



**AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES**

**RENFE-OPERADORA**

**Ejercicio 2020**

**Plan de Auditoría 2021**

**Código AUDInet 2021/106**

**Oficina Nacional de Auditoría**



## ÍNDICE

	<u>Página</u>
I. OPINIÓN CON SALVEDADES.....	1
II. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN CON SALVEDADES.....	1
III. CUESTIONES CLAVE DE LA AUDITORÍA .....	3
IV. OTRA INFORMACIÓN:.....	7
V. RESPONSABILIDAD DEL ÓRGANO DE GESTIÓN EN RELACIÓN CON LAS CUENTAS ANUALES .....	8
VI. RESPONSABILIDADES DEL AUDITOR EN RELACIÓN CON LA AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES .....	8



## INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES EMITIDO POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO (IGAE)

Al Presidente de Renfe-Operadora.

### I. Opinión con salvedades

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2020, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondiente al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría, excepto por los efectos de la cuestión descrita en la sección *Fundamento de la opinión con salvedades* de nuestro informe, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Renfe-Operadora a 31 de diciembre de 2020, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en las notas 2 y 4 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

### II. Fundamento de la opinión con salvedades

Como se indica en la nota 8 de la memoria adjunta, la entidad tiene registrado en su balance una participación en el 100% del capital de Renfe Mercancías S.M.E., S.A. (Renfe Mercancías) por un importe, a 31 de diciembre de 2020, de **376.882 miles de euros**, sin que tenga registrada ninguna corrección valorativa al citado importe.

Conforme a las cuentas anuales aprobadas de Renfe Mercancías del ejercicio 2020, su patrimonio neto a 31 de diciembre de 2020 ascendía a **116.012 miles de euros**. Dichas cuentas anuales han sido auditadas por KPMG Auditores, S.L., cuyo informe de 30 de junio de 2021 recoge una opinión con salvedades al haber incurrido la sociedad en los últimos ejercicios en pérdidas de explotación continuadas que ponen de manifiesto un potencial deterioro de los activos intangibles y materiales de la sociedad, valorados en 366.993 miles de euros, sin que la sociedad haya realizado el test de



deterioro exigido por la normativa contable en estos casos, lo que ha supuesto una limitación al alcance de su trabajo de auditoría.

Por otra parte, Renfe Mercancías es cabecera de un subgrupo que, si bien se encuentra dispensado de obligación legal de consolidar, elabora con carácter voluntario cuentas anuales consolidadas. Conforme a la información facilitada por la entidad, el patrimonio neto del subgrupo Renfe Mercancías ascendería a **105.088 miles de euros**.

Conforme a la regla cuarta, apartado 3.1.3 de la Resolución de 18 de septiembre de 2013, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan normas de registro y valoración e información a incluir en la memoria de las cuentas anuales sobre el deterioro del valor de los activos, para determinar el posible deterioro de las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas “Salvo mejor evidencia del importe recuperable de las inversiones, en la estimación del deterioro de esta clase de activos se tomará en consideración el patrimonio neto de la empresa participada, corregido por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración”, tomándose el valor de las cuentas anuales consolidadas en el caso de que la empresa analizada participe a su vez en otras empresas.

Las cifras expuestas ponen de manifiesto la existencia de claros indicios de deterioro del valor de la participación registrada en el balance de Renfe-Operadora. No obstante, la regla 3.1.4 de la citada Resolución del ICAC señala que “El método indirecto de estimación a partir del patrimonio neto es útil en aquellos casos en que puede servir para demostrar un valor recuperable mínimo sin la necesidad de realizar un análisis más complejo cuando de aquél se deduce que no hay deterioro”.

A la fecha de emisión de este informe, la entidad no nos ha facilitado ninguna estimación al respecto, por lo que no nos ha resultado posible concluir sobre la razonabilidad del valor por el que dicha participación figura en el balance a 31 de diciembre de 2020. Nuestro informe de auditoría del 2019 también contenía una salvedad al respecto.

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante, en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales* de nuestro informe.

Somos independientes de la entidad de conformidad con los requerimientos de ética y protección de la independencia que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales para el Sector



Público en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas de dicho Sector Público.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión con salvedades.

### **III. Cuestiones clave de la auditoría**

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

Además de la cuestión descrita en la sección Fundamento de la opinión con salvedades, hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

#### **1.- Posible deterioro de valor de las inversiones en empresas del grupo.**

Con el detalle por sociedades contenido en la nota 8 “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo. Instrumentos de patrimonio” de la memoria adjunta, la entidad tiene inversiones financieras en empresas del grupo<sup>1</sup> (aparte de Renfe Mercancías, mencionada en el fundamento de la opinión) por importe de 2.628.440 miles de euros.

Dada la relevancia de las rúbricas en las cuentas anuales y el elevado grado de incertidumbre que conllevan las estimaciones en que se basa la determinación de la existencia o no de deterioro, hemos considerado cuestión clave de auditoría la determinación del posible deterioro de estas inversiones.

Nuestros procedimientos de auditoría para su verificación han comprendido, entre otros, los siguientes:

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la entidad para la detección de indicios y eventual reconocimiento de deterioro de estas participaciones.

