo lo establecido anteriormente se ha visto reforzado por lo establecido en el **Plan de Contratación Socialmente Responsable**, que se aplica parcialmente a la contratación de Adif AV (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de RDl 3/2020).

Por otro lado, se requiere que los posibles subcontratistas acepten **cumplir con nuestros procedimientos de Seguridad y Salud** en una **declaración escrita**

En relación a los **contratos ambientales**, existen pautas generales sobre cláusulas ambientales para incluir en la contratación de bienes, obras y / o servicios. Teniendo en cuenta la gran variedad de contratos y las distintas actividades que se llevan a cabo dentro de la organización, son los Directores de Contratos quienes seleccionan las cláusulas ambientales a incluir en cada uno de los procesos de contratación.

Casi el 100% de los proveedores de Adif AV son españoles

Las pautas a seguir en cuanto a los **criterios ambientales para la contratación de bienes, obras y/o servicios** se basan en el cumplimiento exhaustivo de la normativa legal y la adecuada gestión de residuos. Además, en los diferentes procesos de contratación se valora positivamente que los licitadores o fabricantes de los productos hayan implantado un sistema de gestión medioambiental, como EMAS o ISO 14001 o equivalentes, que cubre y certifica las actividades a realizar.

La gestión de Adif AV está alineada con los **marcos estructurados de reconocida validez internacional** como son *Organization for Standardization* (ISO) y la *European Fundation for Quality Management* (EFQM). Se favorece la correcta gestión de la organización a través de la Gestión por Procesos, detectando los puntos fuertes Y las áreas de mejora de la compañía.

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 homologación[1]

A pesar de la complejidad para poder hacer la evaluación de proveedores, tal y como marcan las normas de referencia de los Subsistemas de Gestión certificables y los principios de la Ley de Contratos del Sector Público, todas las áreas hacen un esfuerzo analizando los contratos en cuanto al cumplimento de los pliegos de prescripciones y proponiendo mejoras que puedan afectar a contratos similares en el futuro.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 414-1**: Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales

INFORMACIÓN DESEMPEÑO EN LA SOCIEDAD Y RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Compras con criterios responsables (%)	100	100	100



Adif AV cuenta con una amplia selección de **cursos de formación** para los empleados del Departamento de Compras en **materia de sostenibilidad empresarial,** pudiendo los empleados libremente elegir los temas de su interés y recibir formación sobre ellos.

EMPLEO Y DESARROLLO LOCAL (INDICADOR PROVEEDORES LOCALES)

El **programa de Activos para el Desarrollo** se desarrolla íntegramente en Adif, su objeto son los activos inmobiliarios en desuso, algo de lo que carece Adif Alta Velocidad.

Los inmuebles sobre los que recae tienen entre 70 y 150 años, en su momento se situaban en centros de importancia para el tráfico ferroviario en la primera mitad del pasado siglo.

Participación de Adif AV en **Grupo de trabajo internacional de la UIC sobre compra pública responsable,** ERPC Sustainable Procurement working group

SISTEMAS DE SUPERVISIÓN Y AUDITORÍAS EN LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

Sobre los **procedimientos de evaluación y homologación de proveedores,** a pesar de la complejidad para poder hacer la evaluación de proveedores, tal y como marcan las normas de referencia de los Subsistemas de Gestión certificables y los principios de la Ley de Contratos del Sector Público, prácticamente todas las áreas hacen un esfuerzo para dar respuesta a las necesidades del Sistema, analizando los contratos en cuanto al cumplimento de los pliegos de prescripciones y la propuesta de mejoras que puedan aportar a futuros procesos de contratación conocimiento y experiencia en los pliegos de contratos similares en el futuro.

En la actualidad, el proceso de evaluación de lo contratado sigue sin ser percibido un proceso que aporte valor añadido a la gestión

8.6. Generamos impacto social[1]

En este punto se dan a conocer las actuaciones que la Compañía realiza en el ámbito social, mediante las cuales Adif Alta Velocidad pretende tener un impacto positivo en las comunidades locales en dónde la Compañía desarrolla su actividad, especialmente en el entorno en donde se ubican sus proyectos.

PRIORIDADES EN MATERIA DE IMPACTO EN LA COMUNIDAD



Debido a la actividad realizada por Adif AV en las comunidades donde desarrolla sus operaciones, se producen impactos cualitativos y cuantitativos con repercusiones en diferentes ámbitos. La contribución al desarrollo socioeconómico se responde mediante los indicadores que se encuentran a lo largo del texto con el siguiente distintivo:



Además, todos los **indicadores relacionados con el impacto social** se encuentran en el Anexo Contribución al desarrollo socioeconómico".

APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO

En Adif AV se apuesta por proyectos y alianzas a largo plazo con entidades sin ánimo de lucro (asociaciones, fundaciones e instituciones públicas) y se centra preferentemente la actuación en aquellos aspectos que están vinculados a la **actividad e impactos en la sociedad.** Se trata de priorizar a los colectivos sociales más directamente relacionados con el servicio que se presta. Diálogo con grupos de interés (tercer sector), mediación en conflictos, representación de la compañía en los principales foros de sostenibilidad.

Las aportaciones realizadas por Adif Alta Velocidad a entidades sin ánimo de lucro durante 2022 han sido de:

APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO

EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
311.602 €	596.129 €	1.337.588 €

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 5 (PSOS-OE5)**



Para satisfacer las crecientes exigencias de la sociedad actual, y para alcanzar las metas recogidas en la Agenda 2030 de Naciones Unidas, las empresas han de configurar mecanismos de implicación y cooperación, que permitan aprovechar las sinergias y los efectos multiplicadores en beneficio del interés común, tal y como apunta el ODS 17 de dicha Agenda. En este sentido, Adif AV está presente y colabora, con diferentes fórmulas, con organizaciones sin ánimo de lucro. Además, Adif y extensivamente Adif AV como entidad firmante del Pacto Mundial de la ONU España en calidad de socio participante, socio promotor de Forética, y socio de la Comunidad AEC Sostenibilidad. También, colabora bajo la modalidad de patrocinio con la Real Academia de Ingeniería, RAI.

IMPACTO EN LAS POBLACIONES LOCALES Y EN EL TERRITORIO

Con el **objetivo de tratar y disminuir el impacto que Adif AV produce al entorno**, en la Entidad se han realizado evaluaciones del impacto del ferrocarril en distintas ciudades mediante el análisis de distintos parámetros en relación con la coexistencia del FFCC y las ciudades, permitiendo comprobar que las actuaciones en desarrollo analizadas reducen dicho impacto con respecto a las situaciones de partida[1].

Principales proyectos y alianzas:

- **Programa Estación Abierta.** Herramienta para coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por Adif Alta Velocidad. estacionabierta@adif.es
- **Política de Patrocinios.** Criterios para gestionar las solicitudes para este tipo de acciones. Contacto: patrocinios@adif.es
- **Entidades sin ánimo de lucro con las que tenemos suscritos acuerdos:**
  - + Asociación para la Prevención, Reinserción y Atención a la Mujer Prostituida (APRAMP)
  - + Fundación Festival Internacional de Teatro Clásico de Almagro
  - + Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (Cermi)
  - + Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
  - + Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL)
  - + Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía
  - + Junior Achievement
  - + USAL

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 413-1**: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo

El **Programa Estación Abierta** contribuye, a través de sus actividades, al cumplimiento de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**

Dentro sus acciones de Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad, Adif Alta Velocidad cuenta desde 2008 con un programa de actuaciones denominado **Programa Estación Abierta.**

Este programa es la herramienta para coordinar y desarrollar iniciativas culturales, sociales y medioambientales en estaciones ferroviarias gestionadas por Adif Alta Velocidad, siempre bajo criterios de responsabilidad corporativa y sin fines comerciales. Su finalidad es potenciar la conexión social de la estación con su entorno y aumentar de esta forma el valor que Adif Alta Velocidad aporta en los lugares donde se desarrolla su actividad.

El Programa Estación Abierta es el **principal instrumento de Adif Alta Velocidad para materializar la colaboración con el tercer sector**, poniendo a su disposición, de forma gratuita, una plataforma excelente (cada año más de 150 millones de personas pasan por las estaciones de Adif Alta Velocidad) para realizar actividades que les ayuden a sus objetivos, a la vez que las estaciones aumentan su valor para los ciudadanos al proporcionarles contenidos culturales, sociales o ambientales.

El programa se articula en **tres ejes de actuación:**

- Apertura de la estación al entorno (visitas y actividades sociales);
- Sensibilización en valores mediante la colaboración con ONG y otras entidades sin ánimo de lucro (exposiciones, mesas informativas, captación de socios o fondos, flashmob, conciertos, etc.)
- Acciones culturales para la promoción de artistas noveles (conciertos y exposiciones).

Los **principales indicadores de creación de valor (PROGRAMA ESTACIÓN ABIERTA)** para Adif AV durante el año 2022 son:

Nº actividades del Programa Estación Abierta	259
Nº entidades no lucrativas	62
Valoración del resultado de la actividad (aportada por la entidad)	8,33
Valoración de la colaboración prestada por Adif AV (aportada por la entidad)	9,11
Nº de estaciones con Programa Estación Abierta	31
Cancelaciones	44
IMPACTO.-Retorno económico (€)	18.207,61
IMPACTO.-Retorno socios (nº) (se calcula que de media un socio aporta unos 120€ anuales)	1.263
IMPACTO.- Cómputo total (€)	169.767,61
Lucro cesante (€)	455.878,98

En el **Programa Estación Abierta** se ha colaborado con **62 organizaciones sin ánimo de lucro** (62 en 2021) para realizar actividades en las estaciones de Adif AV con las que han **455.879€ de recaudación** (248.595€ en 2021)

Para evaluar el Programa Estación Abierta se cuenta con una serie de **indicadores cuantitativos que se miden trimestral y anualmente** que tratan de tangibilizar el esfuerzo de la compañía en este proyecto.

ACTIVIDADES PROGRAMA ESTACIÓN ABIERTA

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Apertura de la estación al entorno (%)	14	5,3	3,09
Acciones culturales (%)	11	6,4	11,58
Campañas sensibilización en valores (%)	75	88,3	85,33

INDICADORES RELACIONADOS CON LA DIMENSIÓN SOCIAL

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Estaciones con Programa Estación Abierta (Nº)	60	28	31
Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% de viajeros)*	85,45	85,94	86,88
Actividades del Programa Estación Abierta (Nº)	197*	171	259
Compras con criterios responsables (%)	100	100	100
Entidades no lucrativas con las que colabora (Nº)	71	62	62
Inversión en la comunidad (lucro cesante Programa Estación Abierta) (€)	267.269	248.595	455.878
Solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en plazo o 7 días o menos (%)*	95	95	96,1
Contratos de Patrocinio firmados (Nº)[1]	2	2	3
Pertenencia a asociaciones de ámbito nacional (Responsabilidad Corporativa)	3	3	3

* Dato agregado Adif y Adif AV

[1] Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV, y a efectos de contabilización se encuentran registrados en Adif

Por otro lado, Adif AV cuenta con una **Política de Patrocinios** que sirve como marco para canalizar las aportaciones a proyectos estratégicos. Los patrocinios que se han realizado se han hecho extensivos a Adif y Adif AV, y a efectos de contabilización se encuentran registrados en Adif.

Las **asociaciones a las que se encuentra afiliada Adif AV** son la Asociación Española de Túneles y Obras Subterráneas, la Asociación Madrid Open City, el Club Español de la Energía y The European Railway Energy Settlement System ERESS[1].

COLABORACIÓN CON LOS GGII EN EL ÁMBITO DE LA SOSTENIBILIDAD

PACTO MUNDIAL DE NACIONES UNIDAS ESPAÑA



El Pacto Mundial de la ONU España, es una organización sin ánimo de lucro, considerada desde el punto de vista internacional, la **mayor iniciativa de sostenibilidad empresarial del mundo,** siendo la única organización que cuenta con el mandato de Naciones Unidas para trabajar los ODS con el sector privado.

Lanzada en el año 2000, United Nations Global Compact, en castellano Pacto Mundial de la ONU, es la mayor iniciativa de sostenibilidad corporativa del mundo. Actualmente hay más de **21.000 entidades adheridas** en **más de 160 países** y cuenta con 70 redes locales. En España, más de 1.100 organizaciones se han unido a la iniciativa lo que la convierte en una de las cinco redes locales con mayor número de entidades adheridas y, por lo tanto, más relevantes a nivel internacional.

Su objetivo es fomentar la **implantación de los Diez Principios del Pacto Mundial** al mismo tiempo que promueve la **integración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el sector empresarial,** siendo la única organización que cuenta con el mandato de Naciones Unidas para este propósito.



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

Desde 2018 **Adif, y extensivamente Adif AV,** es **entidad firmante del Pacto Mundial de la ONU España,** mediante acuerdo de incorporación aprobado por Consejo de Administración

La Entidad ha considerado de interés su adhesión a dicha asociación con la finalidad de formar parte de la mayor iniciativa mundial de sostenibilidad empresarial promovida por las Naciones Unidas, y también desde su compromiso por impulsar un cambio relevante en la forma de abordar e integrar la Responsabilidad Corporativa en la estrategia de la Entidad y operaciones de negocio para una mejora de su desempeño e impacto en la sociedad, contribuyendo activamente a la consecución de los ODS de la Agenda 2030 en España. El objetivo último es generar valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.

Igualmente, destaca la colaboración de Adif AV en 2022 en la campaña denominada Buenas prácticas lanzada por Pacto Mundial de la ONU España, participando en su difusión interna y externa a través de la Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa.

* Contenido vinculado al indicador **GRI 2-28** Afiliación a asociaciones

También resaltar la participación de la Entidaddurante 2022 en las siguientes **actividades en materia de sostenibilidad,** desarrolladas por Pacto Mundial de la ONU España:

- Cursos de formación a directivos y empleados sobre ODS. Forman parte del catálogo de cursos de formación de Adif AV.
- Píldoras formativas (2).
- Publicaciones (17).
- Virtual session (12).
- Eventos (11).

Socio de forética

Forética es la **organización referente en materia de sostenibilidad y responsabilidad social empresarial** en España. Su misión es integrar los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de empresas y organizaciones, maximizando la contribución positiva de las mismas para alcanzar un futuro sostenible. Actualmente, Forética está formada por **más de 200 socios.**

Adif/Adif AV se adhirió a Forética en 2017 en calidad de socio-promotor. Además, en 2019 se incorporó al Grupo de Acción de Sostenibilidad y RSE en las Empresas Públicas. Esta plataforma colaborativa de liderazgo en sostenibilidad y RSE para el sector público empresarial coordinada por Forética tiene como finalidad avanzar en el ámbito de la sostenibilidad empresarial y contribuir a la consecución de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.

En 2022, el Grupo de Acción ha dedicado a conocer las acciones más destacadas para avanzar hacia la cero emisiones netas y a reflexionar cuál es el papel de las entidades públicas a la hora de promover mayores estándares de cuidado y promoción de salud y bienestar en las empresas públicas.

La Entidad ha **participado en más de 20 eventos y talleres relacionados** con los tres Clústeres de Forética. Algunas actuaciones concretas en la que Adif AV participa son las que siguen a continuación:



CLÚSTER DE CAMBIO CLIMÁTICO

Plataforma empresarial de referencia en España en materia de cambio climático. El Clúster – liderado en 2022 por Bankinter, Chiesi, Grupo Cooperativo Cajamar, Engie, LafargeHolcim, Naturgy y Nestlé – está formado por un grupo de 80 grandes empresas. Este punto de encuentro empresarial busca impulsar el liderazgo del sector privado en materia climática, poner en valor sus buenas prácticas, facilitar el diálogo e intercambio entre las empresas y ser un interlocutor referente con las Administraciones Públicas relevantes. En 2022, el Clúster de Cambio Climático centró su trabajo bajo la temática 'Pasando a la acción para el net-zero: más allá de las fronteras empresariales', con el objetivo de abordar la necesidad de entender el cambio climático desde una perspectiva más amplia para la empresa, incorporando de forma efectiva a la cadena de suministro y, por otro lado, abordando los últimos avances en materia de reporte climático concretamente en la taxonomía climática y los objetivos de mitigación y adaptación.

CLÚSTER DE IMPACTO SOCIAL

Punto de encuentro empresarial en liderazgo, conocimiento, intercambio y diálogo en materia de impactos sociales -internos y externos- coordinado por Forética en España. El Clúster, liderado por Grupo Cooperativo Cajamar, Ibercaja, ILUNION, Mahou-San Miguel, Manpower Group, Mapfre y Naturgy, está compuesto por 68 grandes empresas entre las que se encuentran cotizadas en el IBEX 35, filiales de multinacional y empresas familiares. En 2022 la temática de trabajo del Clúster se ha centrado en la integración de la 'S' social desde el ángulo empresarial con especial foco en los pasos que se han seguido en materia de Debida Diligencia en Derechos Humanos, taxonomía social y el factor DEI en la ESG.

CLÚSTER DE TRANSPARENCIA, BUEN GOBIERNO E INTEGRIDAD

Plataforma empresarial coordinada por Forética en España con el objetivo de promover un modelo de gobierno corporativo sostenible y abordar distintas temáticas relacionas con la gestión de los aspectos ESG, trasladando las principales tendencias en esta materia y sirviendo como punto de encuentro en el que las empresas puedan dialogar e intercambiar conocimiento. Esta plataforma empresarial, coordinada por Forética y liderada por Caixabank, Grupo Cooperativo Cajamar, Cuatrecasas y Leroy Merlin, está formada por 68 empresas con el objetivo, de visibilizar los avances y buenas prácticas del sector empresarial en la integración de los aspectos extrafinancieros en la gestión de las compañías, además de actuar como interlocutor con ministerios, administraciones públicas y organismos reguladores. El Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad se ha dedicado en 2022 a conocer las acciones más destacadas para integrar la sostenibilidad en la cadena de suministro y a reflexionar sobre los retos y oportunidades que traen consigo los nuevos marcos de reporte de la nueva Directiva sobre Reporte de Sostenibilidad (CSRD) y la futura Directiva sobre debida diligencia en materia de sostenibilidad.

GRUPO DE ACCIÓN "SOSTENIBILIDAD Y RSE EN LAS EMPRESAS PÚBLICAS"

Plataforma colaborativa de liderazgo en sostenibilidad y RSE para el sector público empresarial, con la finalidad de avanzar en el ámbito de la sostenibilidad empresarial y contribuir a la consecución de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.

CONSEJO EMPRESARIAL ESPAÑOL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE[1]

Órgano consultivo formado un total de 44 presidentes y CEOs de grandes empresas socios de Forética. El Consejo es el lugar de encuentro de alto nivel donde los máximos ejecutivos de las compañías líderes en sostenibilidad en España trasladan un mensaje de liderazgo empresarial en sostenibilidad. Además, comparten tendencias, retos y soluciones; y proyectan su visión y recomendaciones estratégicas para lograr un desarrollo sostenible en los ámbitos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG). En 2022, se ha reunido en 2 ocasiones.

[1] En 2021, el Consejo asumió cinco compromisos centrados en alcanzar las cero emisiones netas de gases de efecto invernadero, recuperar la biodiversidad, respetar los derechos humanos, promover la diversidad, la igualdad y la inclusión, y operar con los más altos estándares de gobierno corporativo y transparencia.

8.7. Vocación verde Adif AV: Financiación sostenible[1]

HITOS

- **Renovación Framework de Financiación Verde de Adif Alta Velocidad.**
- Adjudicación para la elaboración de la *Second Opinion* del ***Framework* de Financiación Verde.**

COMPROMISOS

- **Conseguir la financiación necesaria** durante el ejercicio.



[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Sostenibilidad, Objetivo 6 (PSOS-OE6)**

En agosto de 2022 se ha producido la **renovación del Framework de Financiación Verde**, al que Adif Alta Velocidad vincula las emisiones de obligaciones verdes que realiza.El documento anterior estaba vigente desde 2019, fecha en la que se realizaron varios cambios en la primera versión publicada en 2017. El más importante de ellos fue incorporar la financiación a través de préstamos "verdes" al *framework* existente en esa fecha.

El documento actual está alineado con los Green Bond Principles (GBP) de ICMA *(International Capital Market Association)*, así como a los Green Loan Principles (GLP) de LMA (*Loan Market Association*), en sus versiones más actualizadas.

Asimismo, **el nuevo *Framework* refleja un compromiso firme y decidido con la Taxonomía Europea y sus criterios técnicos referidos a la actividad 6.14,** Infraestructura para el transporte ferroviario, así como los criterios DNSH (*"do not significant harm"*) y las salvaguardas mínimas establecidas en la legislación europea.

Como cada año, se pretende conseguir la financiación necesaria para la actividad de Adif Alta Velocidad durante el ejercicio.El límite máximo a la capacidad de endeudamiento de la entidad viene marcado por los PGE, pero dentro de ese margen se debe tener en cuenta los gastos de explotación, inversión y financiación que se hayan presupuestado para el periodo, con el fin de ser capaces de disponer de la capacidad financiera para asumirlos en cada momento.

Dentro de estos pagos están incluidos los vencimientos de deuda, que suponen una parte importante del objetivo a cumplir, especialmente los vencimientos de emisiones de obligaciones realizadas en el pasado que tengan lugar durante cada año. Estos vencimientos de deuda suponen la necesidad de refinanciar ese importe, que en el año 2023 es de 1.122 millones de euros, de los que 600 millones de euros corresponden a emisiones de obligaciones que vencen en 2023.

PUBLICACIÓN DE NEWSLETTER PARA INVERSORES

Durante el año 2022, se ha continuado dando relevancia al canal establecido en años previos para comunicar a los inversores y *stakeholders* los avances de Adif Alta Velocidad tanto en materia ASG como en otros ámbitos: la *Newsletter* a inversores **(publicación trimestral).**



Durante este periodo, se han enviado los números 8, 9 y 10 de esta publicación, en los meses de Abril, Julio y Noviembre, respectivamente. En cada uno de estos boletines, además de plasmar la **situación económica de Adif Alta Velocidad en cada momento,** a través de magnitudes contables y financieras, y presentar brevemente dónde se invierte y qué avances son los más destacables según el momento del año, se tratan diferentes **temas que se consideran relevantes para los inversores.**

Entre estos artículos, en 2022 se han tratado temas de interés público como la puesta en operación de la línea Madrid – Galicia o la apertura del túnel entre las estaciones de Atocha y Chamartín, así como temas más enfocados en la actividad financiera de Adif Alta Velocidad (como la emisión de bonos verdes llevada a cabo en octubre, o la renovación del *Framework* en agosto), y por último, otros más enfocados en la actividad ESG de la Entidad: desde el proyecto Ecomilla hasta la política anti-fraude implantada.

Todas las *newsletters* de Adif Alta Velocidad incluyen además un resumen de la situación financiera de la entidad, los **bonos emitidos hasta la fecha**, y un resumen de la **situación económica del país** obtenido a través de un informe emitido trimestralmente por el Tesoro Público.

Todos los números de este boletín de información publicados hasta la fecha son accesibles desde la web de Adif Alta Velocidad, en: https://www.adifaltavelocidad.es/boletin-informacion

Su publicación se realiza siempre en inglés, al ir dirigida en su mayoría a inversores internacionales, y tras la publicación de cada número, se informa a todos los contactos de Adif Alta Velocidad para que puedan consultarla. Así mismo, se envía una copia a los stakeholders internos, de manera que esta información tan relevante no se comunique únicamente al exterior.

Esta *newsletter* ha tenido hasta la fecha una acogida muy positiva entre los inversores, ya que les permite conocer mejor la **situación de la entidad, así como los proyectos orientados a ASG** que la caracterizan.

CORPORATE FORUM FINANCE SUSTAINABLE

Varios representantes de Adif Alta Velocidad continúan participando mensualmente en las reuniones convocadas por el *Corporate Forum on Sustainable Finance, CFSF.*

Esta organización, creada en 2018 por algunos de los mayores emisores de productos financieros sostenibles europeos, tanto públicos como privados, y a la que **Adif Alta Velocidad se incorporó en junio de 2019,** mantiene reuniones mensuales en las que sus miembros presentan sus respectivos avances en materia de financiación sostenible, e intercambian impresiones sobre los avances regulatorios y financieros para poder tomar posiciones conjuntas que favorezcan el avance de la sostenibilidad en el mundo de la financiación.

El año 2022 ha vivido la incorporación de nuevos miembros al colectivo, como el grupo belga Elia. Además, como añadido a las reuniones mensuales, el *Corporate Forum* ha llevado a cabo encuentros puntuales con distintas agencias de calificación sostenible, como el mantenido en noviembre con *Sustainable Fitch*, donde esta agencia explicó a los miembros del *Corporate Forum* sus nuevos avances en materia ESG, así como reuniones monográficas sobre temas relevantes de actualidad, como el avance del desarrollo del nuevo estándar de bonos verdes por parte de las autoridades europeas. Todas las reuniones de*l Corporate Forum* han tenido lugar de forma telemática, aunque durante el próximo año 2023, se espera poder mantener algún encuentro de manera presencial.



8.7.1. Estándar Bonos Verdes: Financiación Sostenible



El día 25 de octubre, Adif Alta Velocidad ejecutó su **sexta emisión de títulos de renta fija bajo el formato de "bono verde".** Como en ocasiones anteriores, esta transacción se enmarca dentro de los objetivos del Plan Estratégico 2030 para los próximos años y el fuerte compromiso que Adif Alta Velocidad mantiene con la sostenibilidad, reflejado en los apartados anteriores de este informe.

En este caso, esta emisión se ha ejecutado bajo el nuevo paraguas del que Adif Alta Velocidad se ha dotado: renovado en Agosto de 2022, su Framework de Financiación Verde está alineado con los Green Bond Principles (GBP) de ICMA (International Capital Market Association), definiendo los **tipos de proyectos en los que la Entidad se compromete a destinar los fondos obtenidos mediante bonos verdes,** que siempre serán pertenecientes a dos categorías:

- Inversiones relacionadas con **nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad, o extensiones de las ya existentes.**
- Inversiones relacionadas con el **mantenimiento, la mejora y la eficiencia energética de las líneas ferroviarias de alta velocidad.**

Adicionalmente, este Framework refleja el compromiso de Adif Alta Velocidad y su alineación firme y decidida con los principios contenidos en la **Taxonomía Europea,** concretamente los relativos a la **actividad 6.14** dentro de la misma (Infraestructura para el transporte ferroviario).

Las **principales características de la Sexta emisión de bonos verdes** de Adif Alta Velocidad son las siguientes:

- **Volumen: 500.000.000 EUR**
- **Fecha de ejecución: 17 de octubre de 2022**
- **Fecha de desembolso: 25 de octubre de 2022**
- **Fecha de vencimiento: 30 de julio de 2029**
- **Cupón: 3,5% anual**
- **Importe neto: 498.800.000 EUR**

Con esta emisión, Adif Alta Velocidad mantiene **la segunda posición como emisor de bonos verdes en el sector público español** (tan sólo por detrás del Tesoro Público). A nivel nacional, ocupa el sexto puesto, con un volumen global de 3.500 millones de euros emitidos en formato de bono verde.

Desde el punto de vista de la inversión, para esta última emisión de bonos verdes, se ha mantenido el porcentaje de participantes clasificados como socialmente responsables en un 73%, en línea con la emisión del año anterior.

La financiación sostenible creció en España en 2022 hasta alcanzar los 60.134 millones de euros (un 9% más que el año anterior), según los datos que ofrece el Observatorio Español de la Financiación Sostenible – OFISO. Durante 2022, las emisiones sostenibles han representado el 21% del total del mercado de capitales español (excluyendo de este total la financiación del Tesoro Público).

Las emisiones de bonos verdes, sociales y sostenibles en el país han concentrado durante 2022 un total de 21.777 millones de euros, correspondiendo el 76% de esa cifra al formato de bono verde. Esto supone una caída del 24% respecto al año anterior, por encima de la sufrida en el mercado a nivel global.

INFORME DE BONOS VERDES 2021

Este informe, publicado en 2022, hace referencia al compromiso de transparencia adquirido por Adif Alta Velocidad a través de su Framework de Financiación Verde de 2019: tal y como se indica en el mismo, y de acuerdo a los principios específicos para bonos verdes *(Green Bond Principles* publicados por ICMA, *International Capital Markets Association)*, Adif Alta Velocidad tiene el compromiso, al menos una vez al año y hasta que los fondos obtenidos de una emisión se hayan asignado por completo a proyectos elegibles, de informar a sus inversores a qué proyectos ha asignado estos fondos durante el periodo, así como las métricas de impacto si estuvieran disponibles.

Este informe además, debe incorporar una verificación por parte de un auditor externo, que revisará el método de seguimiento y colocación de los fondos realizado, confirmando su asignación a proyectos considerados como elegibles de acuerdo al *Framework* de Financiación Verde.



8.8. Gestión Ambiental

HITOS

- Garantía de correcta **gestión de suelos contaminados y de residuos,**
- **Coordinación de la parte ambiental del** Sistema de Gestión.
- **Centralización de la información** relacionada con el proceso en toda la Entidad.

COMPROMISOS

- Proseguir con la ampliación del ámbito de la **certificación ambiental.**
- Liderar un grupo de trabajo para la elaboración de un **Catálogo de cláusulas ambientales para la Contratación Pública Responsable.**
- **Incrementar la cultura y sensibilización ambiental** del personal trabajando en el Plan de Formación Ambiental.
- **Mejorar el sistema de Vigilancia Ambiental** durante la ejecución de obras no sometidas a DIA.
- **Mejorar el control ambiental en las actividades certificadas.**



En este capítulo se describe la forma en la que Adif AV gestiona sus **compromisos medioambientales,** así como las **medidas destinadas a luchar contra el cambio climático.** Dentro de estos compromisos medioambientales, se tratan temas como la gestión de residuos, el uso sostenible de recursos naturales o la protección de la biodiversidad y los ecosistemas.



RESUMEN MEDIOAMBIENTAL EN CIFRAS

15.426 tCO2EQ
Reducción de emisiones

123,6 GWH
Mejora de la eficiencia energética

91,5%
de energías renovables

47,01 M€
Recursos destinados a la protección medioambiental[1].