---

<sup>1</sup> Renfe Viajeros, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe of America.



- Evaluación de la metodología utilizada en el cálculo del patrimonio neto corregido por las plusvalías tácitas existentes, de acuerdo con las valoraciones de empresas independientes (Renfe Fabricación y Mantenimiento).
- Evaluación de la metodología y coherencia de las hipótesis y asunciones utilizadas en la confección de los modelos de cálculo del valor en uso de acuerdo con los presupuestos de la entidad (Renfe Viajeros).
- Celebración de reuniones y obtención de información de los auditores de las sociedades participadas a efectos de obtener seguridad sobre la razonabilidad de las cuentas anuales, base de la evaluación de existencia de indicios de deterioro realizada por la entidad.
- Lectura de actas del Consejo de Administración y el Comité de Dirección de la entidad, evaluando la incidencia de los asuntos tratados referentes a las sociedades participadas.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

## **2.- Reconocimiento de ingresos del Proyecto Haramain mediante el sistema de grado de avance.**

Tal y como se detalla en la nota 22 “*Otros ingresos de Explotación*” de la memoria adjunta, los ingresos registrados del proyecto para la puesta en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que unirá La Meca y Medina en Arabia Saudí (Proyecto Haramain) ascienden a 30.418 miles de euros en el ejercicio 2020 (56.207 miles en 2019), estimados aplicando el método de grado de avance.

Por otra parte, en la nota 11 “*Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar*” se recoge el derecho de cobro pendiente de facturar a Saudi Railways Organization por la aplicación del citado método de grado de avance, por importe de 185.165 miles de euros (177.670 miles en el ejercicio 2019).

Tal y como se indica en la nota 2.b) (i) de la memoria, el método de reconocimiento de ingresos se basa en la realización de estimaciones del grado de avance del proyecto. La metodología para determinar el avance hace que se tengan que realizar estimaciones significativas en las que se incluyen el coste total previsto de los contratos, costes remanentes de finalización, el ingreso total de los contratos, riesgos de contratos, así como otros juicios y estimaciones que han de considerarse a lo largo de todo el periodo en el que se prevé que se desarrollará cada proyecto, que en el presente se extiende hasta los 12 años.



Dada la relevancia de las rúbricas en las cuentas anuales, la complejidad de su registro contable y el elevado grado de incertidumbre que conllevan las estimaciones en que se basa la determinación de ingresos y gastos pendientes, hemos considerado cuestión clave de auditoría la determinación del grado de avance.

Nuestros procedimientos de auditoría para su verificación han comprendido, entre otros, los siguientes:

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la entidad para el reconocimiento e imputación de los ingresos y gastos incurridos en el marco del Proyecto Haramain, así como para la realización de las estimaciones de ingresos y gastos pendientes de incurrir hasta la finalización del proyecto.
- Obtención del informe interno de resultados del Proyecto Haramain y de los informes externos de estimación de la demanda futura, analizando la razonabilidad de las hipótesis y de los criterios utilizados y contrastándolos con las estimaciones realizadas para el cálculo del grado de avance.
- Análisis del Settlement Agreement III entre el consorcio español y el cliente saudí, acordado en marzo de 2021, y de sus repercusiones en las estimaciones realizadas por la entidad.
- Revisión analítica de las principales variaciones en los ingresos y gastos incurridos en 2020 y las estimaciones de los pendientes hasta la finalización del proyecto respecto de las estimaciones realizadas el ejercicio anterior para el mismo periodo, indagando su justificación.
- Realización de pruebas de auditoría específicas basadas en el muestreo de ingresos y gastos y la obtención de confirmaciones externas de deudores y acreedores por operaciones del proyecto.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

### **3.- Valoración de los préstamos participativos y créditos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en las que la entidad participa.**

Tal y como se detalla en la nota 10 de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2020, la entidad tiene registrado dentro del epígrafe “V. Inversiones financieras a largo plazo” del activo no corriente del balance inversiones financieras en 8 sociedades de integración del ferrocarril. En concreto:



- Dentro del subepígrafe “1. Instrumentos de patrimonio” se incluye un saldo de 226 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de las participaciones en el capital de las mismas (5.977 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (5.751 miles).
- Dentro del subepígrafe “2. Créditos a terceros” se incluye un saldo de 188.221 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de los préstamos participativos y créditos concedidos a las mismas (256.912 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (68.691 miles).

Por su parte, en la nota 15 de la memoria adjunta, se informa sobre las cartas de compromiso (comfort letter) y compromisos de aportación adquiridos con estas sociedades, y que a 31 de diciembre de 2020 ascendían a 30.153 miles de euros.

La posición financiera en las sociedades de integración del ferrocarril es considerada por la entidad de modo global, de modo que las correcciones valorativas se calculan conjuntamente para ambos tipos de inversiones financieras mediante un sistema de valoración que incluye el efecto de las aportaciones pendientes.

Tal y como se indica en la nota 2.b) (i) de la memoria, para la cuantificación de las citadas correcciones valorativas, la entidad utiliza métodos de descuento de flujos de efectivo para determinar el valor recuperable. Para ello considera las estimaciones de los flujos de efectivo que se prevé obtener en cada caso, facilitadas por la Dirección de cada una de las Sociedades, analizando su capacidad para obtener ingresos por la enajenación de suelos que les permitan hacer frente a las obligaciones contraídas con terceros para desarrollar el proyecto que tienen encomendado, así como las necesidades de aportaciones de fondos por parte de los accionistas y su capacidad para reembolsar la financiación aportada y pendiente de aportar. Los flujos se descuentan utilizando una tasa que refleja, a juicio de la dirección de la entidad, la mejor estimación para la determinación del valor actual de los mismos.

Dada la relevancia de la rúbrica en las cuentas anuales y el elevado grado de incertidumbre que conllevan las estimaciones en que se basan los test de deterioro, hemos considerado cuestión clave de auditoría la valoración de estos activos financieros.

Nuestros procedimientos de auditoría para su verificación han comprendido, entre otros, los siguientes:



- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la entidad para el reconocimiento de las correcciones valorativas derivadas de los préstamos participativos y créditos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en las que la participa.
- Para los préstamos participativos y créditos con indicio de deterioro, obtención y análisis de los planes de negocio de las sociedades de integración, evaluando la razonabilidad de la metodología utilizada y revisando las principales variables de los mismos.
- Para los préstamos participativos y créditos indicados en el párrafo anterior, hemos evaluado los criterios y cálculos llevados a cabo por la entidad para determinar el valor registrado de las correcciones valorativas.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

#### **IV. Otra información.**

La “otra información” consiste en el informe de gestión del ejercicio 2020 y en el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al Sector Público y no forman parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre la “otra información”. Nuestra responsabilidad sobre la “otra información”, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la otra información con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad con respecto al informe de gestión y al informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume como consecuencia de su pertenencia al sector público, consiste en evaluar e informar de si su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, salvo por la limitación



al alcance descrita en el párrafo siguiente, no tenemos nada que informar respecto a la otra información. La información que contiene concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2020, y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación

Como se describe en la sección Fundamento de la opinión con salvedades, no hemos podido obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la existencia de un potencial deterioro de valor de la participación de la entidad en su filial Renfe Mercancías a 31 de diciembre de 2020. En consecuencia, no hemos podido alcanzar una conclusión sobre si existe una incorrección material en el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y el informe de gestión en relación con esta cuestión.

#### **V. Responsabilidad del órgano de gestión en relación con las cuentas anuales**

El Presidente de Renfe-Operadora es responsable de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la entidad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, el Presidente es responsable de la valoración de la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si el órgano de gestión tiene la intención o la obligación legal de liquidar la entidad o de cesar sus operaciones o bien no exista otra alternativa realista.

#### **VI. Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas para el Sector Público vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las



incorrectos pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría.

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el órgano de gestión.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización por la entidad del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la entidad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan



en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la entidad, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación Cicep.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por la Jefa de la División de Auditoría Pública II de la Oficina Nacional de Auditoría y un Auditor Nacional Director de Área, en Madrid, a 23 de julio de 2021.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RENFE-Operadora

Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2020

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Balances al  
31 de diciembre de 2020 y 2019  
(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	Notas	31.12.2020	31.12.2019
Inmovilizado intangible	5	<b>12.199</b>	<b>9.623</b>
Aplicaciones informáticas		7.507	7.523
Otro inmovilizado		4.692	2.100
Inmovilizado material	6	<b>46.039</b>	<b>49.003</b>
Terrenos y construcciones		27.515	26.736
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		14.742	15.380
Inmovilizado en curso y anticipos		3.782	6.887
Inversiones Inmobiliarias	6	<b>283</b>	<b>303</b>
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		<b>6.841.445</b>	<b>6.438.864</b>
Instrumentos de patrimonio	8	3.009.496	3.009.052
Créditos a empresas y otros activos financieros	26	3.831.949	3.429.812
Inversiones financieras a largo plazo	10	<b>203.497</b>	<b>196.793</b>
Instrumentos de patrimonio		832	757
Créditos a terceros		202.261	195.522
Otros activos financieros		404	514
Deudores comerciales no corrientes		<b>2.835</b>	<b>2.229</b>
Periodificaciones a largo plazo		971	651
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	17	1.864	1.578
Activos por impuesto diferido	20	<b>148</b>	<b>194</b>
Total activos no corrientes		<b>7.106.446</b>	<b>6.697.009</b>
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	11	<b>340.058</b>	<b>380.018</b>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		191.954	193.724
Clientes, empresas del grupo y asociadas corto plazo	26	21.636	23.894
Deudores varios		46	58
Personal		79	147
Activos por impuesto corriente	20	10.004	15.137
Otros créditos con las Administraciones Públicas	20	116.339	147.058
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	26	<b>625.482</b>	<b>789.061</b>
Créditos a empresas		617.911	777.961
Otros activos financieros		7.571	11.100
Inversiones financieras a corto plazo	10	<b>3.371</b>	<b>9.274</b>
Créditos a empresas		3.235	9.106
Otros activos financieros		136	168
Periodificaciones a corto plazo		<b>4.469</b>	<b>309</b>
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	12	<b>576.656</b>	<b>140.741</b>
Tesorería		576.656	140.741
Total activos corrientes		<b>1.550.036</b>	<b>1.319.403</b>
Total activo		<b>8.656.482</b>	<b>8.016.412</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Balances al  
31 de diciembre de 2020 y 2019  
(Expresados en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		31.12.2020	31.12.2019
Fondos propios	13	<b>3.161.024</b>	<b>3.151.717</b>
Aportación patrimonial		3.450.337	3.450.337
Reservas		80.872	80.872
Resultados de ejercicios anteriores		(379.492)	(396.113)
Resultado del ejercicio		9.307	16.621
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14	<b>147</b>	<b>62</b>
<b>Total Patrimonio Neto</b>		<b>3.161.171</b>	<b>3.151.779</b>
Provisiones a largo plazo	15	<b>22.498</b>	<b>22.611</b>
Deudas a largo plazo	17	<b>3.899.689</b>	<b>3.481.567</b>
Deudas con entidades de crédito		3.897.651	3.479.652
Otros pasivos financieros		2.038	1.915
Pasivos por impuestos diferidos	20	<b>3.100</b>	<b>3.811</b>
<b>Total pasivos no corrientes</b>		<b>3.925.287</b>	<b>3.507.989</b>
Provisiones a corto plazo	15	<b>2.315</b>	<b>1.749</b>
Deudas a corto plazo	17	<b>1.124.987</b>	<b>711.397</b>
Deudas con entidades de crédito		1.121.995	708.332
Otros pasivos financieros		2.992	3.065
Deudas empresas del grupo y asociadas	26	<b>338.768</b>	<b>526.857</b>
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	18	<b>96.533</b>	<b>108.799</b>
Proveedores a corto plazo		49.025	73.168
Proveedores, empresas del grupo y asociadas a corto plazo	26	38.618	30.365
Acreedores varios		5.487	1.899
Personal (remuneraciones pendientes de pago)		1.026	962
Otras deudas con las Administraciones Públicas	20	2.377	2.405
Periodificaciones a corto plazo	22	<b>7.421</b>	<b>7.842</b>
<b>Total pasivos corrientes</b>		<b>1.570.024</b>	<b>1.356.644</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>8.656.482</b>	<b>8.016.412</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Cuentas de Pérdidas y Ganancias  
 Para los ejercicios anuales terminados en  
 31 de diciembre de 2020 y 2019  
 (Expresadas en miles de euros)

	Notas	2020	2019
	21	181.687	184.618
Importe neto de la cifra de negocios			
Trabajos realizados por la empresa para su activo		47	-
Otros ingresos de explotación	22	48.531	75.673
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		48.337	75.614
Subvenciones de explotación		194	59
Gastos de personal	23	(64.938)	(64.572)
Sueldos, salarios y asimilados		(52.090)	(52.955)
Cargas sociales		(13.076)	(12.644)
Provisiones		228	1.027
Otros gastos de explotación	24	(156.707)	(175.068)
Servicios exteriores		(155.769)	(174.218)
Tributos		(871)	(856)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(67)	6
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(9.882)	(11.790)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	14	32	30
Exceso de provisiones	15	12	-
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		15.981	147
Resultados por enajenaciones y otras	5	15.981	147
Resultado de explotación		14.763	9.038
Ingresos financieros	25	50.968	45.903
De participaciones en instrumentos de patrimonio		3.263	1.422
En empresas de grupo y asociadas		500	474
De terceros		2.763	948
De valores negociables y otros instrumentos financieros		47.705	44.481
En empresas del grupo y asociadas		46.910	43.447
De terceros		795	1.034
Gastos financieros	25	(45.646)	(41.611)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas		(96)	(239)
Por deudas con terceros		(45.549)	(41.372)
Actualización de provisiones		(1)	-
Diferencias de cambio	8 y 25	(119)	3.847
Diferencias positivas de cambio		5.616	4.652
Diferencias negativas de cambio		(5.735)	(805)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	10	(6.079)	-
Deterioros y pérdidas		(6.079)	-
Resultado financiero	25	(876)	8.139
Resultado antes de impuestos		13.887	17.177
Impuesto sobre beneficios	20	(4.580)	(556)
Resultado del ejercicio		9.307	16.621

# ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes  
 a los ejercicios anuales terminados en  
 31 de diciembre de 2020 y 2019  
 A) Estados de Ingresos y Gastos Reconocidos  
 (Expresados en miles de euros)

	Miles de euros	
	2020	2019
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	9.307	16.621
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados	145	-
Efecto impositivo	(36)	-
Total de ingresos y gastos reconocidos	109	-
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados (nota 14)	(32)	(30)
Efecto impositivo	8	7
Total de ingresos y gastos reconocidos	(24)	(23)
	<u>9.392</u>	<u>16.598</u>

# ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes  
a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2020 y 2019

## B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios				Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Total
	Aportación patrimonial	Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio		
Saldo al 31 de diciembre del 2018	3.449.436	80.872	(409.032)	12.919	85	3.134.280
Ajuste por corrección de errores	901	-	-	-	-	901
Saldo ajustado al inicio del ejercicio 2019	3.450.337	80.872	(409.032)	12.919	85	3.135.181
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	16.621	(23)	16.598
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto	-	-	12.919	(12.919)	-	-
Saldo al 31 de diciembre del 2019	3.450.337	80.872	(396.113)	16.621	62	3.151.779
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	9.307	85	9.392
II. Operaciones con socios o propietarios	-	-	16.621	(16.621)	-	-
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto	-	-	16.621	(16.621)	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2020	3.450.337	80.872	(379.492)	9.307	147	3.161.171