100%
Residuos destinados a valoración

58,98%
de viajeros en estaciones certificadas segun ISO 14.001

3,08 M€
Recursos dedicados a la prevención de incendios[2]

296
Informes de revisión ambiental de proyectos

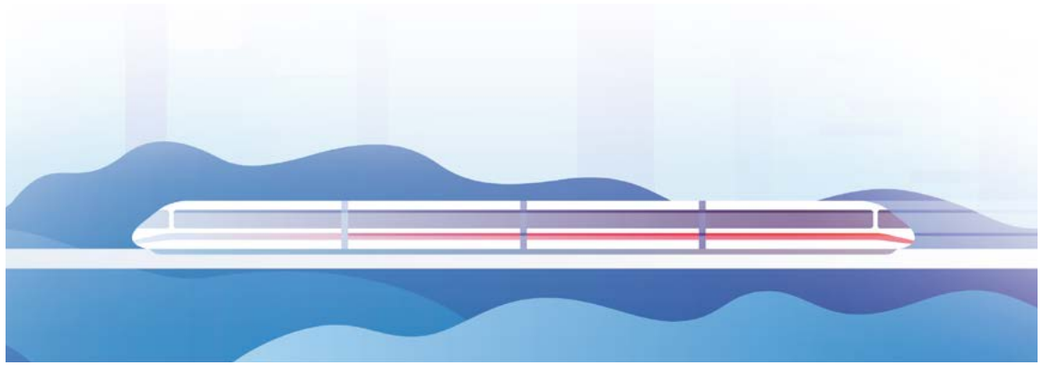
30
Informes de adecuación a la DIA (fase Diseño)

[1] Último dato disponible a cierre 2021
[2] Último dato disponible. Actualización dato a cierre 2022 en publicación de memoria medioambiental en mayo 2023



La gestión medioambiental que Adif AV realizada se traduce en la última Memoria Medioambiental 2021, aplicable al desempeño ambiental. Con ello se cumple con el compromiso de informar sobre los aspectos ambientales de sus actividades y sobre los resultados obtenidos.

Se pretende identificar y responder a los **impactos reales y potenciales** con el propósito de lograr la mayor eficiencia en las actuaciones, **prevenir o mitigar impactos negativos** y **potenciar las oportunidades de mejora**



ADIF | SEGREGACIÓN
Vía encomienda

ADIF AV

Adif AV gestiona los aspectos ambientales

FUNCIONES DE ADIF AV SOBRE GESTIÓN AMBIENTAL

- Asesoramiento en materia de eficiencia energética.
- Soporte en actuaciones técnicas de carácter medioambiental.
- Gestión de la energía eléctrica (usos distintos de tracción).
- Supervisión de la Política Ambiental.
- Impulso de los Sistemas de Gestión Ambiental Certificados.
- Mantenimiento de canales abiertos de comunicación e información con instituciones y con el público.
- Velar por el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable.

Por otro lado, la actividad de Adif AV se encuentra certificada bajo el ámbito del **Sistema de Gestión Ambiental** con el fin de prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos ambientales derivados de su actividad. El objetivo de esta iniciativa es el cumplimiento legal ambiental, así como la preservación del entorno y la biodiversidad, por lo que los objetivos y compromisos se establecen en este marco.

La Entidad cuenta con un **Sistema de Gestión certificado por AENOR**, basado en un enfoque de gestión ambiental que se fundamenta en el concepto de mejora continua. Para ello, la organización tiene implantados todas las herramientas necesarias según la **Norma UNE-EN ISO 14001**, y además, dispone de procedimientos documentados para su correcta gestión dentro de la organización .

PRINCIPALES IMPACTOS AMBIENTALES

Derivados de

CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS LÍNEAS

- Afecciones sobre suelos, fauna, vegetación y patrimonio cultural.
- Generación de ruido y vibraciones.

EXPLOTACIÓN DE LAS LÍNEAS

- Contaminación de suelos.
- Producción de residuos peligrosos.
- Generación de ruido y vibraciones.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 2-24.** Incorporación de los compromisos y políticas

La relevancia de la gestión medioambiental en el desarrollo de la actividad empresarial tiene su respaldo como todo componente estratégico en el modelo de Gestión Integral de Riesgos, requiriendo la correspondiente monitorización y control periódico desde la perspectiva de la gestión del riesgo. Para ello Adif AV destina los recursos humanos y económicos que, junto con su Sistema de Gestión Ambiental, permiten minimizar cualquier impacto negativo.

Dentro del **Programa de Seguros,** la entidad cuenta con un seguro de responsabilidad civil general de explotación de Adif y Adif AV y responsabilidad civil complementaria, que incluye una cobertura adicional y específica referente a la **responsabilidad civil medioambiental.** Esta garantía complementaria cubre la responsabilidad medioambiental derivada de la Ley 26/2007 (desarrollada parcialmente por el Real Decreto 2020/2008 de 22 de diciembre) abarcando los gastos de reparación primaria, complementaria y compensatoria.

Como resultado de las **buenas prácticas ambientales** de la Entidad, durante 2022 **no se han registrado sanciones administrativas[1] ambientales graves o muy graves** impuestas en firme a Adif AV (al igual que en 2021)

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

EVOLUCIÓN DE LAS CERTIFICACIONES

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Centros certificados	2	2	2
Porcentaje de viajeros en estaciones certificadas según la norma de Gestión Ambiental ISO: 14.001, en relación con el total de viajeros en estaciones de Adif AV	58,60%	58,98%	60,77%

Dentro del alcance definido del **Sistema de Gestión** de Adif AV, se determinan los aspectos ambientales derivados de las actividades, productos y servicios de la organización, así como los impactos ambientales asociados, desde una perspectiva del ciclo de vida. En este sentido se identifican y evalúan todos los **aspectos ambientales que puedan generarse en condiciones normales y anormales de funcionamiento,** así como, aquellos que pudieran producirse como consecuencia de sucesos imprevistos de afección ambiental, con el objeto de determinar cuáles son los aspectos significativos sobre los que plantear acciones de mejora ambiental.

Durante 2022, la organización ha concluído la elaboración de los Diagnósticos Ambientales correspondientes a 41 centros de la Red de Ancho Métrico, 6 Estaciones de Viajeros y 1 Base de Mantenimiento de Alta Velocidad, además de continuar con las tareas asociadas a garantizar el cumplimiento legal mediante la identificación y evaluación de requisitos legales. Durante este periodo se realiza la revisión y/o elaboración de documentación relativa a los procesos de **Elaboración de Diagnósticos Ambientales, Gestión de Suelos Contaminados y Gestión de Residuos.**

Por otro lado, Adif AV cuenta con un Sistema de Gestión certificado, basado en un enfoque de gestión ambiental que se fundamenta en el **concepto de mejora continua**. En este sentido, se planifican los objetivos ambientales y los procesos necesarios para generar y proporcionar resultados de acuerdo con los principios establecidos en la **Política Ambiental de Adif y Adif AV,** se implementan los procesos según lo planificado, se realiza el seguimiento y medición de los procesos, los objetivos y los criterios operacionales y, en base a dicho seguimiento y medición de los resultados obtenidos, se emprenden acciones para mejorar continuamente.

Para ello, la organización tiene implantados todas las herramientas necesarias según la **Norma UNE-EN ISO 14001**, así como, dispone de procedimientos documentados para su correcta gestión dentro de la organización.

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

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

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

- El control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIAs), en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias.
- La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias.

El control de las actuaciones de mejora ambiental en el seno del Sistema de Gestión de Adif AV se lleva a cabo mediante la **realización de auditorías, tanto internas como externas**, de certificación y seguimiento, que se realizan con periodicidad anual. De ellas, emanan hallazgos que son tenidos en cuenta para la mejora continua del sistema.

En el marco del Sistema de la Entidad según la Norma UNE-EN ISO 14001, existe un **procedimiento documentado para la "Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales",** que establece la metodología a seguir para la identificación de los aspectos ambientales y los impactos ambientales asociados, así como su valoración, que afectan a los procesos que conforman el Sistema de Gestión de Adif y Adif AV. Según dicha sistemática documentada, se identifican y evalúan los aspectos ambientales en situación de emergencia previsible (aspectos potenciales), que son los aspectos que pudieran producirse como consecuencia de sucesos imprevistos de afección ambiental.

Por otro lado, con el objetivo de mejorar la gestión de la generación de los aspectos potenciales derivados de posibles **situaciones de emergencias ambientales** en el desarrollo de las actividades de Adif y Adif AV, existen procedimientos documentados relativos a la "Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente" y "Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores", a través de los cuales, se dota a la organización de directrices comunes de actuación y análisis, con el fin de prevenir o mitigar los potenciales impactos ambientales adversos, dando una respuesta adecuada y eficaz.

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Uno de los objetivos de Adif AV de 2022 en cuanto a contaminación acústica es la identificación de problemáticas acústicas y la reducción de contaminación medioambiental por ruido y vibraciones, que repercuten en una mejora de la calidad de vida de las personas que viven en los entornos ferroviarios. Para ello se han tomado las siguientes medidas:

Medidas preventivas:

- Estudios acústicos en fase de obra
- Estudios acústicos en fase de explotación
- Revisión ambiental de proyectos en materia de acústica

Medidas para la reducción de las emisiones:

- Mapas Estratégicos de Ruido para detectar rebases de objetivos de calidad acústica
- Gestión de quejas y consultas en materia acústica
- Vigilancia ambiental en fase de obra en materia de acústica

Medidas para reparación de las emisiones:

- Planes de acción contra el ruido para diseño de medidas correctoras en zonas de rebase detectadas en los mapas estratégicos de ruido, en quejas y consultas



El impacto relacionado es la **reducción del ruido y las vibraciones**, lo que repercute en una **mejora de la calidad de vida de las personas** que residen en el entorno ferroviario

En el año 2022, se registraron un total de **298 quejas por ruido y vibraciones** correspondientes a ambos administradores.

Los datos obtenidos en relación con la contaminación acústica son los que se recogen en la siguiente tabla:

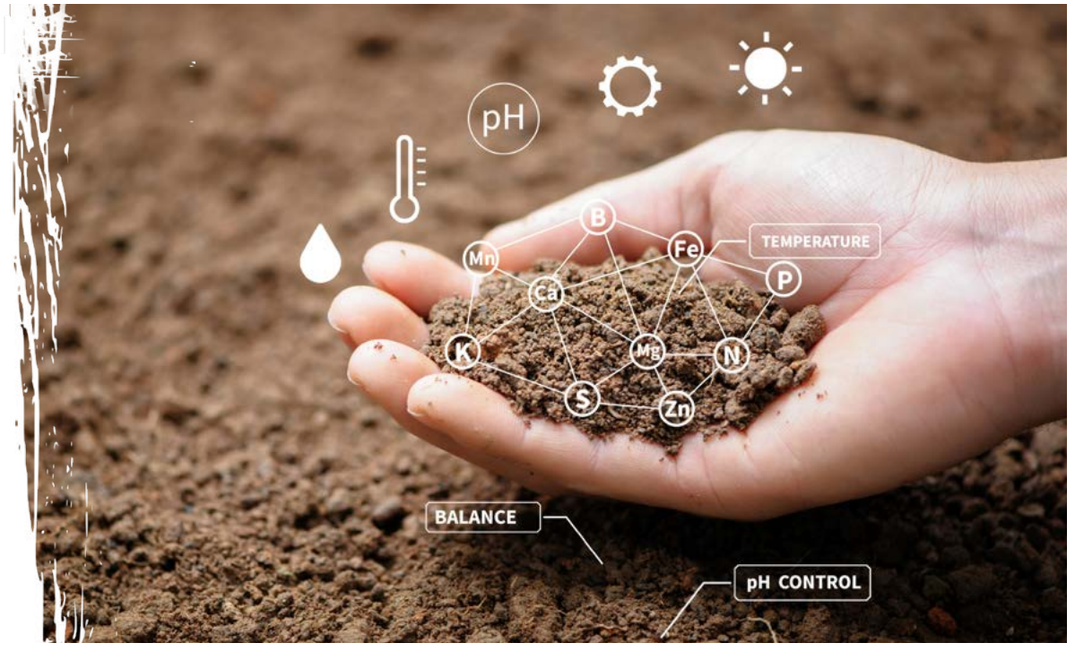
EVOLUCIÓN DE LAS QUEJAS DE CARÁCTER ACÚSTICO

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Reclamaciones propias de Adif AV	15	22	5
Reclamaciones comunes a Adif y Adif AV	10	10	39

CONTAMINACIÓN DE SUELO

Una de las principales medidas que se han establecido a nivel corporativo en Adif AV para la prevención de la contaminación de suelos es la implantación de un procedimiento para formar y registrar a las personas que se encargan de la dispensación de combustible.

En 2022 se han elaborado el **procedimiento "Gestión de Suelos Contaminados"** y la **instrucción técnica "Elaboración y presentación de Informes Preliminares de Situación / Informes de Situación (IPS / IS)",** documentos que regulan las funciones y responsabilidades de Adif AV en el cumplimiento de la normativa de suelos contaminados, en particular, de la recién aprobada Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular; y con el fin último de garantizar la protección del suelo y de las aguas subterráneas y superficiales.



Ambos documentos se enmarcan en el Plan Estratégico 2030 de Adif y Adif AV, dentro del Pilar Sostenibilidad, Objetivo Estratégico 3.- Recuperar la naturaleza y biodiversidad: Garantizar la protección de la naturaleza y desarrollar medidas que contribuyan a revertir la degradación de los ecosistemas, reduciendo la presión ejercida sobre la biodiversidad; en compromiso con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y, en particular, con el ODS 15. Vida de ecosistemas terrestres; meta 15.3. Luchar contra la desertificación, rehabilitar las tierras y los suelos degradados, incluidas las tierras afectadas por la desertificación, la sequía y las inundaciones, y procurar lograr un mundo con efecto neutro en la degradación del suelo.

Además, se ha trabajado en la elaboración de un **Plan de Gestión de Suelos Contaminados,** como herramienta estratégica de planificación y gestión de la remediación de suelos contaminados en las infraestructuras ferroviarias de Adif AV.

En 2022, se han registrado **0 incidentes** relacionados con la **contaminación de suelo** en Adif AV, al igual que en ejercicio 2021

La información relativa a los **indicadores relacionados con la contaminación de suelos** se encuentra expuesta en el anexo en el apartado "Información ambiental".

9

PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS

9. PILAR ORIENTACIÓN A RESULTADOS

9.1. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD Y DEL RESULTADO

9.1.1. Análisis de la actividad y del Resultado
9.1.2. Indicadores económicos de la actividad
9.1.3. Cánones ferroviarios
9.1.4. Cánones por utilización de líneas de la RFIG
9.1.5. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones
9.1.6. Liquidez y recursos de capital
9.1.7. Ratio de cobertura SEC (Sistema Europeo de Cuentas)
9.1.8. Inversiones realizadas durante el ejercicio

9.2. PROYECCIÓN INTERNACIONAL

9.3. CONSOLIDAR ALIANZAS DE ÉXITO

9.3.1. Patrimonio y Urbanismo
9.3.2. Sociedades de integración ferroviaria
9.3.3. Grupo Societario

9.4. INFORMACIÓN SOBRE LA CONTRATACIÓN REALIZADA

9.5. INFORMACIÓN FONDOS MRR APLICABLES A PROYECTOS SOSTENIBLES

9.6. INNOVACIÓN Y DESARROLLO

9.6.1. Gestión de la I+D+i
9.6.2. Transformación Digital

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

PILAR: ORIENTACIÓN A RESULTADOS

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Resultado bruto de explotación (EBITDA) (M€)	-8,5	58,7	231,8
Resultado del periodo (M€)	-460,9	-425,4	-296,8
Aprovechamiento de fondos comunitarios (%)[1]	111,8	16,5	90,4

[1] Importe acumulado al trimestre de Ayudas cobradas / Importe anual previsto de cobros de Ayudas (cobros – devoluciones Ayudas)



9.1. Análisis de la actividad y del resultado[1]



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

9.1.1. Análisis de la actividad y del Resultado

A continuación, se presentan los epígrafes principales de la cuenta de resultados 2022 de Adif Alta Velocidad comparada con ejercicios anteriores.

RESULTADOS GENERALES

Importe en Millones de €	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Beneficios obtenidos país por país	-460,9	-425,4	-296,8
Impuestos sobre beneficios pagados país por país	0	0	0
Subvenciones públicas recibidas por país (España)[2]	134,3	0	359,7

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 1 (POAR-OE1)**

[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 201-4:** Asistencia financiera recibida del gobierno, organismos europeos y otros

RESULTADOS DEL EJERCICIO

Importe en Millones de €	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Ingresos de explotación	806,7	1.103,3	1.621,7
Gastos de explotación	1.066,3	1.305,4	1.674,0
Resultado de explotación	-259,6	-202,1	-52,4
Beneficio bruto de explotación (EBITDA)	-8,5	58,7	231,8
Resultado financiero	-201.3	-223,3	-244,4
Resultado antes de impuestos	-460,9	-425,4	-296,8
Resultado del ejercicio	-460,9	-425,4	-296,8

El **resultado antes de impuestos** del ejercicio 2022 refleja una pérdida de 296,8 millones de euros, frente a los 425,4 millones de euros de pérdida en 2021; lo que supone un aumento del resultado de 128,656 millones de euros respecto al ejercicio anterior y representa un 30%.

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

- El resultado de Explotación en 2022 presenta un saldo negativo de 52,4 millones de euros frente a 202,1 millones de euros de 2021, lo que supone una mejora de 149,8 millones de euros.

Las principales variaciones de esta rúbrica son las siguientes:

- Aumento de la Cifra de Negocios en un 44%, 172,9 millones de euros, debido a la subida de la producción experimentada durante el año 2022 por el efecto del incremento de tráficos y número de viajeros derivado de la disminución de medidas restrictivas aplicadas para superar la crisis generada por la pandemia de la COVID-19.
- El epígrafe de "Otros Ingresos de Explotación" registra un aumento del 57% respecto al ejercicio anterior, pasando de 579,7 millones de euros en el ejercicio 2021 a 910,9 millones de euros en 2022. Este incremento está complementado por la subvención de la tarifa compensatoria de cánones, que se concreta en 66,1 millones de euros, subvención que en el año 2021 era de 40,8 millones de euros. Además, se ha producido un incremento de los ingresos por alquileres y servicios vinculados a la supresión de las bonificaciones aplicadas para paliar las consecuencias de la crisis sanitaria y económica provocada por la pandemia. Así mismo, ha habido un incremento de los ingresos por suministros de energía eléctrica de tracción por importe de 299,7 millones de euros, derivados del aumento del tráfico ferroviario y al incremento de precios.
- El epígrafe "Otros gastos de explotación" se incrementa en 331,2 millones de euros, que representa un 36% respecto al ejercicio anterior, de los cuales 284,2 millones de euros corresponden al incremento del gasto de energía eléctrica de tracción, y 33,8 millones de euros al incremento de gasto de energía de Usos Distintos de Tracción (UDT) que se compensan con los ingresos por el mismo concepto. Adicionalmente, se produce un incremento de costes de 33,4 millones de euros en reparación y conservación de infraestructura y edificaciones.

El **Resultado Financiero en 2022** registra un saldo negativo de 244,4 millones de euros, frente al resultado negativo de 223,3 millones de euros en 2021. Las principales causas se resumen a continuación:

- Los Gastos Financieros registran una disminución del 1% respecto al ejercicio anterior, pasando de 319 millones de euros en 2021, a 314 millones de euros en 2022. Este efecto se debe básicamente a la disminución del gasto por instrumentos derivados (ha pasado de 1,7 millones en 2021 a 0,5 millones en 2022, desapareciendo al cierre de 2022) y a una bajada en los gastos financieros por intereses de demora en el pago a contratistas y expropiados.
- Los Ingresos Financieros presentan una disminución del 21%, provocado básicamente por la puesta en explotación de líneas de alta velocidad y la consecuente disminución de los ingresos por activación de gastos financieros imputables a las mismas.

Tras todo lo expuesto, se deduce el **valor económico generado, distribuido y retenido** de cara al ejercicio 2022.

VALOR ECONÓMICO[1]

Importe en Millones de €	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Valor económico Generado[2]	805,4	1.092,6	1.574,9
Valor económico Distribuido[3]	1.015,2	1.257,2	1.587,5
Valor económico Retenido[4]	-209,8	-164,6	-12,6



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 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.

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 201-1:** Valor económico directo generado y distribuido
[2] Valor económico generado: ingresos ordinarios + extraordinarios
[3] Valor económico distribuido: costes de explotación + gastos financieros + impuestos
[4] Valor económico retenido: valor económico generado – valor económico distribuido

A continuación, se presenta el desglose comparativo del **resultado de explotación de los ejercicios 2021 y 2022** de Adif Alta Velocidad por segmentos de actividad:

IMPORTE EN MILES DE € 2021	TOTAL	Administración Red	Construcción	Energía	Gestión de estaciones y Otros Activos	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	390.570	338.490	0	0	52.080	0
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	9.188	0	9.188	0	0	0
Aprovisionamientos	0	0	0	0	0	0
Otros ingresos de explotación	579.672	42.610	19.082	379.377	137.899	704
Gastos de personal	-15.016	-553	-11.115	-536	-2.213	-599
Otros gastos de explotación	-908.742	-351.300	-18.126	-384.105	-121.589	-33.622
Resultado por Operaciones Internas	0	-8.336	-1.514	8.458	1.450	-58
Exceso de provisiones	3.056	0	0	0	0	3.056
EBITDA 2021	**58.728**	**20.911**	**-2.485**	**3.194**	**67.627**	**-30.519**

IMPORTE EN MILES DE € 2021	TOTAL	Administración Red	Construcción	Energía	Gestión de estaciones y Otros Activos	Gastos Comunes
Amortización del inmovilizado	-378.208	-339.452	-37	-78	-37.879	-762
Imputación de subvenciones no financieras y otras	120.820	116.507	0	0	4.243	70
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-3.484	-313	0	0	-3.171	0
Resultados excepcionales	0	0	0	0	0	0
Reparto de gastos estructurales	0	-11.206	-14.848	-1.247	-3.910	31.211
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2021	**-202.144**	**-213.553**	**-17.370**	**1.869**	**26.910**	**0**

IMPORTE EN MILES DE € 2022	TOTAL	Administración Red	Construcción	Energía	Gestión de estaciones y Otros Activos	Gastos Comunes
Importe neto cifra de negocios	563.511	484.553	0	0	78.958	0
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado	9.984	0	9.984	0	0	0
Aprovisionamientos	0	0	0	0	0	0
Otros ingresos de explotación	910.931	68.168	17.444	679.043	144.831	1.445
Gastos de personal	-15.885	-615	-12.065	-570	-2.098	-537
Otros gastos de explotación	-1.239.940	-384.018	-16.654	-693.085	-125.325	-20.858
Resultado por Operaciones Internas	0	-14.462	-1.581	14.823	1.238	-18
Exceso de provisiones	3.189	674	0	0	0	2.515
EBITDA 2022	**231.790**	**154.300**	**-2.872**	**211**	**97.604**	**-17.453**

IMPORTE EN MILES DE € 2022	TOTAL	Administración Red	Construcción	Energía	Gestión de estaciones y Otros Activos	Gastos Comunes
Amortización del inmovilizado	-417.870	-375.494	-38	-237	-41.317	-784
Imputación de subvenciones no financieras y otras	134.062	129.167	0	34	4.788	73
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	-351	-3.131	0	0	2.780	0
Resultados excepcionales	0	0	0	0	0	0
Reparto de gastos estructurales	0	-7.910	-8.522	-49	-1.683	18.164
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2022	**-52.369**	**-103.068**	**-11.432**	**-41**	**62.172**	**0**

9.1.2. Indicadores económicos de la actividad

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

INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD

	2020	2021	2022
RATIOS SOBRE GRADO DE AUTOFINANCIACIÓN			
GRADO DE AUTONOMÍA Indica el grado de independencia respecto a la financiación ajena.	52,05%	50,20%	50,83%
FINANCIACIÓN DEL ACTIVO FIJO Indica el % de recursos a L/P que financian el Activo no corriente.	98,40%	98,76%	98,21%
RATIOS DE RENTABILIDAD			
ROTACIÓN DEL ACTIVO TOTAL Indica el grado de eficiencia en la gestión de activos.	1,40%	1,95%	2,96%
ROTACIÓN ACTIVO FIJO Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo fijo.	1,43%	2,03%	3,02%
ROTACIÓN ACTIVO CORRIENTE Indica el grado de eficiencia en la gestión del activo corriente.	85,26%	49,32%	146,42%

INDICADORES ECONÓMICOS DE LA ACTIVIDAD

	2020	2021	2022
RATIOS DE LIQUIDEZ			
COEFICIENTE DE LIQUIDEZ Indica cuántas unidades monetarias de cada 100 de activo son líquidas.	1,65%	3,95%	2,02%
COEFICIENTE DE TESORERÍA Indica la capacidad de la empresa para hacer frente a sus compromisos a C/P.	0,51%	0,77%	0,53%
RATIO DE SOLVENCIA Indica la capacidad de la empresa para afrontar su pasivo exigible con el activo.	2,09%	2,02%	2,03%
RENTABILIDAD FINANCIERA Indica la remuneración a los capitales propios.	-3,32%	- 3,68%	-2,12%
RENTABILIDAD ECONÓMICA Capacidad efectiva para remunerar todos los capitales a su disposición, propios y ajenos.	-0,96%	- 1,02%	-0,60%
FONDO DE MANIOBRA (millones €) Indica la capacidad para afrontar sus obligaciones a C/P.	-755,56	-591,07	-876,42

PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES:

La información relativa a los ejercicios 2020, 2021 y 2022 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:

	2020	2021	2022
Periodo medio de pago a proveedores (días)	54,86	46,49	44,40
Ratio de operaciones pagadas (días)	56,92	48,45	46,10
Ratio de operaciones pendientes de pago (días)	34,81	29,89	23,79
Total pagos realizados (importe en miles €)	**1.550.533**	**1.783.437**	**2.688.343**
Total pagos pendientes (importe en miles €)	**159.131**	**210.494**	**221.740**

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

9.1.3. Cánones ferroviarios

Adif Alta Velocidad percibe de las empresas ferroviarias, al amparo de lo establecido en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (en adelante LSF), 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 LSF incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, que abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria, entre otros, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.

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

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

Asimismo, arbitra la estructura legal de los cánones por utilización de las líneas ferroviarias, por utilización de las instalaciones de servicio y revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria.

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

No obstante, de conformidad con la Disposición Transitoria Primera de la Ley 26/2022, "Aplicación provisional de los cánones vigentes y suspensión de la entrada en vigor de la modificación de determinadas sanciones", seguirá siendo de aplicación el sistema para la determinación de los cánones ferroviarios vigente en el momento de la entrada en vigor de esta ley, hasta la aprobación y publicación oficial de los valores obtenidos conforme al sistema establecido en la misma.

La Ley 22/2021 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 aprobó en su artículo 71 las **nuevas tarifas para los cánones ferroviarios con vigencia indefinida;** no obstante, con el objeto de paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19 en el transporte ferroviario, en la misma Ley 22/2021 de Presupuestos Generales del Estado se estableció una Disposición Transitoria Sexta que modifica temporalmente las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios quedando sin efecto las cuantías unitarias previstas en el artículo 71 durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2022, período durante el cual el administrador de infraestructuras ferroviarias aplicó las cuantías unitarias incluidas en la propia Disposición Transitoria Sexta que son las tarifas que han abonado las Empresas Ferroviarias a lo largo del ejercicio 2022.



De esta forma, al igual que sucedió durante el ejercicio económico de 2021, también se incluyó en una Disposición Transitoria de la Ley 22/2021 de Presupuestos Generales del Estado (Disposición Transitoria Sexta) que "El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana compensará a los administradores de infraestructuras ferroviarias por la diferencia existente entre los cánones que dichas entidades deberían haber percibido mediante la aplicación de las cuantías unitarias previstas en el artículo 71 y las efectivamente abonadas por los obligados tributarios (Empresas Ferroviarias) como consecuencia de las liquidaciones emitidas con las cuantías unitarias establecidas en esta disposición transitoria sexta".

Esta compensación por parte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana se realizó con cargo a las dotaciones presupuestarias contempladas en los Convenios suscritos el pasado 26 de julio de 2021 entre la Administración General del Estado y los Administradores de Infraestructura para la sostenibilidad económica de las infraestructuras que integran su Red.

La **compensación por reducción de tarifas** en 2022 en Adif Alta Velocidad asciende a 61.760 mil euros para los cánones del art. 97 y a 4.345 mil euros para los cánones del art. 98.

Con esta propuesta de tarifas se pretende dotar de estímulos al sistema ferroviario para facilitar y potenciar la oferta de servicios en el inicio de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril y la recuperación de los niveles de tráficos existentes con anterioridad a la pandemia.

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

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

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

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

En la siguiente tabla se detallan los **ingresos, por tipo de canon,** correspondientes a los ejercicios 2022, 2021 y 2020:

(Importes en miles de euros)	2020	2021	2022
CANON POR UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	**268.075**	**326.322**	**466.483**
Adjudicación capacidad	52.413	68.270	92.660
Utilización líneas ferroviarias	197.085	239.803	348.521
Utiliz. Inst. transformación y distribución EET	20.661	19.499	26.580
Bonificación Canon utiliz. Líneas RFIG	-2.084[1]	-1.250	-1.278
CANON POR UTILIZACIÓN DE ESTACIONES Y OTRAS INSTALACIONES	**59.007**	**63.737**	**96.490**
Utiliz. Estaciones transporte de viajeros	43.000	51.489	78.299
Cambiadores de ancho	3.377	3.870	4.454
Utiliz. Vías con andén	12.630	8.378	13.731
Utiliz. Vías otras instalaciones de servicio	-	0	6
TOTAL CANONES	**327.082**	**390.059**	**562.973**

[1] De los 2.084 mil € contabilizados en 2020 por Bonificación del Canon de utilización de líneas RFIG, el importe de 2.074 mil € son bonificaciones liquidadas correspondientes al ejercicio 2020, mientras que 10 mil € corresponden a la regularización de la bonificación correspondiente al año 2019.