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Estados de Flujo de Efectivo correspondientes a los ejercicios

Anuales terminados en 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Expresados en miles de euros)

	2020	2019
<b>A) Flujo de efectivo de las actividades de explotación</b>		
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>13.887</b>	<b>17.177</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>	<b>458</b>	<b>7.337</b>
a) Amortización del inmovilizado	9.882	11.790
b) Correcciones valorativas por deterioro	6.146	(6)
c) Variación de provisiones	1.887	763
d) Imputación de subvenciones	(32)	(30)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	(15.878)	(147)
f) Ingresos financieros	(50.968)	(45.903)
g) Gastos financieros	45.646	41.611
h) Diferencias de cambio	3.775	(775)
i) Otros ingresos y gastos	-	34
<b>3. Cambios en el capital corriente</b>	<b>(12.477)</b>	<b>(11.280)</b>
a) Deudores y otras cuentas a cobrar	28.301	(52.101)
b) Otros activos corrientes	11.178	6.313
c) Acreedores y otras cuentas a pagar	(12.147)	31.078
d) Otros pasivos corrientes	(39.809)	3.430
<b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>8.558</b>	<b>(18.197)</b>
a) Pagos de intereses	(43.314)	(41.634)
b) Cobros de dividendos	3.263	1.422
c) Cobros de intereses	42.686	41.339
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-).	6.244	(19.752)
e) Otros pagos (cobros)	(321)	428
<b>5. Flujo de efectivo de las actividades de explotación (1+2+3+4)</b>	<b>10.426</b>	<b>(4.963)</b>
<b>B) Flujo de efectivo de las actividades de inversión</b>		
<b>6. Pagos por inversiones</b>	<b>(957.789)</b>	<b>(1.141.622)</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	(931.086)	(1.111.980)
b) Inmovilizado intangible	(6.185)	(1.989)
c) Inmovilizado material	(6.571)	(5.132)
d) Otros activos	(13.947)	(22.521)
<b>7. Cobros por desinversiones</b>	<b>707.720</b>	<b>1.092.358</b>
a) Empresas del grupo y asociadas (Deuda Espejo)	688.363	1.092.136
b) Inmovilizado intangible	15.924	-
c) Inmovilizado material	3.433	147
d) Otros activos financieros	-	75
<b>8. Flujo de efectivo de las actividades de inversión (6+7)</b>	<b>(250.069)</b>	<b>(49.264)</b>
<b>C) Flujo de efectivo de las actividades de financiación</b>		
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	<b>71</b>	<b>-</b>
a) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	71	-
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>679.381</b>	<b>156.154</b>
a) Emisión	1.528.200	1.485.979
1. Deudas con entidades de crédito	1.528.200	1.137.500
2. Deudas con empresas del Grupo y asociadas	-	348.479
b) Devolución y amortización de	(848.819)	(1.329.825)
1. Deudas con entidades de crédito	(697.276)	(1.329.825)
2. Deudas con empresas del Grupo y asociadas	(151.543)	-
<b>11. Flujo de efectivo de las actividades de financiación (9+10)</b>	<b>679.452</b>	<b>156.154</b>
<b>D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	<b>(3.894)</b>	<b>(3.072)</b>
<b>D) Aumento/Disminución neta efectivo equivalente</b>	<b>435.915</b>	<b>98.855</b>
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	140.741	41.886
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	576.656	140.741

# ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Ejercicio 2020

### **1. Naturaleza, actividades de la Entidad, entorno jurídico legal**

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (en adelante RENFE-Operadora o la Entidad) fue creada el 1 de enero de 2005 por la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF 39/2003), como organismo público dependiente de la Administración General del Estado (en adelante AGE), de los que actualmente se encuentran regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante Ley 40/2015).

La Entidad es dominante del Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe), su domicilio social y fiscal se encuentra en Avenida Pío XII, 110 de Madrid y su número de identificación fiscal es Q-2801659-J. En la nota 8 se presenta la información relativa a las participaciones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

Las cuentas anuales consolidadas de la Entidad y sociedades dependientes del ejercicio 2020, que se van a formular, muestran una pérdida atribuida a la Entidad dominante de 473.339 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 2.760.281 miles de euros.

La actividad y el entorno jurídico legal aplicable a la Entidad se detallan a continuación:

La actividad principal de la Entidad consiste en la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante, que realiza a través de las sociedades en las que participa. Asimismo, la Entidad presta servicios de apoyo a la gestión a sus filiales, además de aportarles la financiación que requieren, gestionándose la tesorería de forma centralizada.

La Entidad ejerce su actividad en todo el territorio nacional y actualmente está participando en la puesta en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que une La Meca y Medina en Arabia Saudí. El 30 de octubre de 2018 la Entidad firmó un acuerdo con un grupo inversor denominado Texas Central Railroad, LLC. Este acuerdo, por el que la Entidad está prestando servicios de asesoramiento, sienta las bases de la colaboración en el desarrollo del proyecto de Alta Velocidad para unir las ciudades de Houston y Dallas, en el estado de Texas de Estados Unidos.

RENFE-Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante MITMA), a través de la secretaría del Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana según se establece en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del MITMA, y deroga el Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, que establecía la adscripción a través de la Secretaría del Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. La creación de RENFE-Operadora fue consecuencia de la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación del transporte ferroviario, derivada de las Directivas comunitarias que regulan la liberalización del sector ferroviario. En este sentido y para alcanzar estos objetivos, la LSF 39/2003 encomendó la administración de las infraestructuras ferroviarias a la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante RENFE) que, con fecha 1 de enero de 2005, pasó a denominarse Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante Adif), integrando además al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) con extinción del mismo y subrogación de Adif en todos los derechos y obligaciones del GIF, y segregando la rama de actividad de prestación del servicio ferroviario con la consiguiente creación de la Entidad Pública Empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios de transporte ferroviario.

#### *a) Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF)*

La LSF tiene por objeto la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías, y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Mediante la LSF se incorporan 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 entre otras tratan aspectos sobre la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, el derecho de acceso a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria. En dicha Directiva se establece un espacio ferroviario europeo único y adapta los preceptos relativos a los derechos de los usuarios a lo previsto en el Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros del ferrocarril.

Asimismo, en diciembre de 2018 se modificó la LSF para transponer la Directiva (UE) 2016/2370, de 14 de diciembre de 2016, del parlamento europeo y del Consejo, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

Los servicios de transporte ferroviario de viajeros se realizan a través de Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Viajeros), siendo actualmente prestados en tres regímenes económicos distintos:

- Los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público (Cercanías y Media Distancia) se refieren a servicios declarados de interés público por la Administración Pública titular del servicio y se prestan en régimen contractual con dicha Administración.
- El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se ha venido prestando en régimen de libre competencia desde el 31 de julio de 2013, atendiendo a las condiciones establecidas en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, y se seguirá prestando hasta el 13 de diciembre de 2020, momento a partir del cual se prestará en régimen de libre competencia de la misma forma que los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia. No obstante, apenas existe competencia en este segmento, que además tiene un volumen muy reducido respecto al resto.
- Los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia que tenían prevista su entrada en un régimen de libre competencia a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020. Durante el ejercicio 2020, igual que en 2019, Renfe Viajeros no ha tenido competencia en estos servicios.
- Los servicios internacionales de transporte de viajeros, para los que las empresas ferroviarias que dispongan de licencia de empresa ferroviaria otorgada por un Estado miembro de la Unión Europea, tienen libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General. Para la consideración de estos servicios de transportes de viajeros como internacional, el tren ha de cruzar al menos una vez la frontera de España y el principal objeto ha de ser transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. En estos servicios Renfe Viajeros no ha tenido competencia salvo la que la propia sociedad, junto con SNCF Voyage France Europe, S.A., desarrolla a través de Elipsos Internacional, S.A.

Los servicios de transporte ferroviario de mercancías, se prestan a través de la sociedad Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., (en adelante Renfe Mercancías) estando sujetos al régimen de libre competencia.

Los servicios de mantenimiento del material rodante se prestan a través de la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Fabricación y Mantenimiento).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

### Memoria de Cuentas Anuales

Los servicios de arrendamiento de material rodante se prestan a través de la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Alquiler).

- b) Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante RDL 22/2012).*

El RDL 22/2012, introdujo una serie de modificaciones en la regulación del transporte ferroviario, que básicamente consisten en las siguientes:

- Estructuración de RENFE-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenece íntegramente a la Entidad, quien mantiene su naturaleza jurídica. Las cuatro sociedades se corresponden con las tres áreas de negocio, Viajeros, Mercancías y Fabricación y Mantenimiento, más una cuarta dedicada a operaciones de arrendamiento y otras vinculadas a los activos de material ferroviario. Las funciones y obligaciones que desarrollaba el área de negocio de Mercancías y Logística incluiría los correspondientes objetos sociales de Irion Renfe Mercancías, S.A., Multi Renfe Mercancías, S.A. y Contren Renfe Mercancías, S.A.
- Supresión de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose Adif y RENFE-Operadora, o las respectivas sociedades mercantiles estatales anteriores, en los derechos y obligaciones de aquella, asumiendo la titularidad de sus bienes e integrando a sus trabajadores. Con fecha 28 de diciembre de 2012, se aprobó la Orden FOM/2818/2012, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de dicha entidad.
- Asimismo se señala que las Comunidades Autónomas que, a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley citado, tuvieran traspasadas las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y regionales sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general, podrán disponer de la prestación de dichos servicios de transporte de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, del Parlamento Europeo y del Consejo.

*c) Estatuto de la Entidad*

El Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, aprobó el Estatuto de la Entidad en el que se establecen, entre otros, los siguientes aspectos:

*i) Actividades y objeto de la Entidad*

El objeto de RENFE-Operadora es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluirá el mantenimiento de material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario y en las normas que la desarrolle.