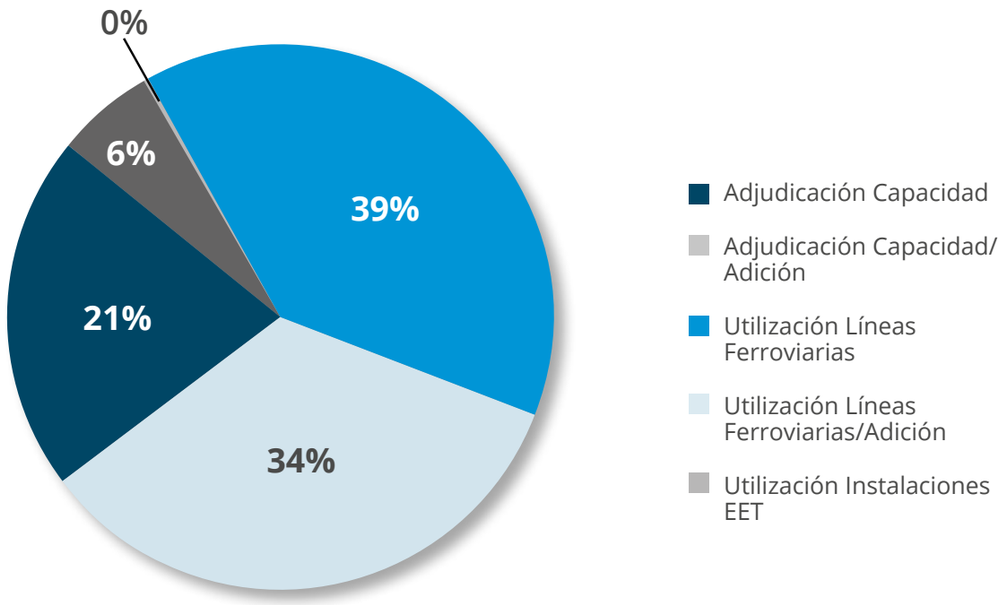


9.1.4. Cánones por utilización de líneas de la RFIG

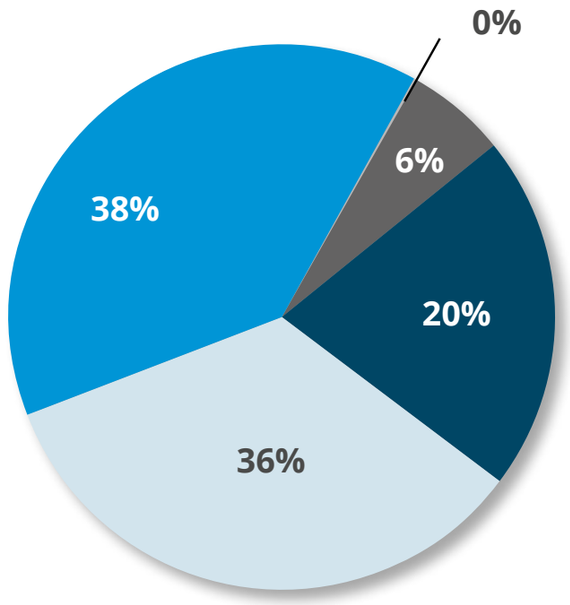
Los ingresos por cánones por utilización de la RFIG devengados en 2022 registraron un **crecimiento del 42,95% respecto a 2021** debido al aumento de la producción (crecimiento de los tráficos) en un 34,43%.

A continuación, se incluye un gráfico en el que se muestra el grado de contribución de cada modalidad de canon por utilización de la RFIG a los ingresos de 2022.

Recaudación por modalidad de canon 2021-Adif AV



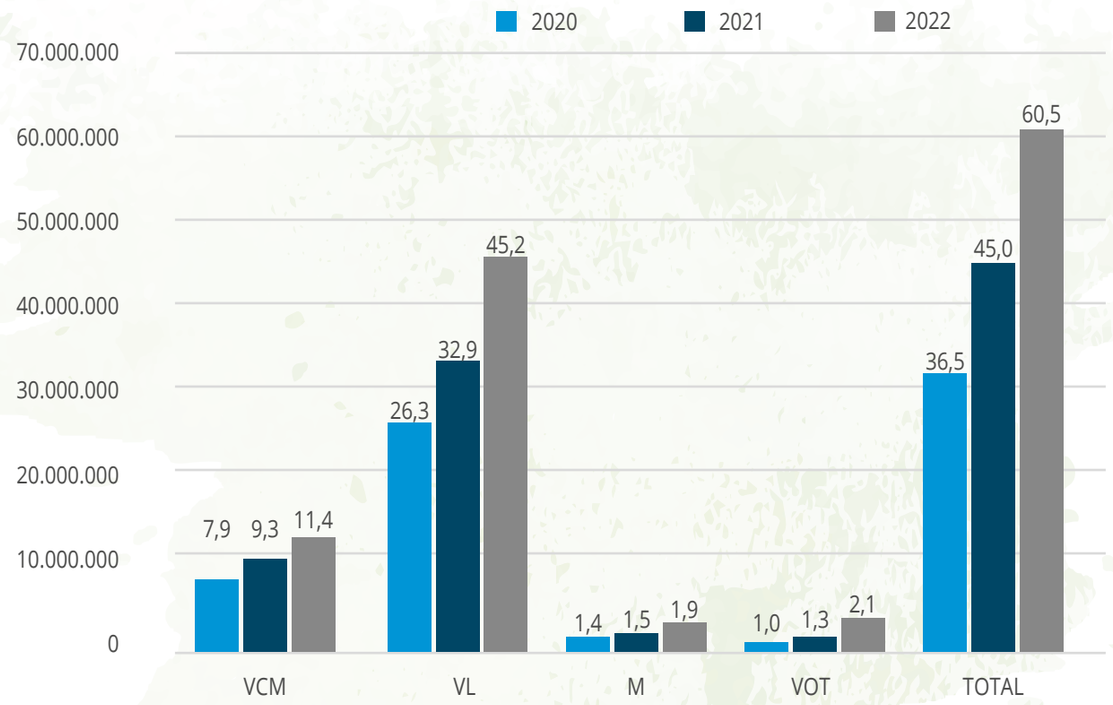
Recaudación por modalidad de canon 2022-Adif AV



El tráfico global, medido en términos de tren-km, creció en un 34,43% pasando de 45,0 millones de tren-km en 2021 a 60,6 millones en 2022. Esta variación responde al aumento de tráficos en todas las líneas, especialmente en los servicios VOT que aumentaron en un 55,92% junto a las nuevas líneas de AV en servicios de Larga Distancia que se han incrementado en un 37,66%.

En el siguiente gráfico se muestra la evolución del tráfico 2021-2022, medido en tren-km circulados, por tipo de servicio:

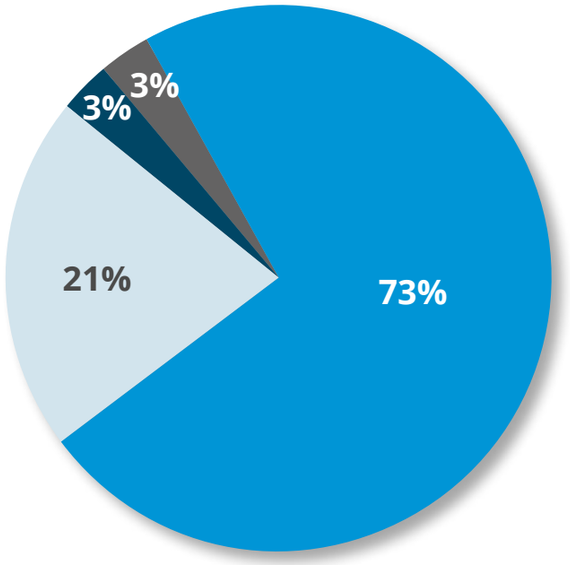
Distribución trenes-km por tipo de servicio 2020-2021-2022-Adif AV



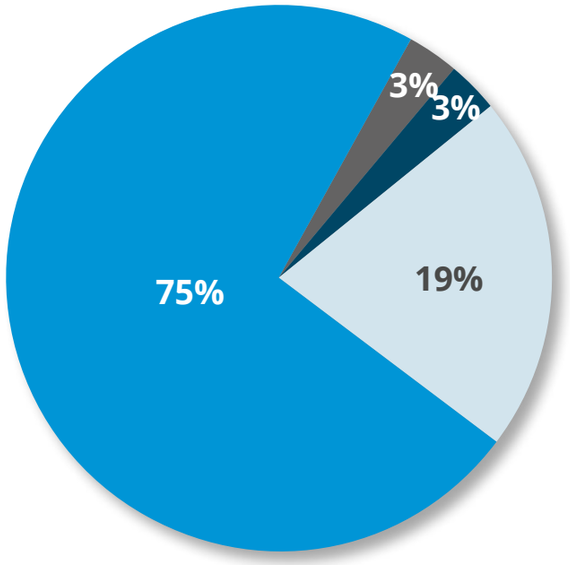
VCM - (viajeros de Cercanías y Media Distancia)
VL - (viajeros de Larga Distancia)
M - (Mercancías)
VOT - (Viajeros trenes formación, máquinas aisladas y trenes de prueba)

En el gráfico siguiente se recoge la **distribución por tipo de servicio de los tren-km circulados** en 2022:

Distribución trenes-km por tipo de servicio 2021-Adif AV



Distribución trenes-km por tipo de servicio 2022-Adif AV



VCM
M
VL
VOT

A continuación, se incluye una tabla en la que se recogen **las variaciones del número de tren-km circulados por los principales ejes de Adif AV en 2020, 2021 y 2022:**

MILES DE TRENES-KM UTILIZACIÓN DE LA RFIG	2020	2021	2022	VARIACIÓN	% VARIACIÓN
MADRID – ANDALUCÍA	10.738	12.289	16.085	3.796	30,89%
MADRID – LEVANTE	4.813	6.308	9.065	2.757	43,71%
MADRID – BARCELONA – FRONTERA FRANCESA	9.882	12.979	17.888	4.909	37,82%
MADRID – VALLADOLID – LEÓN – ZAMORA	3.156	4.401	7.570	3.169	72%
MADRID-BADAJOZ-LISBOA	-	0	192	192	100%
RESTO DE LÍNEAS	8.088	9.075	9.763	688	7,58%
TOTAL	**36.677**	**45.053**	**60.563**	**15.510**	**34,43%**

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 AV estableció para 2022 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 2022 en la red de Adif Alta Velocidad son las siguientes:

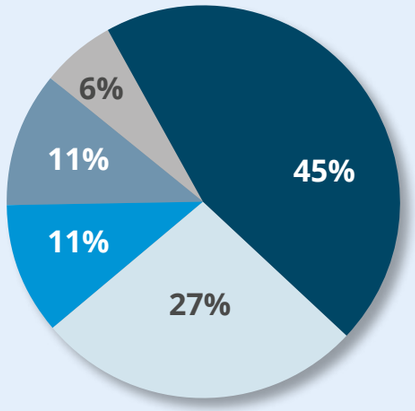
- Líneas del Eje 11-A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Bifurcación Venta de Baños.
- Líneas del Eje 12-A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francesa.
- Líneas del Eje 16-A.V. Olmedo - Medina - Zamora – Galicia.

La bonificación generada en Adif AV en 2022 ascendió a 1.278 miles de euros.

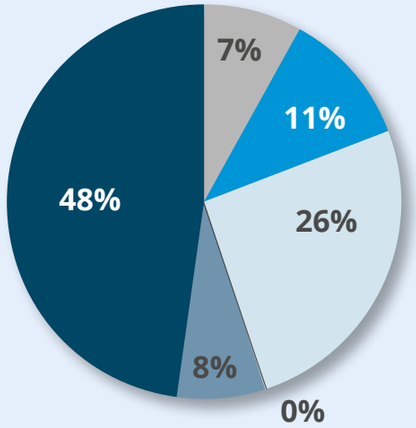
En los siguientes gráficos se presenta la distribución de la recaudación y de los tren-km circulados en 2022 entre los principales ejes de Adif AV:

Recaudación por Ejes

2021-Adif AV



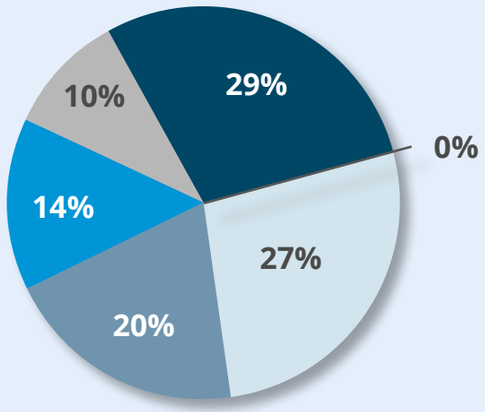
2022-Adif AV



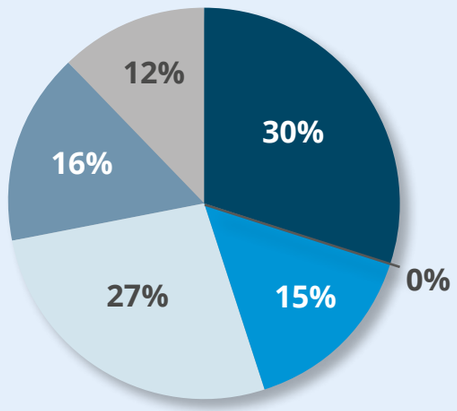
- MADRID-ANDALUCÍA
- MADRID-LEVANTE
- MADRID-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA
- MADRID-VALLADOLID-LEÓN-ZAMORA-GALICIA
- MADRID-BADAJOZ-LISBOA
- RESTO DE EJES

Distribución Tren-km por ejes

2021-Adif AV



2022-Adif AV



- MADRID-ANDALUCÍA
- MADRID-LEVANTE
- MADRID-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA
- MADRID-VALLADOLID-LEÓN-ZAMORA-GALICIA
- MADRID-BADAJOZ-LISBOA
- RESTO DE EJES

9.1.5. Cánones por utilización de estaciones y otras instalaciones

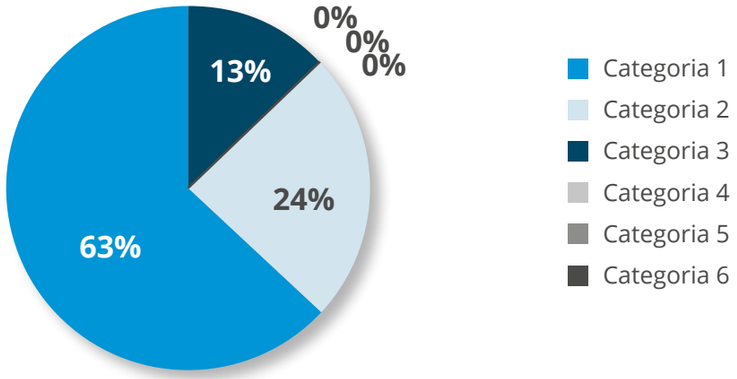
Los ingresos por cánones **por utilización de las estaciones y otras instalaciones crecieron un 51,39% respecto a 2021** como consecuencia de la ausencia de restricciones de movilidad ocasionadas por la pandemia.

Los ingresos por el canon **por utilización de estaciones de viajeros han crecido en un 52,07% respecto a 2021,** aún teniendo en cuenta que la modificación de la clasificación de estaciones ha supuesto, en Adif AV, que 4 estaciones han modificado su categoría por una superior y 2 estaciones la han modificado por una inferior. Asimismo, los ingresos correspondientes a la adición por intensidad de uso de las estaciones han supuesto un crecimiento del 68,09%, al incrementarse el número de viajeros subidos y bajados en estaciones durante 2022, en relación con 2021, según se muestra a continuación:

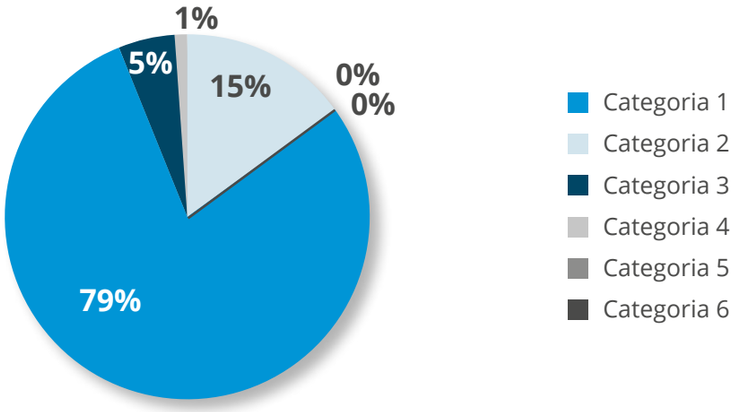
	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022	% Variación
Viajeros (Nº)	71.220.896	98.527.115	152.612.091	54,89%



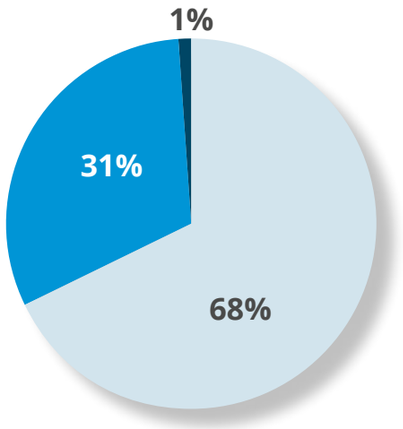
Recaudación por Estaciones de Viajeros 2021-Adif AV



Recaudación por Estaciones de Viajeros 2022-Adif AV

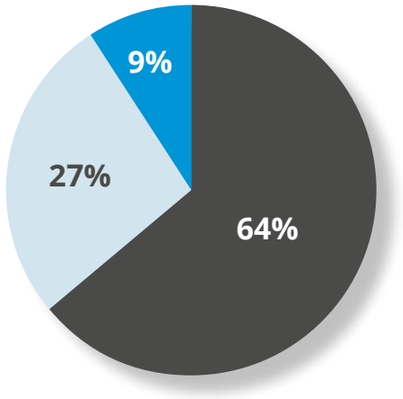


Recaudación por utilización de Otras Instalaciones 2021 - Adif AV



- Paso por cambiadores de ancho.
- Estacionamiento servicios comerciales de vía.
- Estacionamientos otras operaciones.
- Utilización vías otras instalaciones de servicio.
- Utilización puntos carga mercancías.
- Servicios fuera de horario apertura estación.

Recaudación por utilización de Otras Instalaciones 2022 - Adif AV



- Paso por cambiadores de ancho.
- Estacionamiento servicios comerciales de vía.
- Estacionamientos otras operaciones.
- Utilización vías otras instalaciones de servicio.
- Utilización puntos carga mercancías.
- Servicios fuera de horario apertura estación.



9.1.6. 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 2020, 2021 y 2022:

Importes en miles de euros	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Flujos de efectivo generados por las actividades de explotación	(240.521)	(691.682)	(311.270)
Flujos de efectivo aplicados en las actividades de inversión	(895.083)	(837.747)	(1.086.256)
Flujos de efectivo generados por las actividades de financiación	1.122.718	1.332.133	1.638.955
Aumento/disminución neta del efectivo o equivalentes	(12.886)	(197.296)	241.429

Importes en miles de euros	Ejercicio 2020	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
Subvenciones recibidas	134.345	196	359.680
Aportaciones del Estado	311.574	466.174	311.574
Cobros y pagos de instrumentos financieros	676.799	865.763	967.701
Total Flujos generados en actividades de financiación	**1.122.718**	**1.332.133**	**1.638.955**

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

El **Fondo de Maniobra** de Adif Alta Velocidad pasó de -591,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2021, a -876,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, lo que representa una variación neta negativa de 285,4 millones de euros. Esta situación no genera tensiones de liquidez para la Entidad teniendo en cuenta las aportaciones consignadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2022 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 2022 facilidades de crédito a corto plazo con instituciones financieras por un importe total de 355 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 en el ejercicio 2022 la apelación al crédito externo, de forma que, aunque tenía autorización para un incremento neto de su endeudamiento suscrito a largo plazo con entidades financieras y por emisiones de valores de renta fija en términos nominales por un importe total de 758 millones de euros, dicha deuda disminuyó en 753 millones de euros a final de ejercicio.

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, así como con otras entidades financieras y por emisiones de obligaciones realizadas al amparo del Programa EMTN, para financiar las inversiones en inmovilizado material contempladas en el Plan de Actuación Plurianual (PAP) en ejercicios anteriores.

El 11 de febrero de 2022 se renovó en la Bolsa de Valores irlandesa el folleto informativo del Programa EMTN por importe nominal de 8.000 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 con entidades financieras y por emisiones de valores de renta fija, en el 1,78% anual, a 31 de diciembre de2022, para una vida media de 9,19 años (1,59% anual, a 31 de diciembre de2021, para una vida media de 9,03 años).

9.1.7. 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.

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 de la ratio de cobertura SEC 2010 a 31 de diciembre de 2022, 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 2019 es de 0,80; este valor se ha aplicado de forma provisional a los importes de 2022 conforme a la recomendación de la IGAE.

- No se ha considerado en el cómputo de los ingresos las subvenciones de explotación.

Los **valores obtenidos a 31 de diciembre** son:

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Ingresos en Contabilidad Nacional (miles €)	612.485	845.754	1.321.224
Gastos en Contabilidad Nacional (miles €)	1.645.531	1.878.524	2.285.880
Ratio SEC 2010	37,22%	45,02%	57,8%

9.1.8. Inversiones realizadas durante el ejercicio

Durante el ejercicio 2022 (comparado con el ejercicio anterior) se han ejecutado las inversiones que se recogen en los cuadros adjuntos, detalladas **por naturaleza y por líneas:**

NATURALEZA	2020 MILES € (IVA incluido)	2021 MILES € (IVA incluido)	2022[1] MILES € (IVA incluido)
ELECTRIFICACIÓN Y TELECOMUNICACIONES	127.897	77.492	108.786
PLATAFORMA	482.277	371.388	811.348
SEÑALIZACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	154.291	84.505	104.659
EQUIPAMIENTO Y RESTO DE ACTUACIONES	195.804	251.101	301.466
VÍA	250.587	102.562	96.903
ESTACIONES Y TERMINALES DE MERCANCÍAS	61.717	202.685	130.031
TOTAL	**1.272.573**	**1.089.733**	**1.553.192**

[1] Adicionalmente a las inversiones anteriores por Naturaleza y Líneas relacionadas, durante el ejercicio 2022 se han registrado variaciones en el patrimonio de Adif Alta Velocidad en los activos que se indican a continuación **(datos en miles de € con IVA)**: PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN 540 // ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITTSA 100.418.

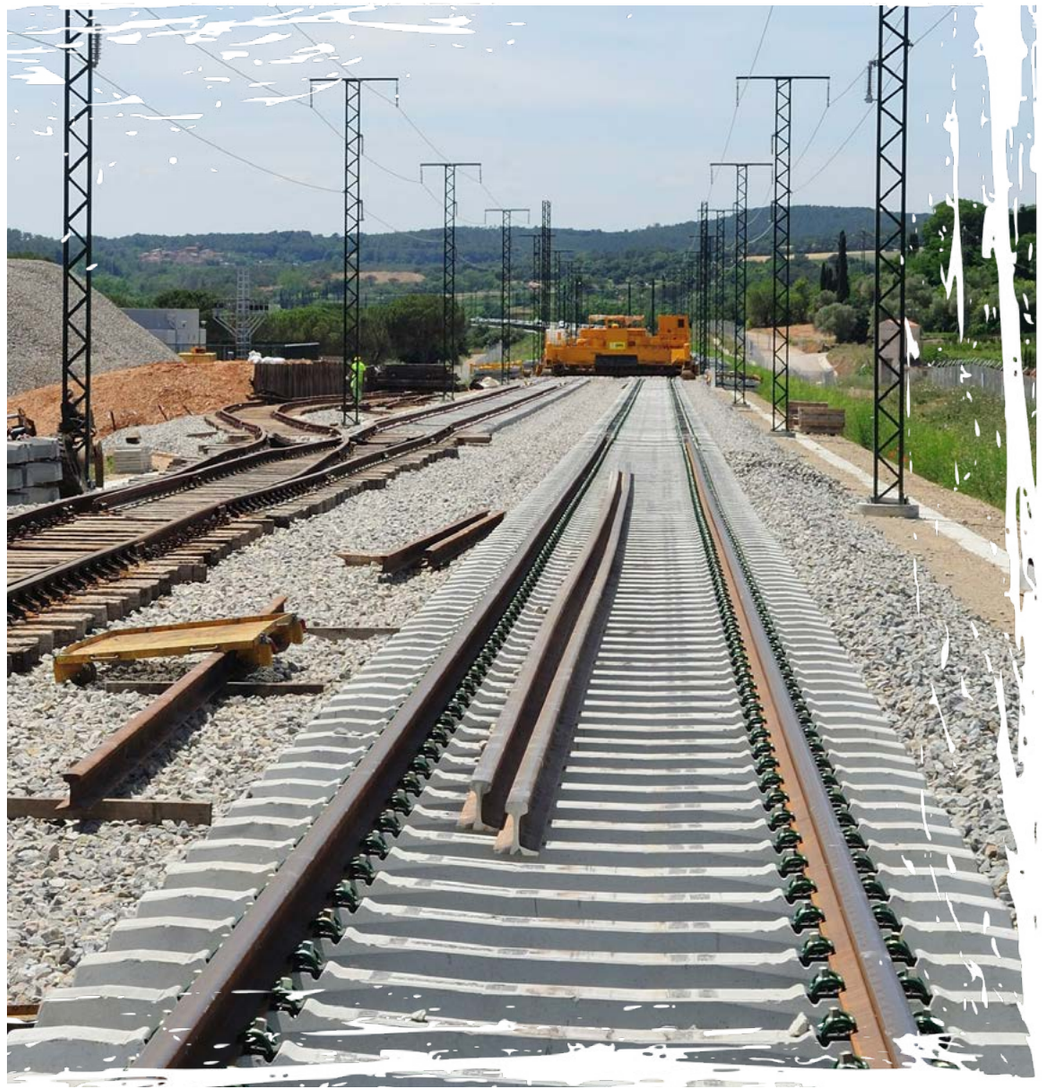
LÍNEAS	2020 MILES € (IVA incluido)	2021 MILES € (IVA incluido)	2022[1] MILES € (IVA incluido)
VANDELLÓS-VALENCIA	52.574	47.920	44.480
L.A.V. LEVANTE	80.641	29.476	48.298
L.A.V. ALMERIA-MURCIA	40.753	87.599	271.718
L.A.V. BOBADILLA-GRANADA	43.120	14.730	-5.036
VANDELLOS-TARRAGONA	20.825	8.504	-11.642
PALENCIA-AGUILAR DE CAMPOO	682	6.064	10.282
CABECERA NORTE DE CHAMARTIN	7.956	32.810	28.749
L.A.V. ASTURIAS (VARIANTE DE PAJARES)	109.098	-2.226	42.709
L.A.V. VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS	30.384	24.684	9.569
L.A.V. VALLADOLID-BURGOS-VITORIA	24.614	17.168	15.095
L.A.V. VITORIA-BILBAO-SAN SEBASTIÁN	132.714	165.582	225.469

Continuación tabla en página siguiente

Continuación tabla página anterior

LÍNEAS	2020 MILES € (IVA incluido)	2021 MILES € (IVA incluido)	2022[1] MILES € (IVA incluido)
L.A.V. MADRID-EXTREMADURA	140.760	146.903	90.290
L.A.V. GALICIA (OLMEDO-LUBIÁN-ORENSE)	277.829	63.251	24.860
L.A.V. ZARAGOZA-PAMPLONA (CASTEJÓN-PAMPLONA)	31.580	28.206	68.207
CONEXIÓN U.I.C CHAMARTÍN-ATOCHA-TORREJÓN	27.731	42.853	13.377
EJE ATLÁNTICO (CORUÑA-VIGO)	-34.485	116.815	5.474
IMPUTABLE AL CONJUNTO DE LA RED	79.826	86.877	86.551
INVERSIÓN EN LINEAS EN EXPLOTACION	175.117	57.745	202.577
VARIANTE DE OURENSE	4.752	5.631	-202
ESTACIONES Y OTROS ACTIVOS	26.105	109.141	382.369
TOTAL	**1.272.573**	**1.089.733**	**1.553.192**

[1] Adicionalmente a las inversiones anteriores por Naturaleza y Líneas relacionadas, durante el ejercicio 2022 se han registrado variaciones en el patrimonio de Adif Alta Velocidad en los activos que se indican a continuación **(datos en miles de € con IVA)**: PRÉSTAMOS PARTICIPATIVOS A SOCIEDADES DE INTEGRACIÓN 540 // ACTIVOS PROCEDENTES DE SEITTSA 100.418.



9.2. Proyección internacional [1]



HITOS

- Continuación del **Plan de Comunicación,** de manera que las relaciones con los medios de comunicación han seguido manteniendo la fluidez habitual.
- Materializar la **visión estratégica de la Oficina para el Corredor Mediterráneo** en el **Plan de Acción y** el **Plan de Comunicación** de la compañía.
- Desarrollo del SIG **(Sistema de Información Geográfico)** del **Corredor Mediterráneo.**
- Gestión de la **participación de Adif AV** en los **corredores europeos Atlántico y Mediterráneo** de mercancías.



COMPROMISOS

CORREDOR MEDITERRÁNEO

- **Profundizar en las actividades de la Comisión Europea en el ámbito de la Red TEN-T** que recorta el recorrido del Corredor Mediterráneo desde Zahony (Hungría) a Zagreb (Croacia).
- Ejecución del **túnel pasante y la doble plataforma Valencia-Castellón**; avanzar en el desarrollo del Estudio Informativo del tramo Almería-Granada; y seguir participando en el Grupo de Trabajo para el Estudio de Capacidad del tramo Algeciras-Bobadilla.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 5 (POAR-OE5)**

Las **principales asociaciones y organizaciones internacionales** de las que Adif AV forma parte son: EIM *(European Infrastructure Managers)*, UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), *RailNetEurope* (RNE), Plataforma PRIME de gestores de infraestructura ferroviaria. Adif AV también colabora y sigue las iniciativas en materia de interoperabilidad de la ERA, el ERTMS Users Group o la iniciativa conjunta de investigación europea Shift2Rail, entre otros[1].

Adif AV participa además en varias **Agrupaciones Europeas de Interés Económico (AEIEs)** como la TGC Pirineos con Francia; AVEP con Portugal, Vitoria Dax con Francia, además de los Corredores ferroviarios de mercancías Mediterráneo y Atlántico con varios países europeos. En todas ellas se debaten medidas para mejorar las conexiones transfronterizas.





	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Presencia en asociaciones y organismos internacionales (Nª de reuniones a las que se asiste)*	224	331	143
Presencia en proyectos y actividades internacionales (Nº de actividades realizadas)*	45	60	66

[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 2-28**: Afiliación a asociaciones
* Dato agregado Adif y Adif AV

9.2.1.1. Corredor Mediterráneo

El Corredor Mediterráneo a escala europea **atraviesa 6 países: España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia y Hungría,** aunque en la revisión del reglamento 1153/2021, se propone que el recorrido del Corredor Mediterráneo finalice en Zagreb (Croacia) en lugar de Zahony (Hungría).

Dentro de la actividad internacional de la **Oficina del Corredor Mediterráneo** destaca la participación en los Foros del Corredor Mediterráneo Europeo, los *Working Groups* Europeos, o las cumbres transfronterizas España Francia o sobre la nueva línea Lyon – Turín.

Del mismo modo, se ha participado en los ***Connecting Europe Days,*** donde la Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo contó con un stand propio en representación del Grupo MITMA, y a través del cual se pudo exponer a todos los participantes la dimensión del Corredor Mediterráneo en todo su recorrido.

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

Adif también colabora y sigue las iniciativas en materia de interoperabilidad de la ERA, el ERTMS Users Group o la iniciativa conjunta de investigación europea Europe's Rail, entre otros.

Como novedad en al ámbito internacional es de destacar la propuesta de revisión del reglamento Ten-T, que trata de adaptar la red TENT al futuro y alinearla con los objetivos del Pacto Verde Europeo y de la Ley de Clima de la UE.

Respecto all Corredor Ferroviario de Mercancías Mediterráneo, este conecta 6 países del arco mediterráneo y Este de Europa con el objetivo de incrementar el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril. Une España, Francia, Italia, Eslovenia, Hungría y Croacia con **más de 7.000 kilómetros** de ruta. Está conectado en diferentes puntos a otros 6 Corredores Europeos de Mercancías.

Además, Adif forma parte de las AEIEs Vitoria Dax, que gestiona la conexión con Francia por el País Vasco; la TGC Pirineos, que realiza estudios para una posible conexión con Francia por la zona de Aragón; y AVEP, a través de la cual se trabaja para mejorar la relación ferroviaria con Portugal.



La mayor aportación que realiza la **Oficina del Corredor Mediterráneo** es sin duda el diálogo con los grupos de interés, habiendo realizado unas **162 reuniones** durante el año 2022. Además, es vital la **coordinación de actuaciones en el grupo MITMA** para la ejecución de las obras del Corredor Mediterráneo

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Reuniones relacionadas con AEIEs	65	52	87

9.2.1.2. Corredor Atlántico

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

Ambos disponen de sendas **Ventanillas Únicas –One Stop Shops-** ubicadas en Madrid para el Corredor Atlántico, y en Milán (Italia) para el Corredor 6, con objeto de atender, tramitar y coordinar las peticiones de los surcos internacionales de mercancías que gestionan los Corredores.

El corredor **conecta cuatro países** que están representados en la AEIE a través de sus administradores de infraestructuras principales: IP (Portugal), Adif (España), SNCF Réseau (Francia) y DB Netz (Alemania). Su objetivo es el incremento del tráfico internacional de mercancías por ferrocarril, desarrollando conexiones ferroviarias competitivas y eficientes sobre los **6.200 kilómetros** de infraestructura ferroviaria que recorre.

También se han realizado actualizaciones sobre la matización del alcance de las acciones de los procedimientos, su adaptación a documentos normativos reglamentarios o la facilitación de guías/catálogos que permitan una cumplimentación más pautada de estos procedimientos.



9.3. Consolidar alianzas de éxito[1]

9.3.1. Patrimonio y Urbanismo

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



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

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

El programa anual de incorporación al Inventario de Bienes Inmuebles de los terrenos correspondientes a líneas de Alta Velocidad ha conllevado la creación de 45 Unidades de Inventario, así como la incorporación de nueva documentación a 53 ya existentes, con un total de 19.567 fincas con 37.345 documentos asociados que representan un total de 23,2 millones de m².

Los **proyectos destacados** durante el ejercicio 2022 son los siguientes:

- **Madrid Nuevo Norte:** Continua el proceso de ejecución del planeamiento de los sectores de la MP del PGOUM en el ámbito de MNN. El 28 de abril de 2022 se suscribió el Acuerdo de Prórroga del plazo establecido en la Cláusula Séptima del Documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato, por lo que se prorrogaba el plazo para el otorgamiento de escrituras hasta el 23 de diciembre de 2022. El 11 de mayo de 2022, se suscribió el Convenio de Colaboración entre la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y la sociedad Distrito Castellana Norte, S.A..

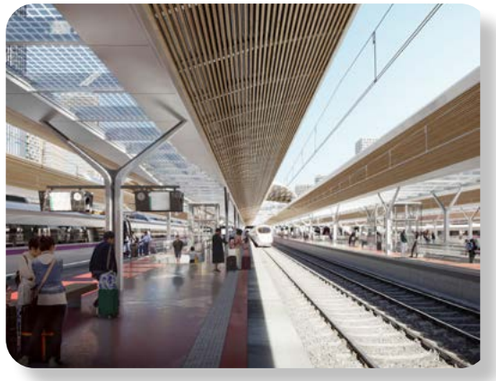
Por otro lado, la Asamblea General de la Comisión Gestora "Centro de Negocios-Chamartín" aprobó adjudicar el contrato de redacción y tramitación del Proyecto de Urbanización del Parque Central de Centro de Negocios y el contrato de redacción y tramitación del Proyecto constructivo de la ampliación del Puente de Mauricio Legendre y nuevo Puente en Antonio Cabezón.

La Comisión Técnica de Seguimiento del Convenio de colaboración para la coordinación, financiación y ejecución de las actuaciones singulares previstas en la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid aprobó, el Plan de Coordinación y Ejecución del Convenio Marco.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030**, Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 6 (POAR-OE6)**

La Asamblea General de la Comisión Gestora “Centro de Negocios-Chamartín” aprobó adjudicar el contrato de redacción y tramitación de las Bases y Estatutos, así como la constitución e inscripción en el Registro de Entidades Urbanísticas Colaboradoras de la futura Junta de Compensación.
La Comisión Gestora “Malmea-San Roque-Tres Olivos” hizo pública la asunción de la iniciativa para la ejecución mediante el sistema de compensación de la Unidad de Ejecución coincidente





con el APE 08.20 “Malmea- San Roque-Tres Olivos” del PGOUM. Comunidad de Madrid, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 106.1 e) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, de Suelo de la Comunidad de Madrid.

El Consejo de ministros, en su reunión de 27 de septiembre de 2022 autorizó a Adif a formalizar un acuerdo con la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos para delimitar la superficie de titularidad de ambas compañías en el entorno de la estación de Chamartín.

El 7 de noviembre de 2022 se llevó a cabo el acto de inicio de las obras previas a los proyectos de urbanización de Madrid Nuevo Norte en la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor.

La Asamblea General de la Comisión Gestora “Malmea- San Roque-Tres Olivos” aprobó adjudicar el contrato de redacción y tramitación del Proyecto de Urbanización del APE 08.20 “Malmea- San Roque-Tres Olivos”.

El 8 de noviembre de 2022 se suscribió el Acuerdo de Prórroga del plazo establecido en la Cláusula Séptima del Documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato, por lo que se prorroga el plazo para el otorgamiento de escrituras hasta el 30 de noviembre de 2023.

El 11 de diciembre de 2022 se suscribió el Acuerdo Patrimonial entre Adif y Correos y Telégrafos, SME, para la regularización de la situación en el Registro de la Propiedad de la parcela catastral de referencia 2511102VK4821A0001ES.



Con fecha 12 de diciembre de 2022, los propietarios mayoritarios de los terrenos que conforman el APE 08.21 “Las Tablas Oeste” hicieron pública su intención de promover ante el Ayuntamiento de Madrid la iniciativa privada para el desarrollo urbanístico de dicho ámbito mediante el sistema de compensación, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 106.1 e) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, de Suelo de la Comunidad de Madrid.



Con fecha 13 de diciembre de 2022, se reunió la Comisión de Valoración de AdifAlta Velocidad, del expediente de concurso de proyectos con intervención de jurado para la contratación de los “Servicios para la transformación de la estación de Madrid Chamartín y su integración urbana. Redacción de anteproyectos, proyectos básicos y constructivos”. Se calculó la valoración global de las ofertas resultando como mejor clasificada la presentada por la UTE ESTEYCO-UNStudio-b720 ARQUITECTURA SLP, bajo el Lema Chamartín, Ecosistema Abierto.

- **Nuevo Complejo Ferroviario de Atocha:** Participación en la adecuación del planeamiento del "Nuevo Complejo Ferroviario de la estación de Atocha (Madrid). Anteproyecto de la fase 3. Conexión de gran capacidad, ampliación de Cercanías y vestíbulos este de Atocha". Coordinando el grupo de trabajo constituido con el Area de Gobierno de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Madrid de cara a la preparación y tramitación de una modificación del PGOUM.

- **Convenios y protocolos:** En 5 de los convenios y protocolos firmados en 2022, al ser Área Proponente, la DPU ha llevado directamente su negociación y tramitación, estos son: Granollers, Vigo, Lleida, Adenda Bajo de la Cabezuela en Puerto Real y Tortosa). En los 10 restantes, ha participado como Área Colaboradora asesorando a otras Direcciones tanto de Adif como Adif AV en cuestiones patrimoniales y urbanísticas como por ejemplo Reus, Partes del Vallés, Protocolo y posterior convenio de Cuenca o A Coruña entre otros.

  + Firma de **15 Convenios y Protocolos.**

- **Informes a planeamiento e Informes patrimoniales y urbanísticos:**

  + Tramitación de **215 informes patrimoniales-urbanísticos.**

  + Emisión de **450 informes de planeamiento urbanístico,** sugerencias y/o alegaciones a distintos instrumentos de planeamiento.

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

- **Seguimiento de Sociedades Mixtas:** Se ha llevado a cabo el seguimiento de diez Sociedades Mixtas desde el ámbito de la competencias patrimoniales y urbanísticas, analizándose numerosos proyectos y planes urbanísticos de las mismas y generándose por ello **20 informes de seguimiento** y participando en más de 50 reuniones de los diferentes grupos técnicos constituidos al efecto y de las respectivas Comisiones de Seguimiento de dichas Sociedades.

- **Procedimiento de reducción de zona de dominio público y de la línea límite de edificación:**

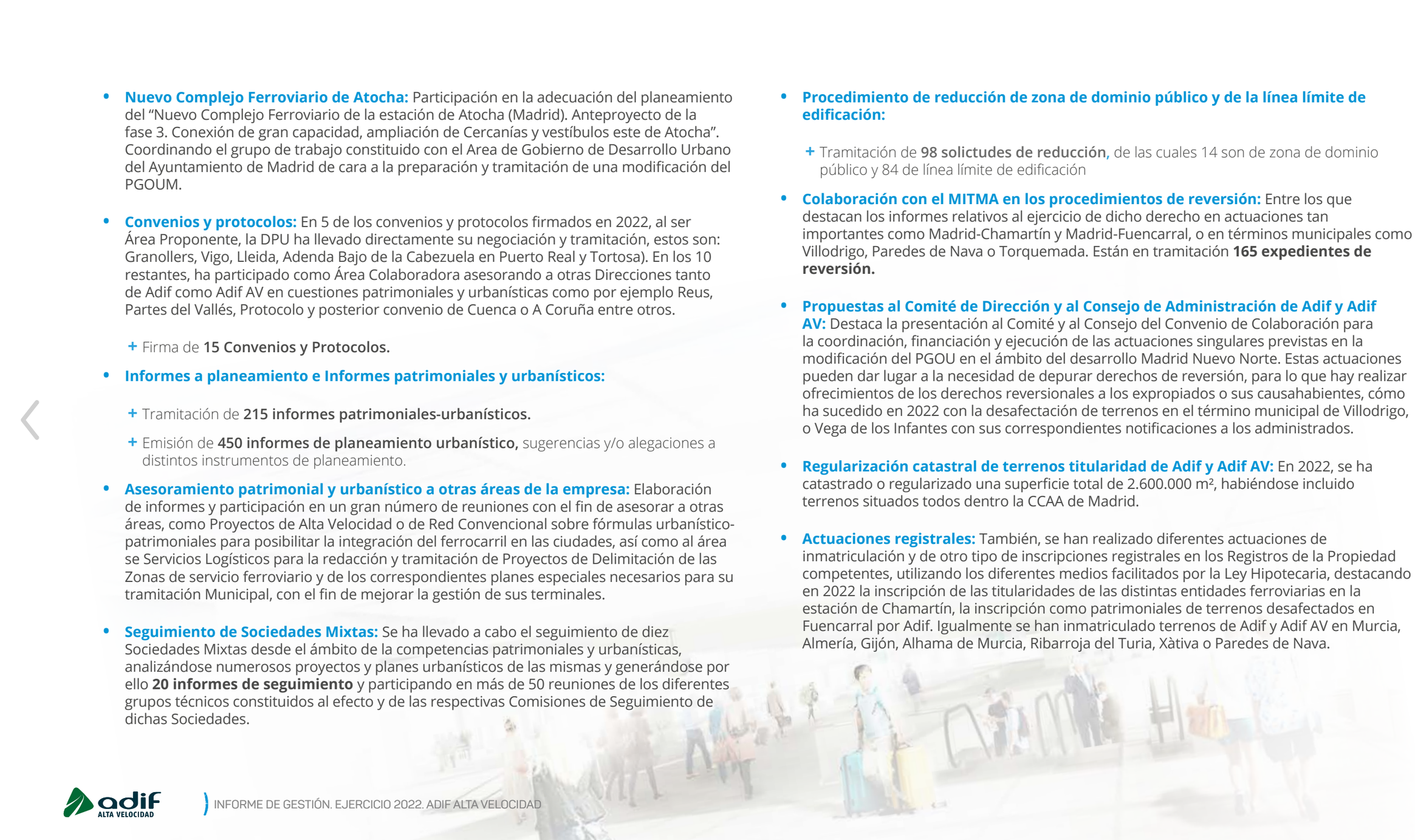
  + Tramitación de **98 solictudes de reducción,** de las cuales 14 son de zona de dominio público y 84 de línea límite de edificación

- **Colaboración con el MITMA en los procedimientos de reversión:** Entre los que destacan los informes relativos al ejercicio de dicho derecho en actuaciones tan importantes como Madrid-Chamartín y Madrid-Fuencarral, o en términos municipales como Villodrigo, Paredes de Nava o Torquemada. Están en tramitación **165 expedientes de reversión.**

- **Propuestas al Comité de Dirección y al Consejo de Administración de Adif y Adif AV:** Destaca la presentación al Comité y al Consejo del Convenio de Colaboración para la coordinación, financiación y ejecución de las actuaciones singulares previstas en la modificación del PGOU en el ámbito del desarrollo Madrid Nuevo Norte. Estas actuaciones pueden dar lugar a la necesidad de depurar derechos de reversión, para lo que hay realizar ofrecimientos de los derechos reversionales a los expropiados o sus causahabientes, cómo ha sucedido en 2022 con la desafectación de terrenos en el término municipal de Villodrigo, o Vega de los Infantes con sus correspondientes notificaciones a los administrados.

- **Regularización catastral de terrenos titularidad de Adif y Adif AV:** En 2022, se ha catastrado o regularizado una superficie total de 2.600.000 m², habiéndose incluido terrenos situados todos dentro la CCAA de Madrid.

- **Actuaciones registrales:** También, se han realizado diferentes actuaciones de inmatriculación y de otro tipo de inscripciones registrales en los Registros de la Propiedad competentes, utilizando los diferentes medios facilitados por la Ley Hipotecaria, destacando en 2022 la inscripción de las titularidades de las distintas entidades ferroviarias en la estación de Chamartín, la inscripción como patrimoniales de terrenos desafectados en Fuencarral por Adif. Igualmente se han inmatriculado terrenos de Adif y Adif AV en Murcia, Almería, Gijón, Alhama de Murcia, Ribarroja del Turia, Xàtiva o Paredes de Nava.



9.3.2. Sociedades de integración ferroviaria

A través de una encomienda con Adif, se lleva a cabo la coordinación con las distintas Sociedades de Integración participadas por Adif Alta Velocidad, y que son las encargadas del desarrollo de las operaciones de integración del FFCC en las ciudades. Además, se llevan a cabo las siguientes aportaciones que contribuyen a la sostenibilidad económica de Adif Alta Velocidad:

- Colaboración en el control y seguimiento del riesgo asumido por Adif AV en las operaciones de financiación, refinanciación y/o reestructuración bancaria de las sociedades de integración.
- Supervisión del estado y desarrollo de los Convenios de las Sociedades de Integración en relación con las relaciones contractuales que estas Sociedades mantienen con Adif AV mediante un control y seguimiento exhaustivos.
- Realización de la coordinación interna con las Sociedades de Integración para la elaboración de los análisis de viabilidad económico-financiera de las actuaciones a desarrollar en el marco de las Sociedades.

Respecto a las **actuaciones, competencias y obligaciones adquiridas en los convenios suscritos,** destacar:

- Se ha colaborado en la redacción de los pliegos para la redacción de los proyectos para la integración del ferrocarril en las ciudades de Bilbao y Vitoria.
- Se ha colaborado en el desarrollo y ejecución de las obras del Canal de acceso Fase 3 de la ciudad de Valencia.
- Se ha suscrito el Préstamo Participativo correspondiente a la anualidad 2022 del plan de integración de Alicante.
- Se han adecuado los vencimientos de los préstamos otorgados a tres sociedades de integración (Palencia, Valencia y Logroño).
- Se han regulado los compromisos económicos adquiridos en los planes de integración de Almería, Murcia y Valladolid.



	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Convenios, acuerdos, protocolos de integración con las sociedades de Integración en las que participa Adif AV[1]	56	62	71

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

9.3.3. Grupo Societario

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

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

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

Asimismo, se trabaja en la coordinación y comunicación con dichas sociedades, así como con los organismos regionales y locales que participan en las mismas, contribuyendo a la protección y el diálogo con los grupos de interés de Adif AV, mitigando las posibilidades de que se produzcan y se materialicen riesgos de carácter reputacional.

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

- Valoración de las acciones de Renfe Operadora en las sociedades de integración para su compra por Adif y Adif AV.
- Evaluación del cumplimiento de acuerdos de los Consejos de Administración, Juntas Generales, Comisiones Ejecutivas y de Auditoría celebrados durante el ejercicio.
- Licitaciones en Almería Alta Velocidad: Anteproyecto de urbanización, Asistencia en la Plataforma de contratación del sector público, Implantación del cumplimiento normativo y preparación de los pliegos para las licitaciones de la Asesoría fiscal y contable y la de servicios de Auditoría de cuentas.
- Licitaciones en Palencia Alta Velocidad: Asistencia en la Plataforma de contratación del sector público, Implantación del cumplimiento normativo y preparación de los pliegos para las licitaciones de la Asesoría fiscal y contable y la de servicios de Auditoría de cuentas.
- Licitaciones en Alta Velocidad Vitoria: Asistencia en la Plataforma de contratación del sector público, Implantación del cumplimiento normativo y preparación de los pliegos para la licitación de la Asesoría fiscal y contable y de la Auditoría de cuentas.
- Contrataciones de Adif/Adif AV: actualización de la valoración de acciones de REDALSA .
- Plan Estratégico de EMFESA. Aprobación por los Consejos de Administración de Adif/Adif AV.
- Tarifas de EMFESA. Aprobación por los Consejos de Administración de Adif/Adif AV.
- Modificación del objeto social de EMFESA. Aprobación por los Consejos de Administración de Adif/Adif AV y posterior aprobación del Acuerdo por el Consejo de Ministros.
- Liquidación de NECSA: Comprobación de saldos deudores y acreedores previos a balance de liquidación y del contrato de cesión de crédito entre Adif y Adif AV.
- Adecuación de los objetos sociales de las filiales: se ha aprobado por el Consejo de Ministros la modificación del objeto social de "EMFESA"

- Racionalización del "Grupo Societario", procediendo a realizar los trámites necesarios para desinvertir en aquellas sociedades que no aporten valor a la E.P.E. Actualmente se está trabajando en la liquidación de NECSA habiéndose suscrito un contrato de cesión de crédito entre Adif y Adif AV.

Por otro lado, en la ejecución de las **Operaciones de Integración**, cabe destacar que actualmente en 13 ciudades españolas estas operaciones se gestionan a través de una sociedad de integración de la que Adif AV es socio ostentando entre el 30% y el 40% de su capital social (dependiendo de la Sociedad). Dentro del Grupo Societario se trabaja en el desarrollo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través del fomento y promoción de la constitución de alianzas eficaces en la esfera pública y publico/privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas. Para el año 2023 se prevee la creación de 2 sociedades con *Train Port* Barcelona y con la Comunidad Valenciana.

La mayor aportación que ha realizado por parte de este grupo es el seguimiento continuo de la situación económico-financiera de las entidades participadas por Adif AV, especialmente en las sociedades filiales y de integración del ferrocarril, con el fin de detectar cualquier desviación importante que conlleve problemas de estabilidad de la sociedad, y, por ende, riesgo en las inversiones financieras realizadas por Adif AV, poniendo en riesgo su sostenibilidad.

- Estas sociedades traen causa de **convenios suscritos entre el Ministerio de Fomento (actualmente MITMA) y sus E.P.E. y las administraciones autonómicas y locales.** Dichos convenios recogen el conjunto de las actuaciones ferroviarias, de integración y urbanísticas necesarias, detallando sus costes y modo de financiación.

- En los últimos años, ha sido necesario hacer revisiones de estas operaciones de integración y materializar acciones basadas en la **revisión de los planes de integración** planteando nuevas soluciones, adecuación de la financiación, eliminación de endeudamiento externo, puesta en valor de suelos desafectados, etc. En esta línea, y enmarcado en el Plan Estratégico 2030, se está desarrollando un **Plan de Acción** cuyo objetivo principal es establecer los mecanismos y análisis necesarios para mejorar y optimizar la gestión de las operaciones de integración realizadas en el ámbito de las Sociedades de Integración y, en su caso, proponer medidas alternativas a la gestión de estas operaciones, cuyo objetivo principal es mejorar la integración urbana del ferrocarril mejorando el impacto económico, social y ambiental, así como la movilidad y sostenibilidad de la ciudad.



En este sentido, se realiza la **coordinación con las distintas Sociedades de Integración participadas por Adif AV**. Asimismo, se lidera la coordinación y comunicación con dichas sociedades, así como con los organismos regionales y locales que participan en las mismas, contribuyendo a la protección y el diálogo con los grupos de interés de Adif AV y mitigando las posibilidades de que se produzcan y se materialicen riesgos de carácter reputacional.

Además, se llevan a cabo, entre otras, las siguientes **aportaciones que contribuyen a la sostenibilidad económica de la Entidad:**

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

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

Indicar, además, que, durante el ejercicio 2022 y en el marco de estas sociedades de integración, y en colaboración con otras áreas de Adif, Adif AV, MITMA, Ayuntamientos y Comunidades Autónomas se han constituido **grupos de trabajo técnicos** que se han venido reuniendo a lo largo del año, desarrollado diversos trabajos de redacción de planes y proyectos y ejecución de obras en el ámbito urbanístico y ferroviario, y suscrito diversos documentos como, por ejemplo, el Convenio para la ejecución de las obras del Canal de Acceso Fase 3 de Valencia, y los Protocolos para la integración del ferrocarril en Bilbao y Vitoria.

Por otro lado, dentro de la iniciativa estratégica del Plan de Acción para la mejora de la coordinación y control de las operaciones de integración, se ha elaborado la fase 4 del "Estudio de Impacto del Ferrocarril en las Ciudades" en el que se ha modificado la metodología con respecto a los trabajos anteriores, incidiendo en la valoración de soluciones de permeabilidad y alternativas a los soterramientos.

Asimismo, desde el punto de vista del **buen gobierno** llevado a cabo para la **adecuación financiera de las sociedades de integración,** como se ha indicado anteriormente, en el ejercicio 2022, se han instrumentado los contratos necesarios para el cumplimiento de los compromisos económicos adquiridos en los nuevos planes de integración, se ha adecuado los vencimientos de los préstamos otorgados a diferentes sociedades y se ha llevado a cabo la regularización de los compromisos económicos en varias ciudades.

9.4. Información sobre la contratación realizada

A continuación, se incluye información detallada de la **actividad de Contratación** durante el ejercicio 2022:

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES 2021 (Importes sin IVA en Millones €)

Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Dirección de Construcción	70	136,04	284	1.723,89
Dirección de Energía y Red de Fibra	5	2,41	23	36,20
Dirección de Proyectos de AV y Estaciones	5	1,76	86	82,48
Resto	0	-	3	0,03
Totales	**80**	**140,21**	**396**	**1.842,60**

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES 2021 (Importes sin IVA en Millones €)

Dirección	Nº Encargos Medios Propios	Importe Encargos	Nº Total Licitaciones	Importe Total Licitado
Dirección de Construcción	69	131,03	271	1.119,78
Dirección de Energía y Red de Fibra	5	2,39	44	432,93
Dirección de Proyectos de AV y Estaciones	5	1,67	76	5,45
Resto	0	-	3	0,03
Totales	**79**	**135,09**	**394**	**1.558,19**

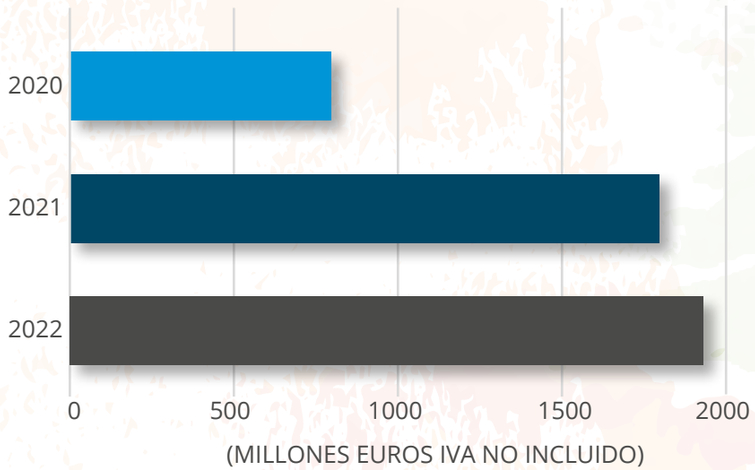
CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES 2022	(Importes sin IVA en Millones €)			
Dirección	**Nº Encargos Medios Propios**	**Importe Encargos**	**Nº Total Licitaciones**	**Importe Total Licitado**
Dirección de Construcción	76	95,73	273	2.000,99
Dirección de Energía y Red de Fibra	5	4,45	17	1.504,42
Dirección de Proyectos de AV y Estaciones	4	0,75	89	67,45
Resto	1	0,15	5	0,25
Totales	**86**	**101,08**	**384**	**3.573,11**

CUADRO RESUMEN DE ADJUDICACIONES 2022	(Importes sin IVA en Millones €)			
Dirección	**Nº Encargos Medios Propios**	**Importe Encargos**	**Nº Total Licitaciones**	**Importe Total Licitado**
Dirección de Construcción	77	96,41	303	1.814,75
Dirección de Energía y Red de Fibra	5	4,45	25	64,87
Dirección de Proyectos de AV y Estaciones	4	0,75	94	97,87
Resto	1	0,15	5	0,24
Totales	**87**	**101,76**	**427**	**1.977,73**

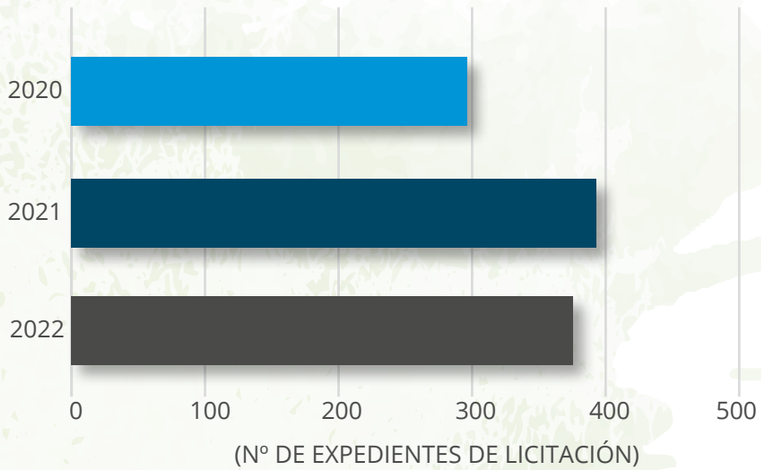
CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO 2021	(Importes sin IVA en Millones €)		
Procedimiento / Criterio	**Nº Expedientes**	**Importes**	**% Imp**
Abierto	**176**	**1.645,78**	**89,3%**
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	119	1.573,47	85,4%
• Precio (un criterio)	57	72,31	3,9%
Restringido	**1**	**0,60**	**0,0%**
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	1	0,60	0,0%
• Precio (un criterio)	-	-	-
Negociado	**136**	**55,96**	**3,0%**
• Con Publicidad	**1**	**12,65**	**0,7%**
• Sin Publicidad	**33**	**41,84**	**2,3%**
- Emergencias	7	4,94	0,3%
- Vinculación tecnológica	24	36,56	2,0%
- Otras Causas	2	0,34	0,0%
• Contratos Menores	102	1,47	0,0%
Pedidos contra Ac. Marco	**3**	**0,05**	**0,0%**
Total Licitado	**316**	**1.702,39**	**92,4%**
Encargos a Medios Propios	**80**	**140,22**	**7,6%**
TOTALES	**396**	**1.842,61**	**100,0%**