Para el cumplimiento de su objeto social, RENFE-Operadora podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil. Asimismo, podrá realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén relacionadas con aquel, incluso, mediante la participación en negocios, entidades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

*ii) Régimen jurídico y de contratación*

RENFE-Operadora se rige por el Derecho Privado excepto en lo relativo a la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tengan atribuidas y en los aspectos específicamente regulados para las Entidades Públicas Empresariales en los términos previstos en la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público, en la legislación presupuestaria y en su Estatuto. En todo caso, lo es de aplicación lo previsto en la LSF y en su normativa de desarrollo.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

### Memoria de Cuentas Anuales

El régimen de contratación y adquisición de RENFE-Operadora se somete a las normas del Derecho Privado sin perjuicio de lo determinado por el 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 en adelante LCSE (Ley de Contratos de Sectores Excluidos).

Los contratos a los que no resulte de aplicación la LCSE, se someterán por las disposiciones pertinentes de Ley de Contratos del Sector Público, Ley 9/2017, de 8 de noviembre (en adelante LCSP), y en particular por lo establecido en los artículos 321 y 322. Asimismo, en aplicación de lo establecido en el artículo 321.1 de la citada LCSP, se ha de tener en cuenta que esta entidad contratante tiene aprobadas las correspondientes instrucciones de contratación, que están publicadas en su web corporativa y se difunden en el perfil del contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público.

#### *iii) Régimen de contabilidad y control*

La Entidad ajusta su contabilidad a lo previsto en la legislación que le es aplicable y, en particular, a la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (en adelante LGP), a las disposiciones del Código de Comercio y a las que se dicten en su desarrollo, al Plan General de Contabilidad de la empresa española y a los criterios de normalización de cuentas de las empresas ferroviarias establecidos por la normativa comunitaria.

El régimen de control de la gestión económico financiera de RENFE-Operadora se ejercerá, de conformidad con lo establecido en la LGP por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante IGAE) a través de las actuaciones de auditoría pública que se establezcan en el Plan Anual de Auditorías, sin perjuicio de las competencias fiscalizadoras atribuidas al Tribunal de Cuentas por su Ley Orgánica y por las demás normas que regulan sus competencias.

Corresponde al MITMA, a través de la Secretaría de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, la dirección estratégica, evaluación y control de los resultados de su actividad, y a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, el control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

#### *iv) Régimen presupuestario*

La Entidad elaborará anualmente sus presupuestos estimativos de explotación y capital, con la estructura que determine el Ministerio de Hacienda y una vez aprobados inicialmente por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en la LGP.

#### *v) Régimen patrimonial y económico-financiero*

La Entidad tiene, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio distinto del de la AGE, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular, de conformidad con lo dispuesto en la Orden FOM/2909/2006 del Ministerio de Fomento al que se refiere el apartado 4 de la disposición adicional primera de la LSF 39/2003, y teniendo en cuenta la estructuración societaria realizada en desarrollo del RDL 22/2012.

La gestión, administración y explotación de los bienes y derechos titularidad de RENFE-Operadora están sujetas a lo dispuesto en la LSF y en su Estatuto, y en lo no dispuesto en estas normas, a lo establecido en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La Entidad formará y mantendrá actualizado el inventario de sus bienes y derechos. El inventario se revisará, en su caso, anualmente con referencia al 31 de diciembre y se someterá a la aprobación del Consejo de Administración en el primer trimestre del ejercicio siguiente.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

### Memoria de Cuentas Anuales

De conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera de la LSF 39/2003 y en el artículo 107 Ley 40/2015, para la ejecución de sus fines, RENFE-Operadora dispondrá de los siguientes recursos:

- Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad.
- Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado (en adelante PGE).
- Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los PGE.
- Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor, procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones Públicas, de Entes Públicos y de particulares.
- Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.
- Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.
- Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

La Entidad podrá realizar todo tipo de operaciones financieras y, en particular, concertar operaciones activas o pasivas de crédito y préstamo, cualquiera que sea la forma en que se instrumente, incluso mediante la emisión de obligaciones, bonos, pagarés y cualquier otro pasivo financiero. Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en la LGP y de acuerdo con los límites establecidos en las Leyes de Presupuestos anuales.

El ejercicio económico de RENFE-Operadora comienza el día 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre de cada año.

#### *vi) Régimen de personal*

La disposición adicional primera de la LSF 39/2003 estableció que, a efectos de lo dispuesto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entendería que existía sucesión de empresas entre la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora. Por tanto, los trabajadores que estaban en RENFE a 31 de diciembre de 2004 y que prestaban servicios correspondientes a RENFE-Operadora, quedaron integrados en ésta desde el momento de su creación, sujetos al mismo régimen laboral, es decir, el del Estatuto de los Trabajadores.

De igual forma el RDL 22/2012 estableció que las necesidades de personal de las sociedades resultantes de las operaciones previstas serían atendidas exclusivamente con personal de RENFE-Operadora. La integración del personal de la Entidad en las sociedades que se constituyeron no supuso en ningún caso incremento de dotaciones, retribuciones, ni otros gastos de personal al servicio del sector público y se realizó previo informe favorable del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

#### *d) Asignación de bienes, derechos y obligaciones a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora*

Con fecha 19 de septiembre de 2006, se emitió la Orden FOM/2909/2006 (en adelante la Orden FOM/2909/2006), por la que se determinaron los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

### Memoria de Cuentas Anuales

El conjunto de bienes, obligaciones y derechos se valoró, a los efectos de la segregación del patrimonio de RENFE entre Adif y RENFE-Operadora para su integración en el patrimonio de esta última entidad, en 1.230.489 miles de euros, importe correspondiente al valor neto contable por el que figuraban registrados en las cuentas anuales de RENFE al 31 de diciembre de 2004, sin perjuicio de lo establecido en el punto 2.1.b) de la Orden FOM/2909/2006 al que se refieren los dos párrafos siguientes.