CUADRO RESUMEN DE LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO 2022	(Importes sin IVA en Millones €)		
Procedimiento / Criterio	**Nº Expedientes**	**Importes**	**% Imp**
Abierto	**156**	**1.958,29**	**54,8%**
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	119	1.835,86	51,4%
• Precio (un criterio)	37	122,43	3,4%
Restringido	**0**	**0,00**	**0,0%**
• Oferta más ventajosa (varios criterios)	0	0,00	0,0%
• Precio (un criterio)	-	-	-
Negociado	**136**	**1.501,39**	**42,0%**
• Con Publicidad	**2**	**1.438,98**	**40,3%**
• Sin Publicidad	**26**	**60,58**	**1,7%**
- Emergencias	1	3,44	0,1%
- Vinculación tecnológica	20	53,01	1,5%
- Otras Causas	5	13	0,1%
• Contratos Menores	108	1,83	0,1%
Pedidos contra Ac. Marco	**6**	**12,34**	**0,3%**
Total Licitado	**298**	**3.472,02**	**97,2%**
Encargos a Medios Propios	**86**	**101,09**	**2,8%**
TOTALES	**384**	**3.573,11**	**100,0%**

IMPORTE TOTAL LICITADO

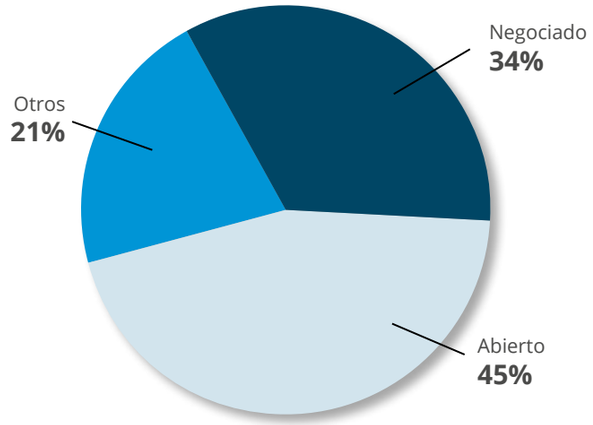


NUMERO TOTAL LICITACIONES

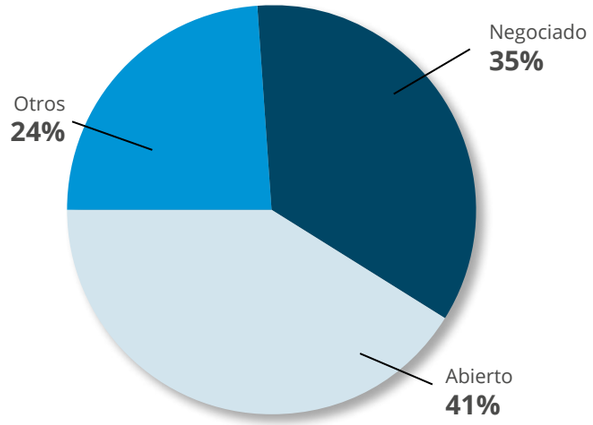




Nº TOTAL EXPEDIENTES DE LICITACIÓN 2021

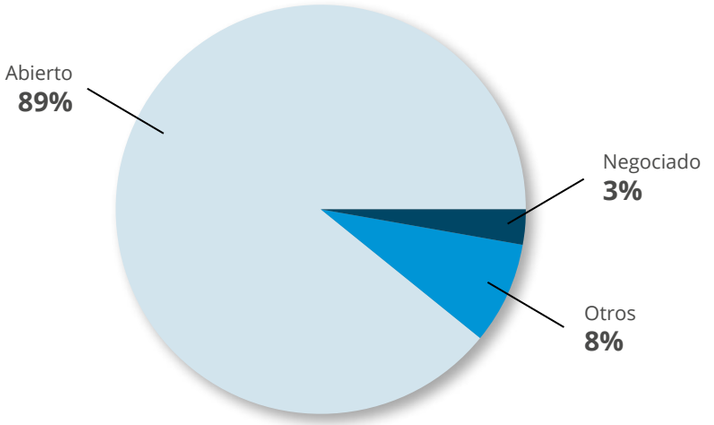


Nº TOTAL EXPEDIENTES DE LICITACIÓN 2022



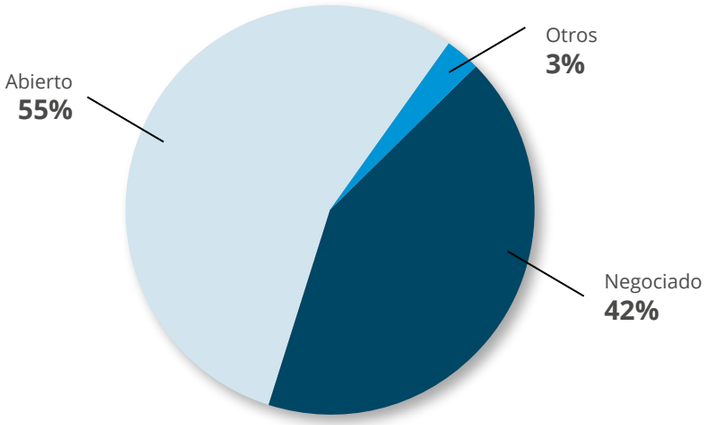
IMPORTE TOTAL LICITADO 2021

(MILLONES DE € IVA NO INCLUIDO)



IMPORTE TOTAL LICITADO 2022

(MILLONES DE € IVA NO INCLUIDO)



9.5. Información Fondos MRR aplicables a proyectos sostenibles[1]



HITOS

- Contribuir a una **financiación sostenible.** Dirigir la gestión de los fondos comunitarios y ayudas financieras comunitarias para proyectos de inversión en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte ferroviario: Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), Mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés) y Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), fundamentalmente.

  + Financiación CEF, se ha conseguido en 2022 subvención de 145,4 MM € en Adif AV para las obras de Bergara – San Sebastián – Bayona (corredor Atlántico).

- **Monitorizar la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).** tanto de Adif como de Adif AV, por un importe total de transferencias no reembolsables de 5.974 MM € (incluye únicamente inversión de ejecución directa y no otras vías por las que Adif / Adif AV pudiera conseguir financiación MRR), previo cumplimiento de los Hitos y Objetivos fijados hasta junio de 2026, según Anexo I del Acuerdo Operacional entre la Comisión Europea y el Reino de España en virtud del Reglamento (EU) 2021/241, de los Componentes (dos: C1 y C6), Líneas de inversión (cuatro: C1I3, C6I1, C6I2 y C6I3) y Proyectos (siete) en los que participa:

  + **COMPONENTE C1:** "Plan de choque de movilidad segura, sostenible y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", con una asignación total de 1.501,5 MM €. Inversiones de infraestructura en los ferrocarriles de la red de Cercanías, incluidas la renovación de vías, la actualización de estaciones y la mejora del sistema de electrificación y la señalización.

  + **COMPONENTE C6:** "Movilidad segura, sostenible y conectada" con una asignación total de 4.472,5 MM €.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 2 (POAR-OE2).**



COMPROMISOS

- **Contribuir a una financiación sostenible** Para el período 2021-2027, se ha de seguir avanzando en las prioridades de cada uno de los fondos europeos FEDER y CEF

- **Seguir monitorizando la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).** Fondos europeos Next Generation EU; concretamente, a través del MRR.

En 2023, los principales Hitos y Objetivos afectan al Componente C1, línea de inversión I3 (Cercanías y movilidad urbana: Actuación de Mejora de Calidad y Fiabilidad en el Servicio de Cercanías).

Desde el punto de económico (Hitos y Objetivos económicos), se ha de cerrar el primer semestre de 2023 con 1.160 MM € de adjudicaciones de contratos afectos a esta Medida (Hito y Objetivo número 17.1).

Desde el punto de vista de (Hitos y Objetivos físicos), hay que cumplir con los Hitos y Objetivos número 14 y 16: **200 kms** de línea ejecutados y **20 estaciones** mejoradas, respectivamente, a cierre del ejercicio.

- **Gestión de los fondos MRR** en los componentes que afectan a estaciones.

En 2022, Adif y Adif AV continuaron el camino emprendido en 2021 en cuanto a inversión directa al ferrocarril mediante los **fondos europeos *Next Generation EU***; concretamente, a través del MRR, cofinanciando la ejecución de diversos proyectos y catalizando el impacto que genera en la sociedad, por su contribución a la transición ecológica y a la cohesión social y territorial que aportan las infraestructuras y la gestión eficiente de las mismas. Objetivo conseguir fuentes de financiación sostenibles para la entidad.

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

Se fomenta la **vocación de servicio a nuestros grupos de interés;** áreas de Adif y Adif AV, órganos ministeriales, autoridades de control y organismos europeos, con el fin de promover el beneficio mutuo y social

Otra aportación a tener en cuenta es el diseño y desarrollo del sistema de información de gestión y seguimiento, llamado **Cuadro de Mando**, y el desarrollo de herramientas e interfaces de conexión a aplicaciones con el objetivo de contribuir a crear una entidad **"data driven"**, basada en el dato, evitando distintas fuentes de información para una misma cifra.

En definitiva, se está contribuyendo a establecer y fortalecer la existencia de una base de datos común. Adicionalmente, se está trabajando en contribuir a ofrecer soluciones tecnológicas que, a su vez, permitan optimizar los esfuerzos y mejoren la productividad del equipo, orientándolos a actividades que aporten mayor valor añadido para tomar decisiones sostenibles.

El siguiente gráfico muestra la consecución de **hitos y objetivos para 2022 para el seguimiento del uso de los fondos MRR** (vinculados a proyectos de sostenibilidad), centrados en importes, kilómetros o estaciones concedidas:

adif

DIRECCIÓN DE FONDOS EUROPEOS Y FINANCIACÓN DE PROYECTOS
SUBDIRECCIÓN DE FONDOS EUROPEOS

CUMPLIMIENTO DE HITOS Y OBJETIVOS A DIC 2022 ADIF Y ADIF ALTA VELOCIDAD

Datos en miles de euros (sin IVA)	C6.I1	C6.I2	C6.I3
HITO	**85**	**88**	**95**
FECHA OBJETIVO	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2022
VALOR OBJETIVO	1.400.000	690.800	191.000
VALOR REAL	1.484.727	733.449	304.305
GRADO DE CUMPLIMIENTO	**106,05%**	**106,17%**	**159,32%**

9.6. Innovación y desarrollos[1]



HITOS

- Recepción y apertura de ofertas de la **Licitación de la Solución Integral Corporativa para la Gestión de Activos Físicos.**
- Continuación del contrato del desarrollo e **implementación del sistema de Gestión de Activos en Adif.**
- Desarrollo de los contenidos necesarios sobre **casos de uso.**
- Adjudicación de **dos grandes contratos financiados por fondos MRR.**



COMPROMISOS

- Implantación parcial del **futuro sistema Integral de Gestión de activos.**
- Primeras **medidas y herramientas asociadas a la implantación y gobernanza** de un **modelo de seguridad de información** en un marco de convergencia IT y OT .
- **Definición del concepto de puesto de trabajo,** constitución de la **oficina workplace** y licitación de primeras iniciativas.

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 7 (POAR-OE7)**

PALANCAS DE TRANSFORMACIÓN

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Expedientes liquidados (liquidaciones tramitadas SAP Contratación)*	0,201	35,75	30,44
Colaboración e innovación abierta (% ideas y proyectos desarrollados) *	48	40	85,42
Estrategia digital (% adaptación a Office 365 de buzones corporativos y salas de videoconferencias) *	100	64,61	74,48

9.6.1. Gestión de la I+D+i

Adif AV tiene una trayectoria en innovación que arrancó en 2006 (siendo la primera gran empresa pública en España en certificarse en 2008 según la norma **UNE 166002** sobre un **Sistema de Gestión de I+D+i.** Desde entonces hasta hoy, han transcurrido 16 años desarrollando una actividad constante y en crecimiento continuo, siempre conforme a las expectativas corporativas y a las de los grupos de interés.

El sistema de gestión de I+D+i se integró en el sistema de gestión de Adif y Adif AV considerando sus procesos específicos dentro del Proceso Estratégico de primer nivel PR-105 Innovación tecnológica. Se trata de los procesos que regulan la gestión de la I+D+i: planificación de proyectos de I+D+i y la selección de ideas y soluciones, el seguimiento de proyectos, la protección y explotación de resultados y la vigilancia tecnológica e inteligencia competitiva. El sistema se completa con el Manual de gestión de I+D+i de Adif y Adif AV, los procedimientos específicos **(Gestión del Buzón de Propuestas de Mejora (BPM);** Evaluación de los activos de la propiedad industrial protegidos por Adif AV para decidir su renovación o desistimiento; Autorización para tramitar la protección de la protección de la propiedad industrial e intelectual y Formalización de la transferencia tecnológica de los activos intangibles generados en proyectos de innovación; Gestión de las ayudas financieras para la I+D+i) y el procedimiento general de Gestión de retos de Adif AV y la Consulta Preliminar al Mercado. Asimismo, se han desarrollado varias guías, protocolos e instrucciones.

Existe un **Comité UGIDi** que gestiona todo este proceso y se ha creado un Plan de Innovación Estratégica entre los años 2022 y 2025. Entre estos años la actividad de I+D+i de Adif y Adif AV se desarrollará en torno a las seis iniciativas estratégicas de I+D+i consideradas en el Plan Estratégico 2030. De especial relevancia serán las actividades a realizar en el marco del *programa Europe´s Rail,* tanto en lo relativo a la preparación de los trabajos administrativos y de gestión como a la preparación e inicio de los primeros proyectos tecnológicos contemplados en dicho programa. Estas actividades se solaparán necesariamente con trabajos ya en curso o en fase de inicio relacionados, en gran medida, con el desarrollo de otros proyectos de I+D+i de inversión propia.

Más allá del trabajo asociado a la ejecución de los distintos proyectos de I+D+i, la estrategia definida debe permitir avanzar en el resto de actividades encomendadas, destacando: la vigilancia estratégica y la identificación de las necesidades de Adif y Adif AV en materia de I+D+i, la gestión de los retos de innovación, la gestión del Centro de Tecnologías Ferroviarias, la gestión de los activos intangibles y la transferencia tecnológica, el desarrollo del plan de emprendimiento interno, la comunicación y difusión de la actividad y la propia gestión administrativa, económica y jurídica de *Europe´s Rail*.

En todo caso la estrategia debe plantear una metodología de trabajo que permita equilibrar los recursos existentes y, en su caso, el empleo de otros nuevos.

PROYECTOS REALIZADOS POR LA ENTIDAD

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Proyectos I+D+i en Marcha	36	16	8
Proyectos I+D+i Cerrados	109	46	2
Proyectos finalizados	5	1	2
Proyectos iniciados	17	1	1

+ Dato agregado Adif y Adif AV

9.6.1.1. Activos intangibles y Transferencia Tecnológica

El ciclo de la innovación no se cierra al terminar el desarrollo de un proyecto, sino que es necesario realizar también la **protección y transferencia de sus resultados.** El proceso es eficiente cuando los resultados de la innovación son protegidos con arreglo a las vías que establece la legislación española e internacional: propiedad industrial para patentes, modelos



de utilidad, diseños industriales y marcas; y propiedad intelectual para desarrollos de software y publicaciones en cualquier formato. Además, según los casos puede ser conveniente recurrir a otras formas de protección que también están contempladas en la ley, como el secreto industrial.

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

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

La **cartera de activos intangibles** de Adif AV en 2022 se compone de 37 patentes, 5 modelos de utilidad, 10 licencias exclusivas, 2 diseños industriales, 9 software, y 58 registros de marca. Respecto al año anterior, en 2022 se ha incrementado en 2 marcas y 2 patentes.

9.6.1.2. Innovación colaborativa

Durante 2022 se ha participado en la **feria "Transfiere"**, en la **feria "Rail Live"**, en el **congreso "Startup Olé"**, en las **"Jornadas de Ingeniería de Alta Velocidad"**, en las reuniones anuales de la **Plataforma Tecnológica del Ferrocarril** y de la **Plataforma Tecnológica de la Construcción.** Adicionalmente se han continuado manteniendo reuniones con la **Fundación COTEC** para la Innovación.

Actualmente, se continúa el trabajo con el clúster de I+D+i Ferroviario ***"Railway Innovación Hub" (RIH),*** en el Centro de Tecnologías Ferroviarias.

9.6.1.3. Innovación abierta y emprendimiento



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

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

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

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

- **Interno:** Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aprovechando el talento y creatividad de los empleados, consiguiendo su implicación en las acciones de intraemprendimiento y promoviendo una cultura corporativa de apoyo a las nuevas ideas. Para ello es vital tener herramientas que fomenten la creatividad y mecanismos que permitan reconocer las aportaciones individuales y colectivas. En Adif y Adif AV esta herramienta es denominada **Adif Talento,** siendo el programa principal para **promover las nuevas ideas de I+D+i de la organización.**

- **Externo:** Impulsar el modelo de innovación abierta de la organización aumentando las interacciones con diferentes empresas de base tecnológica según se ha indicado, por ejemplo, generando **espacios de co-creación para difundir los retos de Adif y Adif AV** con este tipo de organizaciones. En este apartado se promoverá la herramienta denominada Radar Empresas y que permite interactuar periódicamente con estas organizaciones.

INNOVACION ABIERTA Y EMPRENDIMIENTO

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022*
Detección de oportunidades mediante el Radar de empresas	ND	ND	31
Número de propuestas de proyectos de emprendimiento	ND	ND	53
Alianzas innovación abierta (protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc)	ND	ND	8

* Datos agregados Adif y Adif AV

9.6.1.4. Centro de Tecnologías Ferroviarias



El CTF es un **centro de innovación abierta con el sector ferroviario** en el que Adif dispone de la mayor parte de sus recursos en materia de I+D+i. Más allá de sus diferentes espacios y laboratorios, el CTF es un ecosistema de innovación en el que se alinean los intereses y las necesidades de Adif y Adif AV con los recursos de otras organizaciones, potenciando el inicio de actividades conjuntas y coordinadas.

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





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

- Gestionar el propio CTF e impulsarlo con la incorporación de nuevas empresas de base tecnológica ferroviaria, posibilitando el doble objetivo de impulsar el modelo de innovación abierto y la sostenibilidad económica del centro.
- Planificar y gestionar el presupuesto de I+D+i.
- Gestionar para Adif y Adif AV el sistema de gestión de I+D+i en base a la norma 166002.
- Gestionar una parte del emprendimiento externo, específicamente, los retos de innovación actualizando periódicamente su contenido.
- Gestionar la cartera de activos intangibles de Adif y Adif AV, velando por la protección de los resultados obtenidos.
- Gestionar la transferencia tecnológica de estos resultados. Esta gestión es fundamental considerando que se trata de obtener un retorno económico y social de la actividad innovadora al ofrecer a terceros los resultados de I+D+i obtenidos.
- Gestionar todas las acciones asociadas a la contratación de la SIE, destacando los procesos de Compra Pública de Innovación puestos en marcha.



Durante 2022, los **recursos de experimentación propios** han sido los siguientes (se han creado y potenciado 3 nuevos centros-laboratorios):

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



9.6.2. Transformación Digital



HITOS

- Despliegue de **herramientas colaborativas** para dar el salto necesario hacia el puesto de trabajo digital del empleado.
- Definición y aprobación de la **estrategia y el programa de transformación digital de Adif.**
- Lanzamiento formal del **plan de transformación de las mercancía.**



COMPROMISOS

- Adjudicación y firma del contrato de una **plataforma tecnológica común (EAM)** como solución integral corporativa para la gestión de activos físicos.
- Comienzo de la ejecución del **acuerdo marco de transformación digital** con recursos especialistas para la implantación de la estrategia y programa.
- Comienzo de la **oficina de gobierno del dato e implementación** de primeros casos de uso.
- Implantación de una **solución de videovigilancia** basa en streaming de vídeo en las primeras estaciones de viajeros.
- Despliegue de **modelo de puestos calientes** integrado en el concepto de digital workplace.
- **Licitación de la migración del CPD** de respaldo a servicios en la nube alineado con las estrategias cloud first.
- **Licitación proyecto de migración a SAP for Hanna.**
- Despliegue de la **oficina de automatización de procesos e implantación**.
- Comienzo del proyecto de **implantación de una plataforma tecnológica de gestión de activos físicos**.
- Inicio de la **fase de análisis y definición del plan de transformación digital de las mercancías.**
- Despliegue de una **nueva solución de gestión de gastos de viaje** bajo un modelo de *software as a service* (SaaS) y de una **nueva solución para modernización del sistema ACER.**

[1] Contenido vinculado al Plan Estratégico 2030, **Pilar Orientación a Resultados, Objetivo 7 (POAR-OE7)**

En Adif AV se trabaja en la transformación digital a través de la racionalización de recursos tecnológicos apostando por modelos de *software* como servicio, plataformas tecnológicas comunes y centralización de contratos. Además, se apuesta por estrategias cloud buscando ahondar en la racionalización de recursos, aumento de la agilidad y reducción de tiempo de respuesta a necesidades de negocio.

En la Entidad se impulsan los **modelos de trabajo colaborativos** basados en **equipos multidisciplinares y multiárea,** lo cual aumenta la eficacia, la creatividad y el aprovechamiento de sinergias acercando la **tecnología a todos los ámbitos de la organización**

Como palanca de transformación digital, se a detectan las **necesidades y oportunidades derivadas de la digitalización.** Gracias a ello, la organización puede optimizar sus procesos de negocio, gestionar los riesgos, hacer más eficiente el uso de los recursos y en definitiva ofrecer mejores servicios a la ciudadanía y organizaciones asociadas. Además, se tiene la capacidad de ofrecer servicios ligados al gobierno de iniciativas digitales complejas y planes de transformación digital para las distintas áreas de la organización.

Para ello, la Entidad se apoya en los siguientes **planteamientos:**

- Racionalización de recursos tecnológicos apostando por modelos de software como servicio, plataformas tecnológicas comunes y centralización de contratos.
- Apuesta por estrategias cloud buscando ahondar en la racionalización de recursos, aumento de la agilidad y reducción de tiempo de respuesta a necesidades de negocio.
- Impulso de modelos de trabajo colaborativos basados en equipos multidisciplinares y multiárea, lo cual aumenta la eficacia, la creatividad y el aprovechamiento de sinergias entre distintas áreas de la organización.
- Acercamiento de las tecnologías a todos los ámbitos de la organización. Ofreciendo servicios de igualdad a la ciudadanía gracias a los servicios digitales desplegados.

Adif AV considera que la transformación digital de la organización debe sustentarse principalmente en dos conceptos:

- **Automatización de Procesos**
- **Gobierno del Dato**

Teniendo en cuenta este hecho se está trabajando en ofrecer a la organización soluciones tecnológicas que permitan desarrollar dichos conceptos para ayudar a Adif y Adif AV a optimizar los esfuerzos de sus colaboradores orientándolos a actividades que aporten valor y liderar la estrategia de toma de decisiones basadas en datos, pudiendo incluso predecir situaciones, para tomar decisiones sostenibles tanto a nivel de producción como de consumo.

La implementación del nuevo modelo Gestión de activos y el desarrollo de la **Plataforma Única de Gestión de Activos** repercutirá en la mejora de la capacidad tecnológica de Adif a través de la innovación y transformación digital. Además, el control y renovación de los activos de la entidad impulsan a la construcción de infraestructuras resilientes, promueven una industrialización inclusiva y fomentan la innovación.

Este año han sido **definidos y aprobados** formalmente la **estrategia y el programa de transformación digital** de Adif AV

Los equipos han estado trabajando en prepararse para el inicio formal de la **oficina de transformación digital de Adif AV (OTG)** prevista para el primer trimestre del año 2023, avanzando en la definición de los modelos de gobierno y de relación, el marco metodológico, el catálogo de servicios, el plan de comunicación y, las métricas y el modelo de reporte entre otros. Así mismo, se está a punto de adjudicar un acuerdo marco especializado en transformación digital, para tener capacidad para poder acometer con más garantías el objetivo.

A su vez, se ha continuado trabajando con las áreas que ya están inmersas en **procesos de transformación digital:**

- En el caso de estaciones de viajeros, se ha apoyado la **implantación de la solución de objetos perdidos** percibiéndose ya los primeros resultados. Se continúa desplegando el espacio Adif AV en distintas estaciones, así como la solución de coche en anden en Madrid y Barcelona.
- Así mismo, se ha colaborado en la **definición de proyectos innovadores como la lectura de códigos QR** para que los usuarios puedan visualizar el sistema de información al viajero en el móvil o la voz de Adif AV para la megafonía en las estaciones de viajeros.
- Destacar también la **creación de una incubadora de ideas** para favorecer la colaboración en la detección de posibles casos de uso de interés que puedan incorporarse al plan de transformación.
- Colaboración en el **diseño y la elaboración del expediente para licitar el proyecto CRM (Customer Relationship Management)**, para gestionar mejor las relaciones con los clientes de las estaciones, tanto directos como indirectos. Proyecto que comenzará previsiblemente a lo largo del primer semestre del año 2023.
- Creación de una **oficina de proyectos TIC** para impulsar proyectos de digitalización



- Lanzamiento formal de la **fase de inmersión del plan de transformación de las mercancías** cuya actividad comenzará en el año 2023
- Consolidación del grupo de Inteligencia Artificial de Adif para la **identificación de casos de uso de negocio y la integración progresiva de una cultura asociada a la IA en la organización,** lo cual permitirá la toma de decisiones basadas en datos lo cual proporcionará a Adif AV una mayor eficacia en su actividad y un mejor uso de los recursos asociados.
- Diseño del futuro CPD de respaldo de Adif y Adif AV que será licitado en 2023 con los servicios necesarios para comenzar a implementar la **estrategia cloud first** definida en 2022.
- Comienzo del proyecto de implantación de una **solución completa de videovigilancia en Estaciones de Viajeros** de Adif y Adif AV. En fase de replanteo y elaboración de proyectos específicos para las distintas estaciones.
- Fase de anteproyecto para contratar la **constitución de una oficina del dato,** adquisición de una plataforma tecnológica e implementación de casos de uso de análisis de datos de negocio cuyos trabajos comenzarán a primeros del año 2023.
- Fase de anteproyecto para contratar la implantación y gobernanza de un **modelo de seguridad de información en un marco de convergencia IT y OT** que comenzará en el primer trimestre del año 2023 y supondrá una mayor eficiencia en la gestión y la minimización de riesgos reputacionales, o inclusive vulneración de derechos humanos y sociales.
- Formalización e inicio de los proyectos de implantación de las **nuevas soluciones de gestión de gastos de viaje y de certificaciones de obra (ACER).**



10 ANEXOS

10. ANEXOS

ANEXO 1. ANÁLISIS DE MATERIALIDAD 2022

ANEXO 2. ACERCA DE ESTE INFORME

ANEXO 3. CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

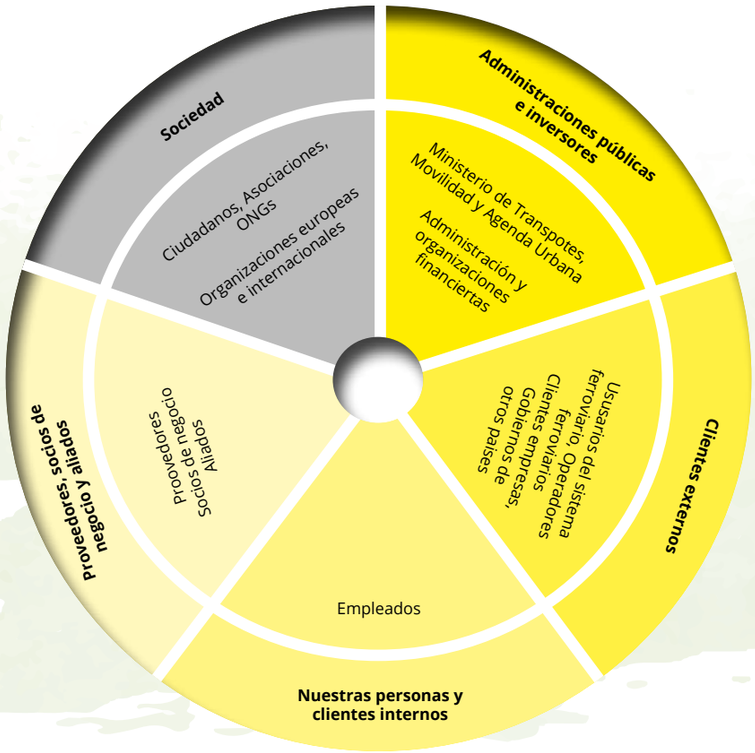
ANEXO 4. TAXONOMÍA AMBIENTAL

ANEXO 5. INFORMACIÓN AMBIENTAL

ANEXO 6. INDICADORES GRI E INDICADORES DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

ANEXO 1 Análisis de materialidad 2022[1,2]

Adif AV, en un ejercicio de compromiso con sus grupos de interés, busca lograr un enfoque de gestión basado en la responsabilidad ante la sociedad. La Entidad entiende por grupo de interés a cualquier colectivo social que pueda verse afectado por el desarrollo de la actividad de la empresa y/o que pueda influir sobre la actividad de la misma. Estos se identifican y determinan en el PE2030.



En 2022, se ha realizado un **nuevo análisis de materialidad,** con el fin de dar respuesta a las novedades regulatorias acontecidas, adoptando un nuevo enfoque y evaluando un nuevo universo de temas clave.

En primer lugar se ha identificado un listado de temas relevantes, para evaluar en base al exhaustivo análisis de diferentes fuentes de información externas entre las que se contemplan marcos de reporting como GRI, la Ley 11/2018 y *papers sectoriales*. Adicionalmente se han considerado fuentes de información del sector público y del sector ferroviario. En base a esto, se ha llevado a cabo una primera aproximación al concepto de doble enfoque de materialidad, considerando conceptos como la materialidad financiera y la materialidad de impacto, mediante encuestas realizadas a los distintos grupos de interés. Este ejercicio, permitirá identificar los temas materiales y contextualizar la información que se desarrollará en el presente Informe de Gestión, y de manera adicional, facilitará la identificación de potenciales riesgos y oportunidades para Adif AV.

El listado resultante se ha organizado por ámbito Ambiental, Social y de Gobernanza se conforma de **11 bloques que engloban 29 asuntos relevantes** y encontramos las principales diferencias con respecto al análisis de 2020 en el fin de la crisis sanitaria vivida a causa de la COVID-19.

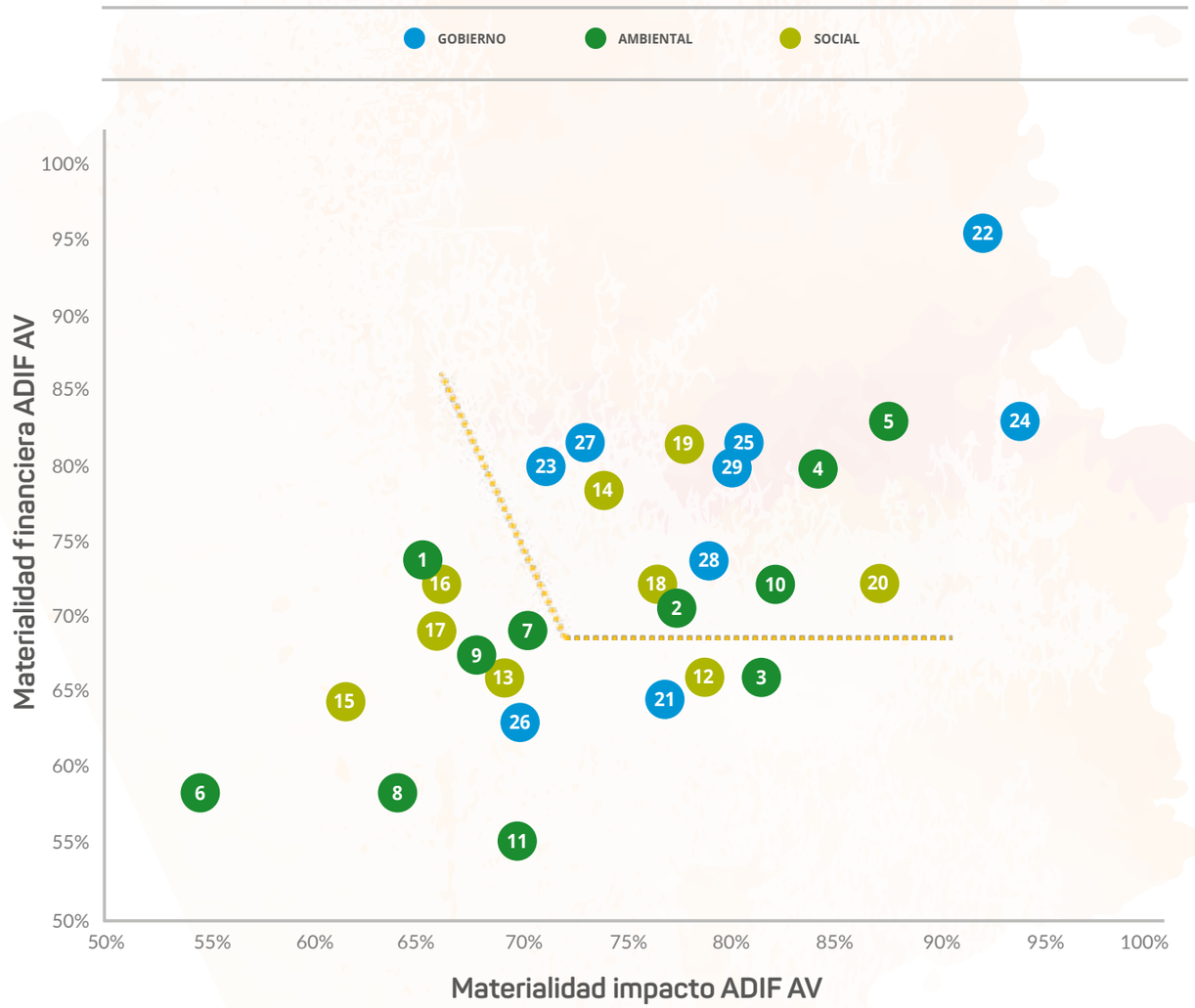
[1] Contenido vinculado al indicador **GRI 3-1:** Proceso de determinación de los temas materiales
[2] Contenido vinculado al indicador **GRI 3-2:** Lista de temas materiales

RELEVANCIA ALTA	
22	PROCESO DE LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS
24	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA
5	MOVILIDAD SOSTENIBLE
4	DESARROLLO DE CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES
25	RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS
29	CUMPLIMIENTO Y TRANSPARENCIA
19	RELACIONES CON LOS CLIENTES
20	ACCESIBILIDAD DE LAS INSTALACIONES
27	ESTRATEGIA Y BUEN GOBIERNO
10	CONSUMO ENERGÉTICO

RELEVANCIA MEDIA	
28	ÉTICA Y LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN
14	FORMACIÓN EN LOS EMPLEADOS
23	GESTIÓN RESPONSABLE DE LA CADENA DE SUMINISTRO
18	IMPACTO EN LA COMUNIDAD
2	MITIGACIÓN DE EMISIONES
3	PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE
12	SALUD Y SEGURIDAD LABORAL
21	CIBESEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS
7	PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD
1	EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y OTROS GASES CONTAMINANTES
16	CONCILIACIÓN Y DESCONEXIÓN

RELEVANCIA BAJA	
9	MATERIAS PRIMAS
13	REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES Y DISCRIMINACIONES
17	RESPETO Y PROMOCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS
26	RIESGOS Y OPORTUNIDADES RELACIONADOS CON EL CLIMA
15	LIBERTAD DE ASOCIACIÓN
11	CONSUMO Y GESTIÓN DE RESIDUOS
8	ECONOMÍA CIRCULAR
6	CONSUMO Y GESTIÓN DEL AGUA

GOBIERNO AMBIENTAL SOCIAL



La preocupación por los temas vinculados con la COVID-19 se reflejó en el análisis de materialidad de 2020, donde los temas de índole social tomaban una mayor relevancia. No obstante, en el análisis realizado para el **ejercicio 2022** muestra una mayor concienciación de manera equilibrada por los tres ámbitos Ambiental, Social y de Gobernanza, poniéndose el **foco en los temas de gobernanza y medioambientales.**

Esto se apreciaría en el tema relacionado con la Seguridad Integral, que pasa de una relevancia alta a estabilizarse hacia un grado de materialidad intermedio. Además, cabe destacar que los temas del **ámbito social** que mayor relevancia han cobrado para este ejercicio han sido la **accesibilidad de las instalaciones** y las **relaciones con los clientes.**

Así, en el análisis llevado a cabo para el ejercicio 2022, los tres asuntos que muestran una relevancia significativamente por encima del resto, tanto por separado a nivel de impacto y a nivel financiero, como de manera conjunta, son el **proceso de liberalización** del transporte de viajeros, el **desarrollo de infraestructura**, y la **movilidad sostenible.**

Asuntos del **ámbito ambiental** como la **movilidad sostenible**, el **desarrollo de comunidades y ciudades sostenibles** y el **consumo energético** han ganado relevancia respecto a 2020, en línea con la tendencia regulatoria actual.

Por último, el **desarrollo de la infraestructura** y el **proceso de liberalización** mantienen un grado de relevancia alto, en línea muy similar al anterior análisis de materialidad.

ANEXO 2 Acerca de este informe

ALCANCE

Desde el año 2006, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha elaborado su Informe de Sostenibilidad. En la memoria de 2022, Adif AV da cuenta de sus compromisos y su desempeño en materia financiera y no financiera desde el **1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre** del mismo año. El alcance de la memoria abarca la actividad de Adif AV en los países en los que opera.

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

Adif Alta Velocidad, como Entidad pública depositaria del interés público y social, pone su empeño en dar ejemplo sobre su gestión por razones de transparencia, coherencia estratégica y de buena gobernanza.

Con el modelo de *Reporting* no financiero implantado la Compañía pretende convertirse en referente de las empresas públicas a nivel nacional en materia de divulgación de la información no financiera y diversidad, elevando los estándares de exigencia en cuanto a transparencia y fiabilidad, introduciendo para ello mejoras en cada ejercicio.

Adif Alta Velocidad lleva a cabo el reporting no financiero del Informe de Gestión bajo el marco de las exigencias de la **Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad.**

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

Adif AV pretende a través del *reporting no financiero* aumentar su transparencia y fiabilidad de la información a modo de **"buena práctica"**, empleando las técnicas más avanzadas en materia de *reporting*

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

Además, este informe se reporta conforme a las directrices de la **Guía del *Global Reporting Initiative*, GRI** (opción en referencia) en sus respectivas versiones anuales actualizadas (G4GRI). Complementariamente, se establece una correlación de los estándares G4GRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, sobre los que impacta la actividad de la Entidad, proporcionando con ello un marco global para que las organizaciones y Grupos de Interés evalúen su impacto local, regional y global. Para ello, en primer lugar, se han priorizado esos objetivos según el sector y tipo de negocio de la Entidad para así, poder identificar los ámbitos más relevantes en los que la organización puede contribuir e integrar estos objetivos a la estrategia corporativa.

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

La **Asociación Española de Normalización y Certificación, AENOR**, ha emitido un informe de verificación con un ámbito de revisión limitado sobre los contenidos en materia de información no financiera y diversidad requeridos por la Ley 11/2018 e incluidos en este informe de gestión consolidado. Los trabajos se han realizado conforme a las mejores prácticas recogidas en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 (NIEA 3000 Revisada), Encargos de aseguramiento distintos de la Auditoría y de la Revisión de la Información Financiera Histórica, y la Norma Internacional **UNE-EN ISO/ IEC 17029:2019 "Evaluación de la conformidad – Principios generales y requisitos para los organismos de validación y verificación.**



ANEXO 3 Contribución al desarrollo socioeconómico

CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA

		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Generación de riqueza	Gasto realizado en personal (salarios) (miles de euros)	16.752	15.016	15.888
	Contribución a grupos de interés (valor económico distribuido[1]) (millones de euros)	1.015,2	1.257,2	1.560,1
Pago de impuestos	Pago de impuestos por empleados (Seguridad Social) (miles de euros)	3.120	3.114	3.364
	Pago de impuestos por empleados (IRPF) (miles de euros)	2.682	2.697	2.800
Fomento de la actividad económica	Aprovechamiento de los fondos comunitarios (%)	111,8	16,5	90,4
	Importe adjudicado construcción (M€) (IVA no incl.)	340,39	1.045,92	1.313,08
	Importe adjudicado a labores de mantenimiento (adjudicado por Adif por cuenta de Adif AV) (M€) (IVA no incl)	118,98	63,156	65,40
	Importe adjudicado a labores de mantenimiento por cuenta de Adif Alta Velocidad (M€) (VA no incl.)	9,64	46,97	9,31
	Gasto incurrido en labores de mantenimiento de red de alta velocidad (M€) (IVA no incl.)	301,7	336,1	368,1
	Gasto explotación de red de alta velocidad (M€) (IVA no incl.)	27,2	29,0	31,5
	Ingresos explotación comercial de la Red de Fibra Óptica (M€) (IVA no incl.)	19,93	21,66	24,50

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

CONTRIBUCIÓN SOCIAL

		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Empleo	Número de empleos directos generados	218	216	257
	% empleo indefinido	95,87	95,37	82,10
	Horas de formación (totales)	20.113	13.990	42.646
	Horas de formación (totales) del género masculino	ND	ND	39.177
	Horas de formación (totales) del género femenino	ND	ND	3.469
	Inversión en formación (€)	3.082.230*	683.176	7.504.089*
	Complemento de ayuda social (€ para gastos médicos por empleado)	0	167	1.556,00
	Media de horas de formación al año por empleado	92,3	59,3	199
	Media de horas de formación al año por empleado del género masculino	ND	ND	259,45
	Media de horas de formación al año por empleada del género femenino	ND	ND	55,06

* Dato agregado Adif y Adif AV

CONTRIBUCIÓN SOCIAL



		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Servicio	Inversión en reposición y mejora de activos en explotación (M€) (IVA no incl.)	186,80	270,30	202,57
	Inversión en desarrollo de red de alta velocidad (M€) (IVA incl.)	1.062,51	1.006,78	1.333,47
	Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones (M€) (IVA no inc.)	23,56*	23,9*	2,80
	Km de red total gestionada	3.622	3.762	3.926
	Km de puesta en servicios en líneas de alta velocidad	123,6	162,6	269
	Km de líneas electrificadas	3.275,5	3.429,7	3.497,4
	Km-Tren (total)	38.392.375	46.837.143	61.824.519
	Circulación de trenes (media diaria)	691	783	946
	Circulaciones (total)	252.998	285.854	345.228
	Km-tren (media diaria)	104.897	128.321	169.382
	Número de estaciones titularidad de Adif AV	42	46	46
	Número de usuarios de estaciones de viajeros	71.551.281	98.371.997	152.863.819
	Número de empresas que operan en red Adif AV (liberalización)[1]	15	12	18
	Red de alta velocidad en ancho estándar (UIC)	2.782	2.926	3.027
	Número de estaciones con Servicio Asistencia Adif ACERCA	-	43	43

* Dato agregado Adif y Adif AV

[1] OUIGO, que ya operaba Madrid – Barcelona (mayo 2021), ha empezado a operar Madrid-Valencia (oct. 2022) ILSA-IRYO ha iniciado operaciones en Madrid – Barcelona (nov. 2022) y en Madrid-Valencia (dic. 2022)

CONTRIBUCIÓN SOCIAL

		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Accesibilidad	Pasajeros subidos y bajados en estaciones accesibles (% viajeros) *	85,45	85,94	86,88
	Inversión en obras de mejora de la accesibilidad (M€) (IVA no inc.) *	7,92	5,8	4,86
	Inversión para la redacción de proyectos y ejecución de obras en estaciones (M€) (IVA no inc.)	23,56*	23,9*	2,80
	Número de actividades del Programa Estación Abierta	197*	171	259
Acción social/ contribución a la comunidad	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (€)	311.602	596.129	1.337.588
	Porcentaje de compras con criterios responsables	100	100	100
	Número de entidades no lucrativas con las que colabora*	71	62	62
	Inversión en la comunidad (lucro cesante Estación Abierta)	267.269	248.595	455.878
	Convenios, acuerdos, adendas de integración urbana, firmados y gestionados en el marco de las sociedades de integración en las que participa Adif AV	56	62	71
	Integración urbana (M€ de inversión ejecutada acumulada) (IVA no incl.)*	4.230,36	4.408,51	4.555,28
	Porcentaje de solicitudes de información de medios de comunicación contestadas en plazo o 7 días o menos*	95	95	96,1
	Contratos de Patrocinio firmados con asociaciones sin ánimo de lucro*	2	2	3

* Dato agregado Adif y Adif AV

CONTRIBUCIÓN SOCIAL



		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Conocimiento e investigación	Presencia en asociaciones y organismos internacionales*	224	331	143
	Presencia en proyectos y actividades internacionales*	45	60	66
	Número de proyectos de I+D+i cerrados	41	46	2
	Inversión en I+D+i (M€)	0,596	3,187	2,155
	Innovación abierta y emprendimiento (Número de propuestas de proyectos de emprendimiento)	ND	ND	53*
	Innovación abierta y emprendimiento (Alianzas innovación abierta: protocolos de colaboración, convenios, contratos pruebas y ensayos, incorporaciones al Centro de Tecnologías Ferroviarias, etc.)	ND	ND	8*
	Número de empresas instaladas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias*	21	24	25
	Número de empresas participantes en iniciativa lanzada por Adif AV y la asociación "The Railway Innovation Hub Spain" *	80	90	83
	Número de iniciativas en marcha de transformación digital *	23	25	20
	Inversión en transformación digital (M€)*	5,1	5,9	6,0

* Dato agregado Adif y Adif AV

CONTRIBUCIÓN AMBIENTAL

		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Lucha contra el cambio climático	Reducción de emisiones de GEI (Tm de CO_{2eq})	13.028	15.016	15.426
	Mejora de la eficiencia energética (GWh_{eq})	104,18	120,56	123,60
	Reducción acumulada del consumo energético estimada para el periodo 2018-2030 (Gwh_{eq})*	2.900	2.900	2.900
	Reducción de emisiones acumulada para el horizonte del Plan a 2030 ($ktCO2_{eq}$)* (según mix eléctrico)	3.700	3.700	3.700
	Objetivo de reducción de huella de carbono para 2030 (%)*	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular
	Porcentaje de energía comprada con certificado de GdO*	100	100	100
	Recursos destinados a protección medioambiental (inversión + explotación) (M€)	43 (dato a cierre 2019)	47,91 (dato a cierre 2020)	47,01(dato a cierre 2021)
	Emisión de Bonos Verdes (M€)	600	600	500
Minimización de impactos	Gastos en prevención de incendios (M€)	2,89	3,08	3,08** (dato a cierre 2021
	Número de informes de revisión ambiental (proyectos)	207	225	296
	Número de informes de seguimiento ambiental de obras no sometidas a DIA	190	285	317
	Número de informes normativos de seguimiento ambiental de obras sometidas a DIA	412	241	286
	Residuos Peligrosos generados (Tn)	0,69	3,76	3,76** (dato a cierre 2021)
	Residuos destinados a valorización (%)	100	100	100

* Dato agregado Adif y Adif AV

* Último dato disponible. Actualización dato a cierre 2022 en publicación de memoria mediomabiental en mayo 2023

ANEXO 4 Taxonomía Ambiental

En la aplicación de la Taxonomía Europea Adif AV ha analizado la información disponible en sus sistemas económico-financieros, con el mismo alcance y desglose que el utilizado para la elaboración de las cuentas anuales individuales de la entidad.



Por la naturaleza de sus competencias y funciones (construcción de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, administración de las infraestructuras de su titularidad, control e inspección de la infraestructura ferroviaria, negocios de estaciones de alta velocidad, adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario y actividades de telecomunicaciones y de energía, entre otras), la actividad elegible identificada corresponde a la **Actividad 6.14 "Infraestructura para el transporte ferroviario",** contemplada en los Anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de divulgación.

En la reglamentación taxonómica se describe dicha actividad como la construcción, modernización, explotación y mantenimiento de vías férreas de superficie y subterráneas, así como de puentes y túneles, estaciones, terminales, instalaciones de servicio ferroviario[1] y sistemas de seguridad y gestión del tráfico, con inclusión de la prestación de servicios de arquitectura, ingeniería, delineación, inspección de edificios, topografía y cartografía, así como los servicios que realizan ensayos físicos, químicos y otros ensayos analíticos de todo tipo de materiales y productos.

Las actividades económicas de esta categoría podrían asociarse a varios **códigos NACE,** en particular los códigos F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 y H52.21, de conformidad con la nomenclatura estadística de actividades económicas establecida por el Reglamento (CE) n. o 1893/2006.

La actividad 6.14 es una **actividad facilitadora** de acuerdo con el artículo 10, apartado 1, letra i), del Reglamento (UE) 2020/852, cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en la presente sección. Una actividad facilitadora es aquella que permite directamente a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los seis objetivos medioambientales.

[1] De conformidad con el artículo 3, punto 11, de la Directiva 34/2012/UE

METODOLOGÍA Y RESULTADOS

Adif AV ha analizado la información relativa a ingresos, CapEx y OpEx para identificar aquellas partidas que corresponden a la actividad 6.14 "Infraestructura para el transporte ferroviario".

Con ese objetivo se han abordado las siguientes tareas:

- Identificación de los conceptos que deben ser considerados en los denominadores de cada uno de los indicadores clave.
- Análisis de las partidas correspondientes a esos conceptos considerados en los denominadores.
- Identificación de partidas elegibles que formarán parte del numerador.

CONSIDERACIONES GENERALES

Adif AV ha considerado elegible su **actividad relacionada con la administración y explotación de la red ferroviaria,** incluyendo también en el alcance la explotación y mantenimiento de las estaciones de viajeros y mercancías, la actividad de mantenimiento de infraestructura, así como la gestión del tráfico de viajeros y mercancías.

Durante todo el proceso de trabajo se han tenido en cuenta las **consideraciones necesarias para evitar la doble contabilidad:**

- Utilización de una fuente única de información (sistemas económico-financieros de la Entidad).
- Verificación de la integridad de la información considerada y conciliación con la información incluida en cuentas anuales.

PORCENTAJE DE ELEGIBILIDAD DEL VOLUMEN DE NEGOCIOS

Este indicador muestra el peso relativo que presenta el volumen de negocios neto derivado de productos o servicios asociados con actividades económicas contempladas por la Taxonomía sobre el **total de los ingresos de la entidad.**

Para el denominador se han considerado los siguientes elementos:

- **Importe Neto de Cifra de Negocios:** incluye los cánones por la utilización de la infraestructura ferroviaria, estaciones y otras instalaciones ferroviarias.
- **Otros ingresos de explotación:** incluye los ingresos procedentes de las subvenciones previstas por los Presupuestos Generales del Estado para financiar el déficit de tarifas de los cánones a los operadores y por la gestión de la red convencional, los ingresos procedentes de los alquileres de locales comerciales en estaciones, del alquiler de terrenos y material rodante y del alquiler de los aparcamientos de las estaciones, y otros ingresos asociados, por ejemplo, a servicios prestados a operadores. Se han excluido los ingresos correspondientes a los convenios intra administradores (Convenios de encomienda de gestión entre Adif y Adif AV).

Se han considerado elegibles, y por tanto incluidos en el numerador, los ingresos correspondientes a los cánones y las subvenciones por la administración de la red, por estar ambos conceptos directamente vinculados a la explotación de infraestructuras ferroviarias. El resto de los conceptos mencionados se han excluido del numerador por no considerarse elegibles.

A continuación, se presentan los **resultados sobre el porcentaje de elegibilidad del volumen de negocios:**

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA		
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	76%	72,9%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA		
Ingresos de actividades no elegibles según la Taxonomía	24%	27,1%
Total (A + B)	**100%**	**100%**

PORCENTAJE DE ELEGIBILIDAD DEL CAPEX

Este indicador muestra la proporción del CapEx **(inversiones en activos fijos)** que corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas contempladas por la Taxonomía.

En el denominador se han considerado los siguientes conceptos, excluyendo las amortizaciones y depreciaciones:

- Adiciones a activos intangibles y materiales durante el ejercicio 2022.
- Adiciones correspondientes a inversiones inmobiliarias correspondientes al ejercicio 2022.

Se han considerado elegibles todas estas inversiones por estar directamente relacionadas con la infraestructura ferroviaria.

A continuación, se presentan los **resultados sobre el porcentaje de elegibilidad del CapEx** para el ejercicio 2022:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA		
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	100%	100%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA		
Capex de actividades no elegibles según la Taxonomía	0%	0%
Total (A + B)	**100%**	**100%**

PORCENTAJE DE ELEGIBILIDAD DEL OPEX

Este indicador muestra la proporción del OpEx **(gastos operativos vinculados con el mantenimiento de la infraestructura)** que corresponde a activos o procesos que estén asociados a actividades económicas contempladas por la Taxonomía.

El denominador incluye los gastos de explotación una vez eliminados los gastos correspondientes a los gastos de estructura no directamente vinculados al mantenimiento de la misma. Es decir, incluye los gastos asociados a reparaciones y conservación de la infraestructura (plataforma de vía, puentes, túneles, catenarias y vías eléctricas, señalización, etc.).

Se han considerado elegibles todos esos gastos por estar directamente relacionados con la infraestructura ferroviaria.

A continuación, se presentan los **resultados sobre el porcentaje de elegibilidad del OPEx** para el ejercicio 2022:

	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA		
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	100%	100%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA		
Opex de actividades no elegibles según la Taxonomía	0%	0%
Total (A + B)	**100%**	**100%**



RESULTADOS GLOBALES DE ELEGIBILIDAD

A continuación, se presenta un **resumen ejecutivo de los resultados globales obtenidos de la elegibilidad según la taxonomía** en el presente ejercicio:

	Volumen de negocio (Mill€)	CapEx (Mill€)	OpEx (Mill€)
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	563,5	1.367,8	577,2
6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario	72,9%	100,0%	100,0%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	209,6	-	-
Total (A + B)	**773,1**	**1.367,8**	**577,2**
Porcentaje de elegibilidad (A)/ (A+B)	**72,9%**	**100%**	**100%**

ALINEAMIENTO

De acuerdo con la reglamentación taxonómica, en la fase de alineamiento se realiza un estudio según cada uno de los seis objetivos medioambientales sobre aquellas actividades que previamente han sido identificadas como elegibles.

A continuación, se justifica el cumplimiento de los criterios técnicos del objetivo de medio ambiente, la Mitigación del Cambio Climático, de la actividad 6.14. Proyectos de infraestructuras ferroviarias, atendiendo al cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Los **criterios de contribución sustancial** al objetivo por el cual se esté estudiando la actividad o proyecto.

2. Los requerimientos acerca de **no causar un perjuicio significativo** a los otros cinco objetivos de medio ambiente, véase:

   + Adaptación al cambio climático.
   + Uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos.
   + Economía circular.
   + Prevención y control de la contaminación.
   + Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

3. El cumplimiento de las **salvaguardas mínimas** establecidas por la reglamentación taxonómica.

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático. Se considera que una actividad económica contribuye de forma sustancial a mitigar el cambio climático cuando contribuye a estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera en un nivel que impide interferencias antropogénicas peligrosas con el sistema climático, en consonancia con el objetivo a largo plazo referente a la temperatura ambiental del Acuerdo de París.

Toda **actividad desarrollada en líneas ferroviarias electrificadas** cumple con uno de los criterios taxonómicos i) y ii) de la contribución sustancial a la mitigación del cambio climático de la actividad 6.14 Infraestructura para el transporte ferroviario, que expone:

"la infraestructura (tal como se define en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo[1]) es:

i) *bien infraestructura electrificada en tierra y subsistemas asociados: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.*

ii) *bien infraestructura en tierra y subsistemas asociados nuevos y existentes, cuando hay un plan para la electrificación de las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, los apartaderos, o en caso de que la infraestructura vaya a ser apta para el uso de trenes de cero emisiones de escape de CO2 en un plazo de diez años desde el comienzo de la actividad: infraestructura, energía, control-mando y señalización a bordo y subsistemas de control-mando y señalización en tierra, tal como se definen en el anexo II.2 de la Directiva (UE) 2016/797.*

[1] **Directiva (UE) 2016/797** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44)



Estas actuaciones están encaminadas a la reducción de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático, promueven el cambio modal al ferrocarril y potencian el transporte colectivo de propulsión eléctrica frente a la utilización del transporte privado mayoritariamente de combustibles fósiles.

Para las actuaciones desarrolladas en líneas ferroviarias electrificadas, ni el Reglamento (UE) 2020/852 ni el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR) exigen realizar una evaluación sustantiva de este objetivo.

Por tanto, dado que las actuaciones proyectadas pueden acogerse al campo de intervención 64 (Ferrocarriles de nueva construcción o mejorados: red básica de la RTE-T) del anexo del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia[1] (MRR) con un coeficiente de cambio climático del 100%, y que el objetivo de la medida y la naturaleza del campo de intervención a los que pertenecen apoyan directamente los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, no es necesario realizar una evaluación sustantiva para esos dos objetivos (conforme a lo indicado en las fichas de las Componentes 1[2] y 6[3] del PRTR).

NO CAUSAR PERJUICIOS SIGNIFICATIVOS (DNSH)

Para conseguir la alineación taxonómica de la mitigación del cambio climático, se expondrá la justificación del cumplimiento de los criterios técnicos del principio de no causar un perjuicio significativo **(DNSH - *"Do not significant harm"*)** del resto de los objetivos:

1. Adaptación al cambio climático.
2. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos.
3. Transición hacia una economía circular.
4. Prevención y control de la contaminación.
5. Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

[1] **Reglamento (UE) 2021/241** del Parlamento europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

[2] **Componente 1 (PRTR):** Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos.

[3] **Componente 6 (PRTR):** Movilidad sostenible, segura y conectada

Para la justificación del cumplimiento de los DNSH y de cara a asegurar que los proyectos permiten su adecuado cumplimiento en la ejecución de las actuaciones, Adif y Adif AV elaboraron y aprobaron en 2022 una Guía para la evaluación y justificación del cumplimiento del principio DNSH en todos los proyectos que se ejecuten dentro del PRTR y estén financiadas mediante MRR para los que aún no se haya emitido ningún informe de supervisión ambiental, incluyen un apartado específico en la Memoria del proyecto referenciando pruebas del cumplimiento del principio DNSH.

Mediante el MRR se financian actividades de Adif y Adif AV de diferente naturaleza, como contratos de obra, contratos de redacción de proyectos, contratos de asistencia técnica, contratos de suministro y/o montaje, etc. Las evidencias específicas se refieren exclusivamente a contratos de ejecución de obras, mediante los que se produce una intervención física sobre el terreno.

En este apartado se refleja, para cada uno de los objetivos, las distintas pruebas del cumplimiento del principio DNSH y los documentos y apartados del proyecto donde quedan evidenciadas, debiendo incluir una declaración responsable firmada por el autor.

A continuación, se detalla en profundidad la justificación del cumplimiento del DNSH de cada uno de los objetivos de medio ambiente.

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Se cumple con los requisitos técnicos del DNSH de la adaptación al cambio climático gracias a la elaboración de los Estudios globales de Adaptación a los efectos del cambio climático en todos aquellos proyectos de infraestructuras ferroviarias de Adif y Adif AV con financiación MRR.

Estos estudios se han realizado atendiendo a la implementación de la Metodología desarrollada por Adif y Adif AV para analizar el riesgo y la adaptación a los efectos del Cambio Climático en proyectos **(Norma interna NAG 4-0-0-0.0)**. En la metodología para la evaluación del riesgo se tiene en cuenta los siguientes aspectos:

- **Identificación de las amenazas potenciales principales atribuibles a la variabilidad y cambio climático,** atendiendo a los impactos potenciales sobre los componentes de la infraestructura ferroviaria y sobre el servicio ferroviario.
- **Análisis de las proyecciones de cambio climático a utilizar,** el origen de los datos, variables y escenarios, así como la descarga y tratamiento de los datos del Visor de Escenarios de cambio climático de la Plataforma Adaptecca[1].
- **Categorización del riesgo climático de la integridad de la infraestructura ferroviaria y del servicio ferroviario.** Se analiza la severidad de la afectación y la probabilidad de cada uno, indicando el nivel de riesgo obtenido diferenciando entre riesgo actual, a 30 años y a 80 años vista.

Como resultado, se elaborará un Informe de evaluación del riesgo en el que se refleje la relación de impactos asociados a eventos climáticos, las proyecciones de cambio climático considerados para la evaluación y los resultados obtenidos al término de esta.

En el caso que se encuentren riesgos calificados como inadmisibles, se deberá realizar un Plan de adaptación que recoja las medidas seleccionadas para reducir los efectos de ese riesgo.

Este análisis sirve para prevenir los impactos, siempre que sea posible, o conseguir la adaptación cuando la situación sea irreversible, identificando y proponiendo la implementación en el tiempo de las medidas necesarias para minimizar sus efectos.

Adif y Adif AV se han marcado el objetivo de realizar **Estudios Globales de Adaptación** a los efectos adversos de cambio climático en toda la red ferroviaria para 2030, en línea con el **Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)** y la **Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética**.

El cumplimiento del DNSH en los contratos de ejecución de obras de la adaptación al cambio climático, se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.

[1] Escenario de emisiones intermedias (RCP4.5) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático

USO SOSTENIBLE Y PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS Y MARINOS

El cumplimiento del DNSH del uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, se confirma con la realización de las siguientes actuaciones:

- Cuando proceda, la realización de una evaluación de impacto ambiental, incluyendo una evaluación del impacto en el estado del agua, y aplicación de las medidas de mitigación necesarias para la protección del medio hídrico.
- Identificación y análisis de los riesgos de degradación ambiental de la calidad de las aguas y prevención del estrés hídrico de conformidad con la Directiva 2000/60/CE (Directiva marco del agua), Directiva 2008/56/CE (Directiva marco sobre la estrategia marina) y Directiva 2006/118/CE relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro, así como con los planes hidrológicos de cuenca. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).
- En el caso de actuaciones en el medio marino y costero, no impedir ni comprometer de forma permanente la consecución de un buen estado medioambiental, tal como se define en la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, a nivel de la región o subregión marina de que se trate o en las aguas marinas de otros Estados.
- No tener un impacto significativo sobre: i) las masas de agua afectadas o ii) hábitats y especies protegidos que dependen directamente del agua. Para ello, se podrá hacer referencia al análisis del medio hidrológico e hidrogeológico realizado en el proyecto (y, en su caso, a los estudios específicos complementarios) y, en su caso, al análisis de los efectos generados por la actuación (bien al realizado en el propio proyecto o al realizado durante la evaluación de impacto ambiental).
- Definición de las correspondientes medidas preventivas y correctoras para la protección de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, según sea necesario: ubicación de las zonas de ocupación, impermeabilización de las zonas de maquinaria, prevención y control de vertidos, diseño de las obras de paso sobre cauces, etc.
- Respetar la jerarquía de mitigación y otros requisitos pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales y de flora y fauna silvestres.
- Identificación y gestión correcta de los riesgos asociados y la demanda hídrica en cada nivel de actuación. Se asegurará que los planes de gestión para el uso y la conservación de los recursos hídricos desarrollados con otras partes interesadas se han implementado.



TRANSICIÓN HACIA UNA ECONOMÍA CIRCULAR

La justificación del DNSH que se realiza en las Memorias de los proyectos, también evalua el objetivo de la transición hacia una economía circular analizando los siguientes aspectos:



- Cuando proceda, la **realización de una evaluación de impacto ambiental** incluyendo una evaluación del impacto generado por la utilización de recursos naturales y la generación de residuos; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.

- **Justificación del objetivo europeo de garantizar que al menos el 70% (en peso) de los residuos de construcción y demolición no peligrosos** (excluyendo el material natural mencionado en la categoría 17 05 04 en la lista europea de residuos) generados está preparado para su reutilización, reciclaje y recuperación de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales, de acuerdo con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición de la UE. En este sentido, Adif se ha adaptado internamente a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminantes para una economía circular, que en su artículo 26 indica que:

  + *1. Con objeto de cumplir los objetivos de la ley y de contribuir hacia una economía circular europea con un alto nivel de eficiencia de los recursos, las autoridades competentes deberán adoptar las medidas necesarias, a través de los planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los siguientes objetivos.*

  + *b) La cantidad de residuos no peligrosos de construcción y demolición destinados a la preparación para la reutilización, el reciclado y otra valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno, con exclusión de los materiales en estado natural definidos en la categoría 17 05 04 de la lista de residuos, deberá alcanzar como mínimo el 70% en peso de los producidos.*

- En los **proyectos de electrificación,** cumplimiento de las directrices marcadas por la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) desde el diseño de los transformadores y otros posibles aparatos eléctricos o electrónicos hasta el final de su vida útil.

- Teniendo en cuenta los **impactos relacionados con el consumo de recursos y generación de residuos** que producen los proyectos de plataforma, adopción de medidas que agilizan la transición a una economía circular, apoyándose fundamentalmente en el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental; conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE, y teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para una gestión eficiente de los residuos.

- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para reducir el consumo de recursos y la generación de residuos,** conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.

- En lo relativo a la **gestión de residuos de construcción y demolición** (RCDs), aplicación de las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, sobre producción y gestión de RCDs desde el propio diseño de las actuaciones, de forma que los proyectos contemplen un estudio de gestión de RCDs que incluya los objetivos a cumplir en esta materia por parte de los adjudicatarios de las obras.

- Para el **resto de las tipologías de residuos,** aplicación de lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, en especial a lo concerniente a los residuos peligrosos, así como lo previsto en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, para aquellos materiales no contaminados procedentes de excavaciones que no tengan la consideración de RCD.

- Aplicación de los **procedimientos específicos de Adif relativos para el tratamiento de material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes**. Al respecto del material ferroviario procedente de desinstalaciones y desmontajes, y su gestión posterior para reutilización (como material de segundo uso o enajenable) o su gestión como residuo (en el caso de que no pueda ser destinado a reutilización), en el proyecto se deberá:

  a) Identificar y estimar los materiales susceptibles de destinarse a reutilización (ya sea para segundo uso o enajenación -incluyendo su lugar de almacenaje o acopio-), conforme a los criterios establecidos por la Dirección Técnica / Dirección de Mantenimiento de la D.G. de Conservación y Mantenimiento de Adif;

  b) Consecuencia de lo anterior, el proyecto deberá incorporar las partidas presupuestarias necesarias para el transporte, el acopio y la adecuada gestión de los materiales destinados a reutilización (segundo uso o enajenación);

  c) El resto de materiales desinstalados y desmontados que no sean destinados a reutilización tendrán necesariamente la consideración de residuo en el proyecto;

  d) En el estudio de gestión de residuos del proyecto deberá quedar claramente explicitado todo lo anterior (material procedente de desinstalaciones y desmontajes destinado a reutilización por atender a los criterios marcados para ello; aquel que, al no cumplir dichos criterios, deberá tratarse como residuo), y deberá incorporar la adecuada y completa gestión de todos los residuos así identificados.

- **Aplicación de las medidas del 1er Plan Nacional de Acción en Economía Circular 2021-2023**: 1. Gestión eficaz de los excedentes de tierras para favorecer la recuperación ambiental de entornos degradados o su reutilización en otros proyectos deficitarios. 2. Incremento de la reutilización de la tierra vegetal en las obras para su aprovechamiento en labores de restauración e integración paisajística. 3. Fomento del uso de materiales y técnicas de gestión sostenible en los proyectos.

- Garantizar la **recogida separada eficaz y eficiente de los residuos en origen,** así como que las fracciones separadas en origen se preparan para su reutilización o reciclaje. Para ello, podrá hacerse referencia a las medidas incluidas en el proyecto y destinadas a la recogida, separación, almacenamiento y entrega a gestor de los residuos generados, conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif.

- Cumplimiento lo exigido por la **Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular,** que en su **artículo 30** indica: "*1. A partir del 1 de julio de 2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Asimismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria. 2. La demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, y con carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2024, garantizando la retirada de, al menos, las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior, previo estudio que identifique las cantidades que se prevé generar de cada fracción, cuando no exista obligación de disponer de un estudio de gestión de residuos y prevea el tratamiento de estos según la jerarquía establecida en el artículo 8*".

- En la **construcción de nuevas estaciones y en rehabilitaciones de estaciones existente**s se tendrán en consideración las directrices recogidas en la Directiva (UE) 2018/844 relativa a la eficacia energética de los edificios de cara a que sean edificios de consumo de energía casi nulo.

- Los **diseños de edificios y las técnicas de construcción** apoyarán la circularidad y, en particular, demostrarán, con referencia a la norma ISO 20887 u otras normas análogas, un diseño eficiente en el uso de recursos, adaptable, flexible y desmontable para permitir la reutilización y reciclaje utilizando los sistemas de clasificación disponibles para residuos de construcción y demolición.

- Adif y Adif AV han elaborado una **Guía sobre el control documental de la gestión de residuos en obra** con el siguiente objeto:

  a) Ofrecer asesoramiento específico relativo al control documental de la gestión de residuos en obras, conforme marca la diversa legislación vigente y dirigida a los responsables de la gestión de los residuos producidos en el ámbito de las obras, siendo en este caso las contratas adjudicatarias.

  b) Informar e implicar a las Direcciones de Obra en el proceso de control de la gestión de residuos de las obras.

  c) Crear un control documental para aquellas obras sujetas al Fondo MRR de la Unión Europea, para acreditar el cumplimiento de los objetivos establecidos en materia de gestión de residuos de construcción y demolición.

Asimismo, Adif y Adif AV están desarrollando las **bases de un nuevo modelo de gestión de residuos,** en el que se encuentran:

- Procedimiento Específico de Gestión de Residuos Históricos[1] para la gestión de aquellos residuos peligrosos y no peligrosos (entre los que se encuentra los residuos de construcción y demolición) generados antes de julio de 2020.
- Contrato para la gestión de residuos historicos.
- Contrato para la gestión de residuos de proyectos y obras de inversión finalizadas entre julio de 2020 y julio de 2022.
- Contrato para la gestión de residuos de mantenimiento y explotación generados desde julio de 2020. Aprobado en febrero de 2023.

El **cumplimiento del DNSH en los contratos de ejecución de obras de la transición hacia una economía circular,** se justificará con la finalización de las obras a través del hito físico de la recepción de las mismas.



[1] **Residuo histórico:** todo aquel derivado de materiales sin valor neto de almacén que se encuentran acopiados durante un plazo superior a dos años en el momento de la puesta en marcha de este nuevo modelo y cuya generación no responde a ningún trabajo en ejecución o recientemente ejecutado y de los cuales Adif tiene la intención de desprenderse. En el momento de la puesta a disposición de estos materiales para su gestión, adquieren su condición de residuo.

PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN

De la misma manera que ocurre con el objetivo de mitigación del cambio climático, no se espera que los proyectos generen un aumento significativo de las emisiones de contaminantes atmosféricos, ya que es una medida encaminada a la reducción de las mismas derivadas de un cambio modal de transporte de bajas emisiones. Asimismo, se debe tener en cuenta las emisiones (no significativas proporcionalmente) generadas durante el montaje y construcción de la terminal llevándose a cabo de acuerdo a la normativa ambiental vigente, en especial la relativa a la gestión del residuo y a la afección a los cursos de agua/reservas/acuíferos.

Para la **justificación del DNSH de la prevención y control de la contaminación,** se incluye en las Memorias de los proyectos los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, realización de una **evaluación de impacto ambiental,** incluyendo una evaluación del impacto generado por la emisión de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo; así como definición e implantación de las medidas preventivas y correctoras necesarias.
- **Cumplimiento de normativa sobre emisiones**, así como medidas para evitar la generación de polvo (riegos, cobertura de cajas de camiones, etc.), limitación de la velocidad, control del correcto mantenimiento de vehículos y maquinaria de obras para asegurar unas correctas emisiones de gases y partículas procedentes de los motores; conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif.



- Análisis de los riesgos asociados y definición de las **medidas preventivas y correctoras** destinadas a evitar los vertidos a cauces y/o suelo desnudo.
- Consonancia con los **planes existentes a nivel mundial, nacional, regional o local de reducción de la contaminación.**
- Cumplimiento de las conclusiones relativas a las **mejores técnicas disponibles** (MTD) pertinentes de los documentos de referencia sobre las mejores técnicas disponibles (BREF) del sector.
- Aplicación de **soluciones alternativas al uso de sustancias peligrosas.**
- Consonancia con el **uso sostenible de los plaguicidas.**
- Consonancia con las **mejores prácticas para combatir la resistencia a los antimicrobianos.**
- Justificación del carácter de las actuaciones contempladas en cuanto a **promover el uso de la electricidad frente a los combustibles fósiles**, con una clara reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Inclusión de un **análisis de los efectos producidos por las emisiones acústicas y las vibraciones en fase de obra**, y contempla las medidas correctoras necesarias para reducirlos (entre otras: limitación horaria, plan de rutas, empleo de maquinaria con bajo nivel de ruido y correcto mantenimiento de la misma), conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif.
- **Análisis de los efectos generados por el ruido y las vibraciones en la fase de explotació**n y, en su caso, mitigación mediante la introducción de **medidas correctoras** que cumplan con la Directiva 2002/49/CE. En su caso, el proyecto deberá incluir un estudio específico de ruido y vibraciones, conforme a la metodología estandarizada (de acuerdo con lo establecido en la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero), que permita una adecuada valoración del impacto acústico y vibratorio y una definición precisa de las medidas para reducirlo.

PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

Para la **justificación del DNSH de la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas,** se incluye en las Memorias de los proyectos el análisis de los siguientes aspectos:

- Cuando proceda, **realización de una evaluación del impacto ambiental** de acuerdo con la Directiva 2011/92/UE y la Directiva 92/43/CEE y se han aplicado los pasos de mitigación requeridos para reducir la fragmentación y degradación de la tierra, en particular los pasillos verdes y otras medidas de conectividad ecológica, así como las especies de animales protegidas pertinentes enumeradas en el anexo IV de la Directiva 92/43/CEE, que se han basado en objetivos de conservación establecidos.

- Análisis de los efectos generados por las **actuaciones objeto de proyecto sobre la fauna, la vegetación y los espacios naturales,** conforme a lo establecido en la NAG 3-0-1.0 de Adif. En su caso, realización de estudios específicos botánicos / faunísticos / de afección a espacios naturales.

- Definición en el proyecto de aquellas **medidas preventivas y correctoras necesarias para asegurar la integridad de la vegetación, la fauna y los espacios naturales,** conforme a lo establecido al respecto en la NAG 3-0-1.0 de Adif. Incluyendo, entre otras: delimitación de las superficies de actuación y protección física de la vegetación, planes de prevención y extinción de incendios, restricciones espaciales y temporales a la ejecución de actuaciones, medidas de permeabilidad de la infraestructura, medidas anticolisión/ antielectrocución de la fauna, medidas de integración y restauración ecológica y paisajística.

- En su caso, **acreditación de la no afección a un espacio natural catalogado** mediante informe del órgano gestor de dicho espacio.

- Respetar la j**erarquía de mitigación y otros requisitos** pertinentes en virtud de la Directiva de aves silvestres y la Directiva de conservación de los hábitats naturales.

- Respetar la **Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad**, y el resto de la normativa nacional aplicable



SALVAGUARDAS MÍNIMAS

El cumplimiento de las salvaguardas mínimas sociales, de acuerdo con el marco normativo establecido por la Unión Europea; las salvaguardas mínimas se basan en la siguiente normativa que, dada la naturaleza jurídica de la organización, entidad pública empresarial (EPE), contempla obligaciones sociales que deben ser cumplidas tanto por contratistas como subcontratistas:

a) **Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público**, así como **Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero,** de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales y en la D.A. 8ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

b) Las **Líneas Directrices de la OCDE** para Empresas Multinacionales.

c) Los **Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas.**

d) Los **principios y derechos establecidos en los convenios fundamentales a que se refiere la Declaración – Convenios fundamentales de la OIT de la Organización Internacional del Trabajo** relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en concreto (Convenio N.º 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso, el Convenio N.º 105 de la OIT sobre la abolición del trabajo forzoso, el Convenio N.º 111 de la OIT sobre la discriminación (empleo y ocupación), el Convenio N.º 100 de la OIT sobre la igualdad de remuneración; y el Convenio N.º 182 de la OIT sobre las peores formas de trabajo infantil).

e) La **Carta Internacional de Derechos Humanos.**

Todo lo establecido anteriormente se ve reforzado por lo previsto en el **Plan de Contratación Socialmente Responsable** que se aplica a Adif y, parcialmente, a la contratación de Adif AV (contratos por debajo de los umbrales del art. 1 de Real Decreto Ley 3/2020 de 4 de febrero).

Además, la Entidad dispone de sus procedimientos corporativos y normas de conducta, políticas anticorrupción y demás medidas contra la corrupción y el soborno, así como mecanismos donde se detallen conductas ilegales en la organización o en las relaciones de esta con su entorno (socios de negocio y otros grupos de interés), donde se recoge cómo cumplen con estos aspectos, tales como Código Ético y de Conducta, Política de Conflicto de Interés, Política Corporativa de Lucha contra el fraude, Política de Atenciones y Regalos, Política de uso de medios tecnológicos, Política de protección al denunciante de irregularidades, etc.

Con respecto a la aplicación de **procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos** para la monitorización, gestión y mitigación de los riesgos en materia laboral, de DDHH y, en general, en materia social, en Adif como entidad pública, el riesgo en relación con los derechos humanos es muy bajo, la actividad que se desarrolla principalmente es en España y con una normativa muy reglada que cumple con el respeto de los derechos humanos (es decir, no tenemos actividades en países en vías de desarrollo).

Precisamente, por ser entidad pública la ***Due Diligence*** en todas las contrataciones que realizamos es la propia aplicación de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, que contiene todos los requerimientos y exigencias en cuanto a condiciones fiscales, garantías, condiciones sociales o medioambientales que deben cumplir los licitadores como requisitos estrictos para poder acceder a la licitación/convocatoria pública. En la auditoría del sistema de gestión de riesgo de fraude, precisamente se traslada que el carácter público de Adif y la aplicación de la Ley 9/2017, que constituye la propia aplicación de la normativa pública una *Due Diligence* de facto; es la *Due Diligence* para contratar con proveedores, así como velar por el cumplimiento de la normativa laboral, fiscal, penal, que en definitiva protege los derechos humanos.



Asimismo, la entidad dispone de un **Código Ético y de Conducta** que aplica a todos los empleados y que vela por el respeto de los derechos humanos. Todo el modelo de gestión ética constituye en sí mismo, un compendio de medidas para prevenir, detectar y corregir actuaciones irregulares y contrarias a los principios éticos, incluido el respeto a los derechos humanos, disponiendo además la entidad de un Canal ético para denunciar conductas.

A continuación, se presentan los resultados del **proceso de elegibilidad y alineamiento a la mitigación del cambio climático** según el cálculo de los indicadores y el cumplimiento de los criterios técnicos exigidos y justificados en los apartados anteriores para facilitar la cumplimentación de las plantillas oficiales que se presentan en el apartado 3. Divulgación de los indicadores.

DIVULGACIÓN DE LOS INDICADORES

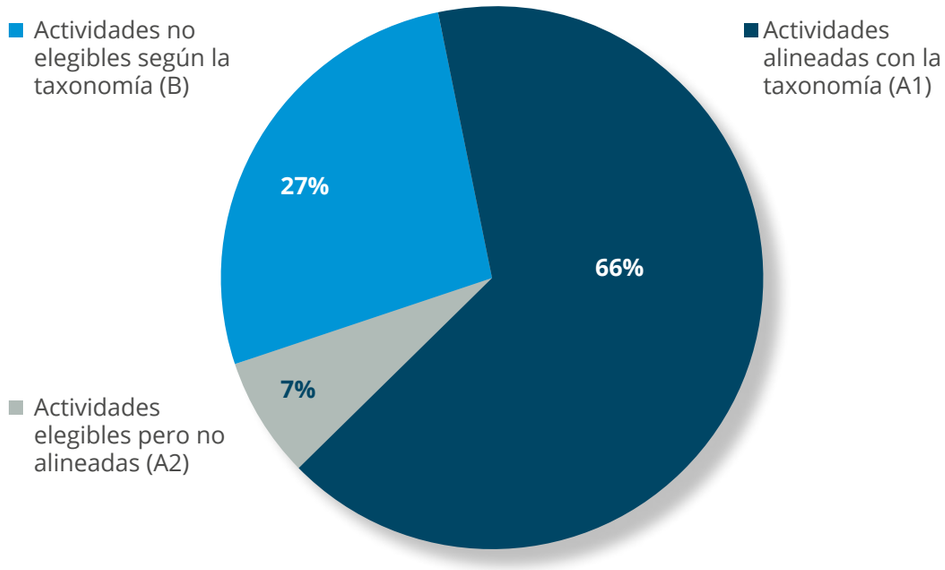
En las siguientes tablas se presenta la cumplimentación de las plantillas oficiales de divulgación financiera atendiendo a la elegibilidad y la alineación de las actividades determinando los tres indicadores resultados:

- **Volumen de negocios (INCN)**
- **CapEx**
- **OpEx**

Destacar que para el caso del INCN, se debe tener en cuenta que se incluirá *la proporción del volumen de negocios a que se refiere el artículo 8, apartado 2, letra a), del Reglamento (UE) 2020/852 se calculará como la parte del volumen de negocios neto derivado de productos o servicios, incluidos los inmateriales, asociados con actividades económicas que se ajustan a la taxonomía (numerador), dividido por el volumen de negocios neto (denominador) como se define en el artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2013/34/UE. El volumen de negocios incluirá los ingresos reconocidos con arreglo a la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 1, párrafo 82, letra a), adoptada por el Reglamento (CE) nº 1126/2008 de la Comisión.*

	Volumen de negocios absoluto (Mill. €)	% total
Actividades alineadas con la taxonomía (A1)	506,0	66%
Actividades elegibles pero no alineadas (A2)	57,6	7%
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	209,6	27%
Total	**773,1**	**100%**

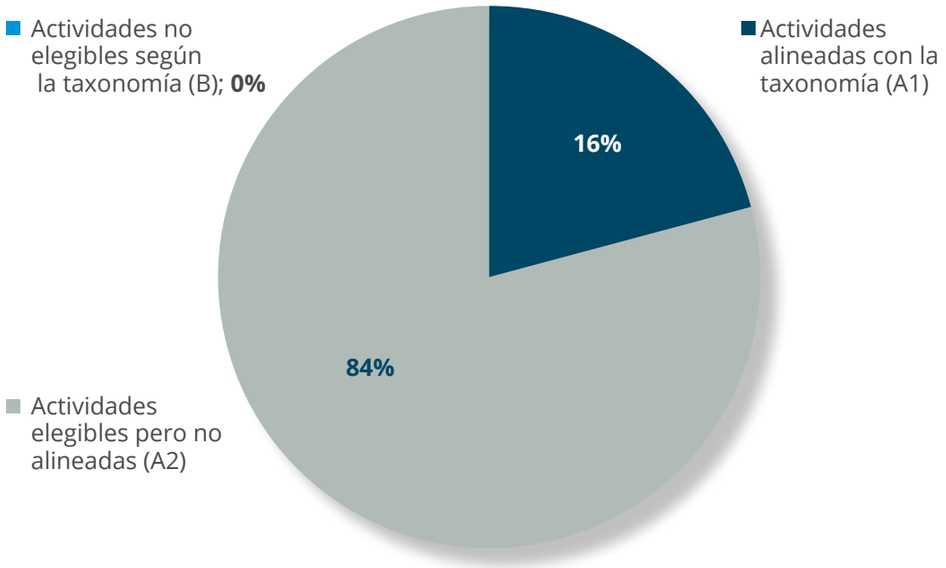
KPI-ELEGIBILIDAD Y ALINEAMIENTO - VOL. NEGOCIO NETO



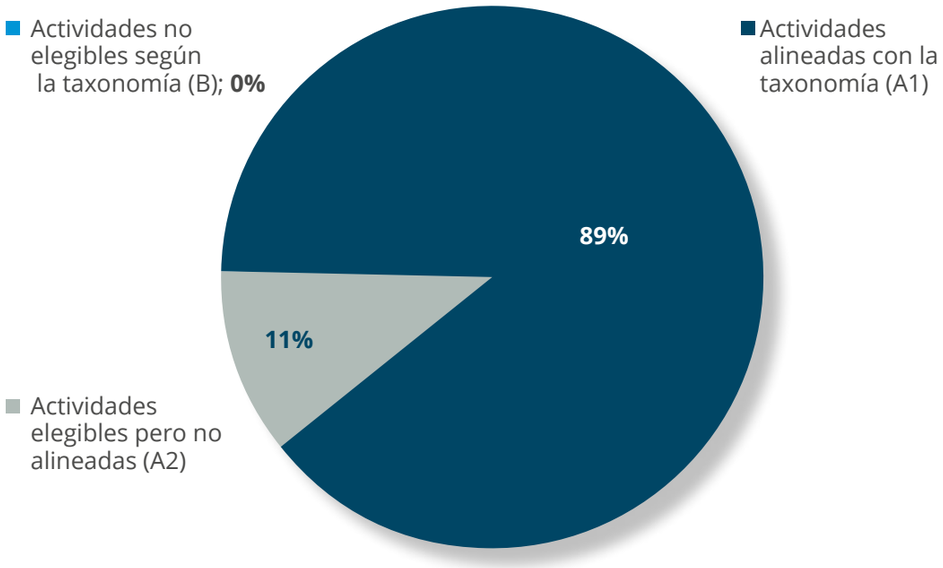
	CapEx absoluto (Mill. €)	%S total
Actividades alineadas con la taxonomía- (A1)	217,03	16%
Actividades elegibles pero no alineadas- (A2)	1.150,77	84%[1]
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	0,0	0%
Total	**1.367,80**	**100%**

	OpEx (Mill. €)	%S total
Actividades alineadas con la taxonomía (A1)	511,3	89%
Actividades elegibles pero no alineadas (A2)	65,9	11%
Actividades no elegibles según la taxonomía (B)	0,0	0%
Total	**577,2**	**100%**

KPI-ELEGIBILIDAD Y ALINEAMIENTO - CAPEX



KPI-ELEGIBILIDAD Y ALINEAMIENTO - OPEX



[1] El CapEx muestra un menor alineamiento dado que el criterio de evaluación utilizado en este primer ejercicio de aplicación se ha ligado al cumplimiento del DNSH exigido para la financiación mediante fondos MRR

VOLUMEN DE NEGOCIO

		Criterios Contribución Sustancial			Criterios DNSH									
Actividades económicas (VOLUMEN DE NEGOCIO)	Códigos	Volumen de negocios absolutos (Mill.€)	Proporción Vol. negocios%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Economía circular contaminación	Biodiversidad y ecosistemas	Recursos hídricos y marinos	Garantias mínimas	VNN que se ajusta a la taxonomía (AÑO 2022) %	VNN que se ajusta a taxonomía (AÑO 2021) %	Categoría de actividad facilitadora F	Categoría de actividad facilitadora F
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA														
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía														
Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	506,0	65,4%	65,4%	S	S	S	S	S	S	65,4%	N/A	F	
VNN actividades medioambientales sostenibles (se ajustan a la taxonomía) (A.1)		506,0	65,4%											
A.2. Actividades elegibles pero no alineadas														
Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	57,6	7,4%	7,4%	S	S	S	S	S	S	7,4%	N/A	F	
Volumen de negocios de actividades A.2		57,6	7,4%											
TOTAL (A.1 + A.2)		**563,5**	**72,9%**											
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES														
VNN de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		209,6	27,1%											
TOTAL (A+B)		**773,1**	**100,0%**											

CAPEX

		Criterios Contribución Sustancial			Criterios DNSH									
Actividades económicas (CapEx)	Códigos	CapEx absoluto (Mill. €)	Proporción del CapEx%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Economía circular contaminación	Biodiversidad y ecosistemas	Recursos hídricos y marinos	Garantías mínimas	Prop. CapEx que se ajusta a taxonomía (2022) %	Prop. CapEx que se ajusta a taxonomía (2021) %	Categoría actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA														
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía														
Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	217,0	15,9%	15,9%	S	S	S	S	S	S	15,9%	N/A	F	
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A,1)		217,0	15,9%											
A.2. Actividades elegibles pero no alineadas														
Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	1.150,8	84,1%	84,1%	S	S	S	S	S	S	84,1%	N/A	F	
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.150,8	84,1%											
TOTAL (A.1 + A.2)		**1.367,8**	**100%**											
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES														
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		-	0,0%											
TOTAL (A+B)		**1.367,8**	**100,0%**											

OPEX

		Criterios Contribución Sustancial			Criterios DNSH									
Actividades económicas (CapEx)	Códigos	OpEx (Mill. €)	Proporción del OpEx%	Mitigación del CC	Adaptación del CC	Recursos hídricos y marinos	Economía circular contaminación	Biodiversidad y ecosistemas	Recursos hídricos y marinos	Garantías mínimas	Proporción de OpEx que se ajusta a la taxonomía (2022) %	Proporción de OpEx que se ajusta a la taxonomía (2021) %	Categoría actividad facilitadora F	Categoría de actividad de transición T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA														
A.1. Actividades alineadas con la taxonomía														
Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	511,3	88,6%	88,6%	S	S	S	S	S	S	88,6%	N/A	F	
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		511,3	88,6%											
A.2. Actividades elegibles pero no alineadas														
Infraestructura para el transporte ferroviario	6.14	65,9	11,4%	11,4%	S	S	S	S	S	S	11,4%	N/A	F	
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioamb. sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		65,9	11,4%											
TOTAL (A.1 + A.2)		**577,2**	**100%**											
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES														
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		-	0,0%											
TOTAL (A+B)		**577,2**	**100,0%**											

ANEXO 5 Información ambiental

A continuación, se expone el **detalle de los resultados ambientales en el ejercicio 2022** y su comparación con los dos ejercicios anteriores. Esta información se ha incluido siguiendo las directrices de los Estándares GRI para la Elaboración de Informes de Sostenibilidad.

GRI 301: MATERIALES

GRI 301-1: Materiales utilizados por peso o volumen.

MATERIAL FERROVIARIO (T)

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022[1]
Carril	26.049	6.327	6.327
Traviesas de madera	0	0	0
Traviesas de hormigón	32.736	17.437	17.437
Balasto	453.026	67.444	67.444

GRI 301-2: Insumos reciclados
GRI 301-3: Productos y materiales de envasado recuperados

[1] Último dato disponible a cierre 2021. Actualización dato a cierre 2022 en publicación de memoria mediomabiental en mayo 2023

GRI 302: ENERGÍA

GRI 302-1: Consumo energético dentro de la organización
GRI 302-2: Consumo energético fuera de la organización
GRI 302-4: Reducción del consumo energético
GRI 302-5: Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios

CONSUMO DE ENERGÍA

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Energía eléctrica (TJ/año)	554,57	551,87	652,62
Usos Tracción (UT)	261,55	264,95	230,51
Usos Distintos de Tracción (UDT)	293,02	286,92	422,11
Gasóleo (TJ/año)	24,93	26,13	27,92
Gasóleo A – Automoción	0,70	0,78	0,46
Gasóleo B - Mantenimiento Vía	7,08	8,25	10,29
Gasóleo B - Maniobras a Talleres	0	0	0
Gasóleo B – Oper. Aux. Terminales	0	0	0
Gasóleo B - Maniobras Estaciones	17,17	17,10	17,16
Gasóleo C – Calefacción	0	0	0
Gasolina (TJ/año)	0,57	0,69	0,88
Gas natural (TJ/año)	34,12	35,54	31,81

FUENTES DE ENERGÍA PRIMARIA (TJ/AÑO)

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Carbón	39,89	41,84	66,45
Gas natural y fuel	-	-	-
Ciclo combinado	386,22	318,18	523,59
Nuclear	462,56	457,52	484,01
Cogeneración y residuos no renovables	240,45	238,39	168,52
Turbinación bombeo	22,51	22,43	32,64
Recursos fósiles	1.083,63	1.078,36	1.275,22
Hidráulica	64,55	56,61	42,16
Eólica	133,27	113,25	141,18
Solar (fotovoltaica y térmica)	41,01	48,17	74,14
Otras renovables[1]	10,75	10,45	12,71
Recursos renovables	229,59	228,48	270,18

[1] Biogás, biomasa, hidráulica marina y geotérmica



GRI 302-3: Intensidad energética

INTENSIDAD ENERGÉTICA FINAL Y PRIMARIA

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Km-tren gestionados (km-tren/año)	38.392.375	46.837.143	61.824.519
Intensidad energética final (MJ/km-tren)	15,99	13,11	11,54
Intensidad energética primaria (MJ/km-tren)	35,76	29,23	25,98

GRI 303: AGUA

GRI 303-1: Interacción con el agua como recurso compartido
GRI 303-2: Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua
GRI 303-3: Extracción de agua
GRI 303-4: Vertido de agua
GRI 303-5: Consumo de agua

AGUA (m³)

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Metros cúbicos	15.697	15.422	12.379

Dado que todos los consumos provienen de redes municipales, no se produce directamenteafección significativa a fuentes de agua por extracción, ni se realizan actividades de reciclaje o reutilización de agua.

Además del consumo relativamente menor procedente de pozos del que no se dispone de información cuantitativa.

Se disponen de todas las autorizaciones legalmente establecidas para la captación del agua procedente de estas fuentes. Igualmente, se pagan las tasas reglamentarias relativas al consumo de agua.

Los principales vertidos originados por las actividades propias de Adif AV son las aguas residuales sanitarias procedentes de los aseos públicos existentes en las estaciones.

Asimismo, dado que el agua residual se vierte a sistemas municipales de tratamiento, no se producen afecciones directas a masas de agua por vertidos o escorrentías.

Se dispone de las autorizaciones legalmente establecidas para el vertido de aguas residuales y se realizan las analíticas periódicas establecidas en dichas autorizaciones. Asimismo, se pagan las tasas establecidas por alcantarillado, saneamiento y depuración de aguas residuales.



GRI 304: BIODIVERSIDAD

GRI 304-1: Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas
GRI 304-2: Impactos significativos de las actividades, productos y servicios en la biodiversidad
GRI 304-3: Hábitats protegidos o restaurados

INFORMES NORMATIVOS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE OBRAS CON DIA

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Antes del inicio de las obras	39	29	46
Paralelo al Acta de Comprobación del replanteo	26	37	44
Previo a la recepción de la obra	50	46	25
Periódicos	412	241	286

SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE OBRAS NO SOMETIDAS A DIA

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Número de obras activas con Vigilancia Ambiental	37	23	43
Informes de seguimiento	190	285	317

CUMPLIMIENTO LEGISLACIÓN AMBIENTAL

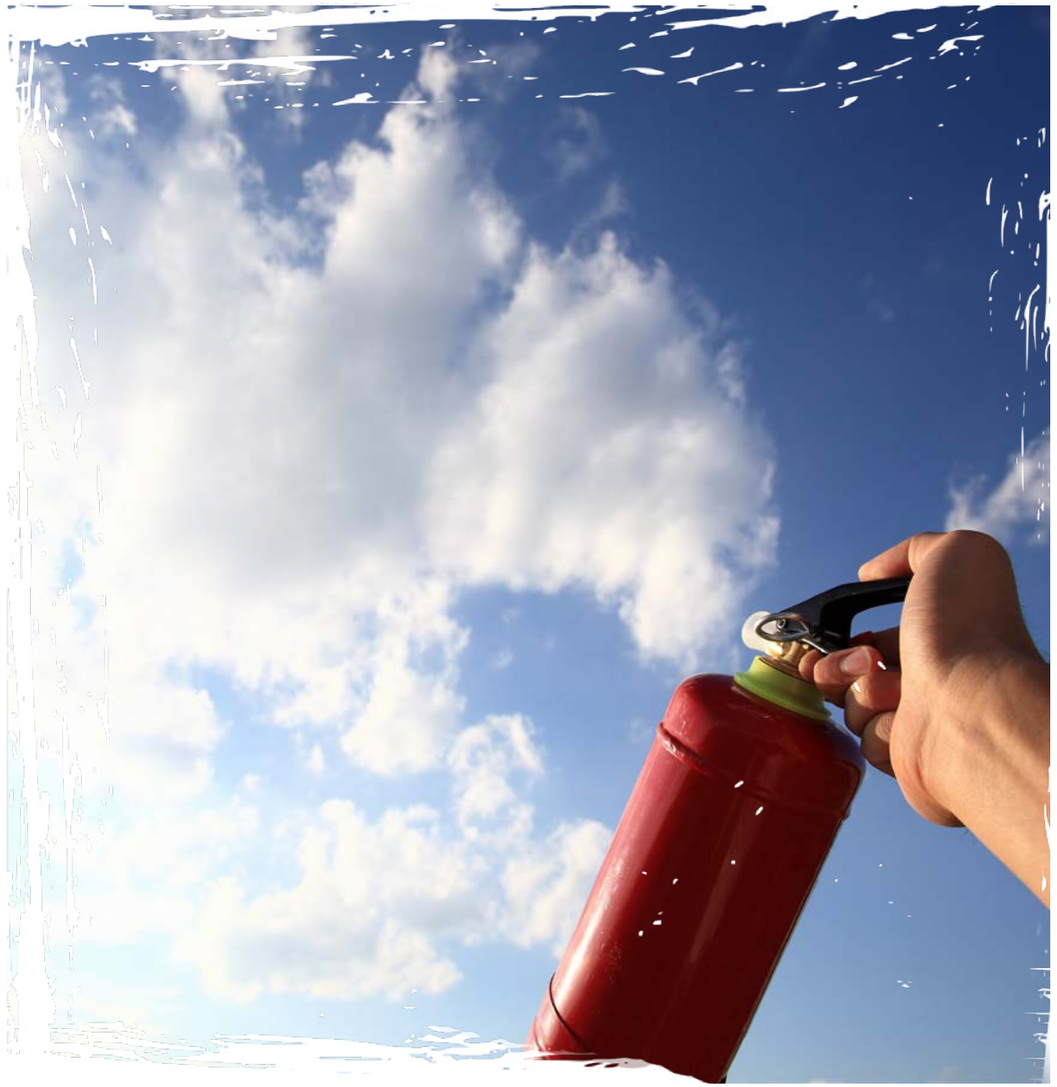
		EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Fase diseño	Informes de revisión ambiental de proyectos	207	225	296
	Certificados de cumplimiento de la D.I.A. de proyectos	18	12	12
	Informes de adecuación a la D.I.A.	13	28	30
	Informes de adecuación ambiental a los anejos de I.A. de proyectos	18	22	11
	Notas de exención de trámite Evaluación de I.A.	18	22	11
Fase construcción	Informes de Revisión Ambiental	42	56	50
	Informes de adecuación a la DIA de Proyectos Modificados	33	47	41
	Informes adecuación a la DIA complementarios	2	1	0
	Obras de emergencia	3	6	3
	Notas de exención de trámite de EIA	6	8	4
	Informes de Adecuación Ambiental	4	2	4

IMPACTOS CAUSADOS POR LAS ACTIVIDADES U OPERACIONES EN ÁREAS PROTEGIDAS

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Longitud de la red ferroviaria activa	3.622	3.762	3.956
Superficie ocupada por la red ferroviaria en activo	11.591	12.040	12.658
Área de afección estimada	33.593	35.044	36.615

PRINCIPALES MEDIDAS Y ACCIONES DE PREVENCIÓN CONTRA INCENDIOS

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Recursos destinados a la prevención de incendios (€)	2.897.854	3.088.059	3.088.059[1]
Incendios (nº)	0	0	0



[1] Último dato disponible a cierre 2021. Actualización dato a cierre 2022 en publicación de memoria mediomabiental en mayo 2023

GRI 305: EMISIONES

GRI 305-1: Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (Alcance 1)
GRI 305-2: Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (Alcance 2)
GRI 305-4: Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero
GRI 305-5: Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Reducción de emisiones de GEI (t de CO_2)	13.028	15.016	15.426
Mejora de la eficiencia energética (GWh equivalentes)	104,18	120,56	123,60
Objetivo de reducción de huella de carbono para 2030 (%)*	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular	86% según mercado eléctrico (GdO) 25% según mix eléctrico peninsular
Porcentaje de energía eléctrica comprada con certificado de GdO *	100	100	100
Porcentaje de energías renovables (energía eléctrica con GdO con respecto al total de energía consumida)	90,30	89,80	91,05

* Dato agregado Adif y Adif AV

TONELADAS DE CO_{2EQ} EMITIDAS/TRACCIÓN FERROVIARIA EN INFRAESTRUCTURAS

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022
Emisiones de CO_{2eq} procedentes de la tracción eléctrica	82.020	90.886	144.548



ALCANCES

		EJERCICIO 2020	%	EJERCICIO 2021	%	EJERCICIO 2022	%
Alcance 1	Instalaciones de combustión	1.926	51,5	1.799	46,5	1.610	41,9
	Mto. de vía, maniobras y operaciones auxiliares	1.724	46,1	1.922	49,6	2.133	55,0
	Vehículos	89	2,4	150	3,9	121	3,1
	Suma Alcance 1	**3.739**	**-**	**3.871**	**-**	**3.843**	**-**
Alcance 2	Consumo de energía eléctrica	19.040	-	18.089	-	25.923,5	29.766
Total (tCO_2eq) Mix eléctrico peninsular				22.779	-	21.960	-	29.766
Total (tCO_2eq) Mercado eléctrico				3.739	-	3.871	-	3.843

GRI 306: RESIDUOS

GRI 306-1: Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos
GRI 306-2: Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos
GRI 306-3: Residuos generados
GRI 306-4: Residuos no destinados a eliminación
GRI 306-5: Residuos destinados a eliminación

RESIDUOS PRODUCIDOS

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022*
Residuos peligros generados en la explotación y mantenimiento de infraestructuras (t)	0,69	3,76	3,76
Intensidad de generación de residuos peligrosos (t residuos/millones km tren)	0,018	0,081	0,081
Residuos destinados a valorización (%)	100	100	100

DISTRIBUCIÓN CATEGORÍAS DE RESIDUOS (%)

	EJERCICIO 2020	EJERCICIO 2021	EJERCICIO 2022*
Baterías, pilas y acumuladores	8	1,83	1,83
Material eléctrico y electrónico	17,3	56,97	56,97
Restos de separadores de agua	72,8	39,84	39,84
Gases en recipientes a presión	0,1	0	0
Residuos de envases	1,5	1,09	1,09
Aceites y grasas	-	0,27	0,27
Pinturas	0,3	0	0

*Último dato disponible a cierre 2021. Actualización dato a cierre 2022 en publicación de memoria mediomabiental en mayo 2023

ANEXO 6 Indicadores GRI e indicadores de información no financiera

CONTENIDOS GENERALES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
1. La organización y sus prácticas de presentación de informes		
2-1	Detalles organizacionales	Ubicación sede: C/ Sor Ángela de la Cruz 3-3º, 28020 (Madrid)
2-2	Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad	Administrador de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, Adif AV
2-3	Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto	1 de enero de 2022 a 31 de diciembre de 2022, frecuencia anual, contacto: rsc@adif.es
2-4	Actualización de la información	A lo largo del informe
2-5	Verificación externa	Informe de verificación
2. Actividades y trabajadores		
2-6	Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	**17-18; 22-25; 214-217**
2-7	Empleados	**107-114**
3. Gobernanza		
2-9	Estructura de gobernanza y composición	**28**
2-10	Designación y selección del máximo órgano de gobierno	**28**

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
2-11	Presidente del máximo órgano de gobierno	**29**
2-12	Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos	**27-50**
2-13	Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos	**27-50**
2-14	Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad	**27-50**
2-15	Conflictos de interés	**37**
2-16	Comunicación de inquietudes críticas	Mensaje de la Presidenta
2-17	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	**27-50**
2-18	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	**27-50**
2-19	Políticas de remuneración	**29**
2-20	Proceso para determinar la remuneración	**113-114**
2-21	Ratio de compensación total anual	**113-114**
4. Estrategia, políticas y prácticas		
2-22	Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenibles	**80-91**
2-23	Compromisos y políticas	**15**

CONTENIDOS GENERALES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
2-24	Incorporación de los compromisos y políticas	**34; 232**
2-25	Procesos para remediar los impactos negativos	A lo largo del informe
2-26	Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	A lo largo del informe
2-27	Cumplimiento de la legislación y las normativas	**25; 36-37**
2-28	Afiliación a asociaciones	**133; 222; 264**
5. Participación de los grupos de interés		
2-29	Enfoque para la participación de los grupos de interés	**69-76**
2-30	Convenios de negociación colectiva	**133**

ENFOQUE DE GESTIÓN

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
103-1	Explicación de asunto material y sus limitaciones	Los aspectos sobre los que se reporta hacen referencia a las actividades desarrolladas por la entidad y a los posibles impactos directos derivados de ellas
103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	A lo largo del informe

INDICADORES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
201-1	Valor económico directo generado y distribuido	**242; 298**
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	**240**

COMPETENCIA DESLEAL

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	En 2022 no se han registrado demandas por competencia desleal, prácticas monopolísticas o contra la libre competencia

MATERIALES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
301-1	Materiales utilizados por peso o volumen	**197; 322**
301-2	Materiales reciclados utilizados	**197; 322**

ENERGÍA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
302-1	Consumo energético dentro de la organización	**197; 322-323**
302-3	Intensidad energética	**197; 323**
302-4	Reducción del consumo energético	**197; 323**

AGUA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
303-1	Interacción con el agua como recurso compartido	**197; 324**
303-2	Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua	**324**
303-3	Extracción de agua	**324**
303-4	Vertido de agua	**324**
303-5	Consumo de agua	**197; 324**

BIODIVERSIDAD

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
304-1	Sitios operacionales en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	**325-326**
304-2	Impactos significativos de las actividades, productos y servicios en la biodiversidad	**325-326**

EMISIONES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
305-1	Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1)	**328**
305-2	Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero al generar energía (alcance 2)	**328**
305-4	Intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero	**327**
305-5	Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	**327**

RESIDUOS

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
306-1	Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos	**213; 329**
306-2	Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	**329**
306-3	Residuos generados	**329**
306-4	Residuos no destinados a eliminación	**329**

CUMPLIMIENTO AMBIENTAL

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	**104; 233**

EMPLEO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	**109; 125**
401-2	Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	**130-131**
401-3	Permisos parentales	**131**

SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
403-1	Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	**162**
403-2	Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	**164**
403-3	Servicios de salud en el trabajo	**162**
403-4	Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	**162-163; 165**
403-5	Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	**162-163; 165**
403-6	Promoción de la salud de los trabajadores	**162-163**
403-7	Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales	**162**
403-8	Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	**162**
403-9	Lesiones por accidente laboral	**164**
403-10	Dolencias y enfermedades laborales	**165**

FORMACIÓN Y ENSEÑANZA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
404-1	Media de horas de formación al año por empleado	**99; 124; 299**
404-2	Programas para desarrollar las competencias de los empleados y programas de ayuda a la transición	**121-125**
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su esempeño y del desarrollo de su carrera	**128**

DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	**30-32**
405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	**114**

NO DISCRIMINACIÓN

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	**137-138**

LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	En 2022 no se han identificado centros ni proveedores significativos en los que la libertad de asociación y el derecho de acogerse a convenios colectivos pueden infringirse o estar amenazados

COMUNIDADES LOCALES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	**219**

SALUD Y SEGURIDAD DE LOS CLIENTES

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	**155; 215**

MARKETING Y ETIQUETADO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	En el ejercicio 2022 no se han registrado casos de incumplimiento de la normativa o los códigos voluntarios relativos a las comunicaciones de marketing

PRIVACIDAD DEL CLIENTE

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	**174**

CUMPLIMIENTO SOCIOECONÓMICO

INDICADOR GRI		REFERENCIA / Página
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	En el ejercicio 2022 Adif AV no ha recibido sanciones ni multas significativas derivadas del incumplimiento de la normativa en los ámbitos social y económico (al igual que en 2021)



ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
MODELO DE NEGOCIO	MODELO DE NEGOCIO	2-1 Detalles organizacionales Actividades, marcas, productos y servicios 2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	15-68	
	ENTORNO EMPRESARIAL	2-7 Empleados 2-8 Trabajadores que no son empleados		
	ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA	2-9 Estructura de gobernanza y composición 2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno		
	MERCADOS EN LOS QUE OPERA			
	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS	2-24 Incorporación de los compromisos y políticas		
	FACTORES Y TENDENCIAS QUE PUEDEN AFECTAR A SU FUTURA EVOLUCIÓN	2-16 Comunicación de inquietudes críticas		
PRINCIPALES RIESGOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS	GESTIÓN DE RIESGOS	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	40-50	
	ANÁLISIS DE RIESGOS E IMPACTOS RELACIONADOS CON CUESTIONES CLAVE	2-15 Conflictos de interés	40-50	

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
GESTIÓN AMBIENTAL	EFECTOS ACTUALES Y PREVISIBLES DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	2-15 Conflictos de interés 2-16 Comunicación de inquietudes críticas	**197; 229-236**	
	PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN O CERTIFICACIÓN AMBIENTAL	2-27 Cumplimiento de la legislación y las Normativas	**177; 229-236**	
	RECURSOS DEDICADOS A LA PREVENCIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	**197**	
	APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN	-24 Incorporación de los compromisos y políticas	**n/a**	En base a los procedimientos documentados relativos a la "Actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente" y "Actuación Frente a Incidencias Ambientales Menores", a través de los cuales, se dota a la organización de directrices comunes de actuación y análisis, con el fin de prevenir o mitigar los potenciales impactos ambientales adversos, dando una respuesta adecuada y eficaz
	CANTIDAD DE PROVISIONES Y GARANTÍAS PARA RIESGOS AMBIENTALES	Descripción cualitativa de las provisiones para riesgos ambientales	**n/a**	En Adif no hay un registro contable
CONTAMINACIÓN	MEDIDAS PARA PREVENIR, REDUCIR O REPARAR LAS EMISIONES DE CARBONO QUE AFECTAN GRAVEMENTE EL MEDIO AMBIENTE	Descripción cualitativa de las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	**181-183;** **202-208**	

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN DE GESTIÓN DE RESIDUOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN, RECICLAJE, REUTILIZACIÓN, OTRAS FORMAS DE RECUPERACIÓN Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS	GRI 306-1 Generación de residuos e impactos significativos relacionados con los residuos GRI 306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos GRI 306-3 Residuos generados GRI 306-4 Residuos no destinados a eliminación GRI 306-5 Residuos destinados a eliminación	**212-213; 329**	
	ACCIONES PARA COMBATIR EL DESPERDICIO DE ALIMENTOS		**n/a**	Dada la actividad de la Compañía, este indicador no se considera relevante
USO SOSTENIBLE DE RECURSOS	CONSUMO DE AGUA Y EL SUMINISTRO DE AGUA DE ACUERDO CON LAS LIMITACIONES LOCALES	GRI 303-5 Consumo de agua	**324**	
	CONSUMO DE MATERIAS PRIMAS	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	**322**	
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DEL USO DE MATERIAS PRIMAS	GRI 301-1 Materiales utilizados por peso y volumen	**212-213**	
	CONSUMO, DIRECTO E INDIRECTO DE ENERGÍA	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización GRI 302-3 Intensidad energética	**322-323**	
	MEDIDAS TOMADAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA	GRI 302-4 Reducción del consumo energético	**198-201;** **206-208**	
	USO DE ENERGÍAS RENOVABLES	GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	**198-201:** **322-323**	

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
CAMBIO CLIMÁTICO	ELEMENTOS IMPORTANTES DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO GENERADOS COMO RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA	GRI 305-1 Emisiones directas de gases de efecto invernadero (alcance 1) GRI 305-2 Emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (alcance 2) GRI 305-4 Intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero	**212-213; 329**	
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA ADAPTARSE A LAS CONSECUENCIAS DEL CAMBIO CLIMÁTICO	Descripción cualitativa de las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	**202-208**	
	METAS DE REDUCCIÓN ESTABLECIDAS VOLUNTARIAMENTE	GRI 305-4 Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	**207-208**	
BIODIVERSIDAD	MEDIDAS TOMADAS PARA PRESERVAR O RESTAURAR LA BIODIVERSIDAD	GRI 304-3 Hábitats protegidos o restaurados	**209-211;** **325-326**	
	IMPACTOS CAUSADOS POR LAS ACTIVIDADES U OPERACIONES EN ÁREAS PROTEGIDAS	GRI 304-1 Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas GRI 306-5 Residuos destinados a eliminación	**325-326**	
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
EMPLEO	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE EMPLEADOS POR SEXO, EDAD, PAÍS Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	2-7 Empleados	**108**	Todos los empleados de Adif AV se encuentran en España
	NÚMERO TOTAL Y DISTRIBUCIÓN DE MODALIDADES DE CONTRATO DE TRABAJO	2-7 Empleados	**109**	
	PROMEDIO ANUAL DE CONTRATOS INDEFINIDOS, DE CONTRATOS TEMPORALES Y DE CONTRATOS A TIEMPO PARCIAL POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	2-7 Empleados GRI 401-1 Nuevas contrataciones de empleados y contratación de personal	**111-112**	

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
EMPLEO	NÚMERO DE DESPIDOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL	Descripción cualitativa del número de despidos	**n/a**	Durante el ejercicio 2022 no se han producido (al igual que en 2021 y 2020)
	BRECHA SALARIAL	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	**114**	
	REMUNERACIONES MEDIAS Y SU EVOLUCIÓN DESAGREGADOS POR SEXO, EDAD Y CLASIFICACIÓN PROFESIONAL O IGUAL VALOR	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de la plantilla por sexo, edad y categoría profesional	**113**	
	REMUNERACIÓN MEDIA DE LOS CONSEJEROS Y DIRECTIVOS	Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los consejeros por sexo Descripción cuantitativa de las remuneraciones medias de los directivos por sexo	**n/a**	Los miembros del Consejo de Administración no reciben remuneración alguna en concepto de dietas por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración y tampoco por ningún otro concepto (al igual que en los ejercicios de 2021 y 2020)
	POLÍTICAS DE DESCONEXIÓN LABORAL		**115-118**	
	EMPLEADOS CON DISCAPACIDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	**n/a**	En el ejercicio de 2022 no hubo empleados con discapacidad (en 2021 y 2020 hubo uno)
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO	ORGANIZACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO	Descripción cualitativa sobre la organización del tiempo de trabajo	**115-118**	
	NÚMERO DE HORAS DE ABSENTISMO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	**164**	
	MEDIDAS DESTINADAS A FACILITAR EL DISFRUTE DE LA CONCILIACIÓN FAMILIAR	GRI 401-2 Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales GRI 401-3 Permiso parental	**130-131**	

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
SEGURIDAD Y SALUD	CONDICIONES DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO	GRI 403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	**162-164**	
	ACCIDENTES DE TRABAJO, EN PARTICULAR SU FRECUENCIA Y GRAVEDAD, POR SEXO		**164-165**	
RELACIONES SOCIALES	ORGANIZACIÓN DEL DIÁLOGO SOCIAL	GRI 403-1 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	**132**	
	PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO POR PAÍS	2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	**n/a**	El 57,98% de los empleados están cubiertos por convenio, ubicándose todos ellos en España (50,93% en 2021 y 52,75 en 2020). En el ejercicio 2022 ha habido 108 personas pertenecientes a la categoría estructura de dirección que han permanecido fuera del convenio.
	BALANCE DE CONVENIOS COLECTIVOS EN LA SALUD Y LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO	2-30 Convenios de negociación colectiva	**133**	
	MECANISMOS Y PROCEDIMIENTOS CON LOS QUE CUENTA LA EMPRESA PARA PROMOVER LA IMPLICACIÓN DE LOS TRABAJADORES EN LA GESTIÓN DE LA COMPAÑÍA, EN TÉRMINOS DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN	2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	**n/a**	
FORMACIÓN	POLÍTICAS IMPLEMENTADAS EN EL CAMPO DE LA FORMACIÓN	GRI 404-2 Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición	**125-129**	
	CANTIDAD TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN POR CATEGORÍAS PROFESIONALES	GRI 404-1 Media de horas de formación al año por empleado	**99; 124; 299**	
	MEDIDAS ADOPTADAS PARA PROMOVER EL EMPLEO, PROTOCOLOS CONTRA EL ACOSO SEXUAL Y POR RAZÓN DE SEXO	GRI 405-2 Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	**114**	

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL				
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	PLANES DE IGUALDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	**135**	
	LA INTEGRACIÓN Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	GRI 405-1 Diversidad en órganos de gobierno y empleados	**188-190**	
	POLÍTICA CONTRA TODO TIPO DE DISCRIMINACIÓN Y, EN SU CASO, DE GESTIÓN DE LA DIVERSIDAD	GRI 406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	**130-133; 138**	
DERECHOS HUMANOS				
DERECHOS HUMANOS	PROCEDIMIENTOS DE DILIGENCIA DEBIDA EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS	2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	**132**	
	PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS Y, EN SU CASO, MEDIDAS PARA MITIGAR, GESTIONAR Y REPARAR POSIBLES ABUSOS COMETIDOS	Descripción cualitativa de las medidas de prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos	**39**	
	DENUNCIAS POR CASOS DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	**39**	
	PROMOCIÓN Y CUMPLIMIENTO DE CONVENIOS OIT RELACIONADOS CON LA LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA, LA ELIMINACIÓN DE LA DISCRININACIÓN EN EL EMPLEO Y LA OCUPACIÓN, LA ELIMINACIÓN DEL TRABAJO FORZOSO U OBLIGATORIO, LA ABOLICIÓN EFECTIVA DEL TRABAJO INFANTIL	GRI 407-1 Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	**39**	
CORRUPCIÓN Y SOBORNO				
CORRUPCIÓN Y SOBORNO	MEDIDAS ADOPTADAS PARA PREVENIR LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	**34-39**	Código Ético y de Conducta
	MEDIDAS PARA LUCHAR CONTRA EL BLANQUEO DE CAPITALES	Descripción cualitativa de las medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	**34-39**	
	APORTACIONES A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	**218**	

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
SOCIEDAD				
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN EL EMPLEO Y EL DESARROLLO LOCAL	GRI 413-1 Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	**218-222**	
	IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD EN LAS POBLACIONES LOCALES Y EN EL TERRITORIO	2-28 Afiliación a asociaciones	**218-222**	
	RELACIONES MANTENIDAS CON LOS ACTORES DE LAS COMUNIDADES LOCALES Y LAS MODALIDADES DEL DIÁLOGO CON ESTOS	2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	**218-222**	
	ACCIONES DE ASOCIACIÓN O PATROCINIO	2-28 Afiliación a asociaciones	**71-76; 222-223**	
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES	INCLUSIÓN EN LA POLÍTICA DE COMPRAS DE CUESTIONES SOCIALES, DE IGUALDAD DE GÉNERO Y AMBIENTALES	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	**214-217**	
	CONSIDERACIÓN EN LAS RELACIONES CON PROVEEDORES Y SUBCONTRATISTAS DE SU RESPONSABILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL	2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	**214-217**	
	SISTEMAS DE SUPERVISIÓN Y AUDITORIAS Y RESULTADOS DE LAS MISMAS	2-25 Procesos para remediar los impactos negativos 2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	**214-217**	
CONSUMIDORES	MEDIDAS PARA LA SALUD Y LA SEGURIDAD DE LOS CONSUMIDORES	GRI 416-1 Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	**141-168**	
	SISTEMAS DE RECLAMACIÓN	Descripción cualitativa de los sistemas de reclamación	**173-174**	
	QUEJAS RECIBIDAS Y RESOLUCIÓN DE LAS MISMAS	GRI 418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	**174**	
INFORMACIÓN FISCAL	BENEFICIOS OBTENIDOS PAÍS POR PAÍS	GRI 201-1 Valor económico directo, generado y distribuido	**242; 298**	Adif AV solo tributa en España
	IMPUESTOS SOBRE BENEFICIOS PAGADOS	Descripción cuantitativa del resultado antes y después de impuestos	**240**	Adif AV solo tributa en España
	SUBVENCIONES PÚBLICAS RECIBIDAS	GRI 201-4 Asistencia financiera recibida del gobierno	**240**	

TAXONOMÍA

ÁMBITOS		MARCO DE REPORTING	REFERENCIA / Página	COMENTARIOS / RAZÓN DE LA OMISIÓN
TAXONOMÍA	TAXONOMÍA (Criterios técnicos de selección de la actividad económica sostenible)		**304-321**	




adif
ALTA VELOCIDAD