La Orden FOM/2909/2006 estableció la asignación a RENFE-Operadora de diversos edificios necesarios para su funcionamiento administrativo y sus órganos de gobierno, así como aquellos que se consideraron necesarios para garantizar su equilibrio financiero, por su valor neto contable. Asimismo, se concedió a la Entidad un derecho de uso sin contraprestación sobre diversos espacios situados en recintos ferroviarios por un total de 43.633,88 metros cuadrados. La referida cesión sería aplicable durante el período de tiempo necesario para que Adif y RENFE-Operadora acordaran una nueva ubicación en inmuebles que permitiera su asignación a esta última entidad, debiendo asumir Adif el coste de reposición de dichos espacios.

Esta cesión fue valorada, a efectos de la segregación de la rama de actividad atribuida a RENFE-Operadora a 1 de enero de 2005, en un importe de 53.726 miles de euros, de los cuales 9.165 miles de euros corresponden al valor neto contable de los locales cedidos y 44.561 miles de euros a la estimación del coste de reposición de dichos espacios (véase nota 4 (a)).

El 28 de diciembre de 2015 se firmó el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Adif y Adif Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconocía a favor de RENFE-Operadora en la Orden FOM/2909/2006, así como para la adquisición por Adif y Adif Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos.

El 9 de julio de 2020 se acordó la adquisición por parte de Adif Alta Velocidad a RENFE-Operadora de los derechos de uso que aún no se habían repuesto, ni habían sido adquiridos por Adif ni por Adif Alta Velocidad. La entrega por parte de RENFE-Operadora del inmueble donde ostentaba el derecho de uso pendiente, se ha efectuado el 11 de diciembre de 2020, dándose por cumplidos los términos del acuerdo mencionado anteriormente, por lo que se ha efectuado la baja de la totalidad del derecho de uso que le fue reconocido a la Entidad en la Orden FOM/2909/2006. Al cierre del ejercicio han quedado cancelados la totalidad de los mencionados derechos de uso.

La Orden FOM/2909/2006 establecía que los terrenos sobre los que se ubican los talleres recogidos en los anexos V.1 y V.2 de la misma, pasarían a formar parte del patrimonio de RENFE-Operadora, una vez que se encontrasen adecuadamente delimitados.

El 28 de diciembre de 2015, se firmó el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Adif y Adif Alta Velocidad para la regularización patrimonial de los recintos de Fabricación y Mantenimiento ubicados en suelos provenientes de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). De este modo se consideran finalizadas las actuaciones previstas en el apartado 2.1 de la Orden FOM 2909/2006 en lo que se refiere a los trabajos de definición planimétrica de recintos de taller.

Una vez obtenida la información del inventario patrimonial de Adif sobre los terrenos de los recintos de taller acordados, se está procediendo a la inscripción registral y regularización catastral de los inmuebles, a favor de Renfe Fabricación y Mantenimiento, así como al registro contable de su valor de adquisición, habiéndose completado durante el ejercicio 2020, lo cual ha supuesto una serie de ajustes en el patrimonio de la Entidad y en el valor de la participación de dicha sociedad (véanse notas 2 c) (i) y 8).

Con fecha 1 de enero de 2013 se incorporó a la Entidad el patrimonio determinado según la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

### Memoria de Cuentas Anuales

El conjunto de bienes, obligaciones y derechos fue valorado, a los efectos de la segregación del patrimonio de FEVE entre Adif y RENFE-Operadora, para su integración en el patrimonio de esta última entidad, en 57.983 miles de euros, importe que corresponde fundamentalmente al valor neto contable por el que figuraban registrados en las cuentas anuales de FEVE al 31 de diciembre de 2012, y que a su vez se segregó en las sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento junto con el resto de patrimonio de la Entidad.

La estructuración mencionada en el RDL 22/2012 implicó el traspaso sin extinción, con fecha de efectos contables 1 de enero de 2013, de varias partes del patrimonio de la Entidad consistentes en:

- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de transporte de viajeros de RENFE-Operadora, que constituía una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución, Renfe Viajeros, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.
- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes en la unidad de transporte ferroviario de mercancías y logística de RENFE-Operadora, que constituía una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución Renfe Mercancías, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad, entre los que se incluían la totalidad de las acciones de las sociedades Irion Renfe Mercancías, S.A., Multi Renfe Mercancías, S.A. y Contren Renfe Mercancías, S.A.
- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de fabricación y mantenimiento de material rodante de RENFE-Operadora, que constituía una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución, Renfe Fabricación y Mantenimiento, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.

Con fecha 11 de diciembre de 2013, la Entidad procedió a la escrituración de la segregación parcial de las tres ramas de actividad mencionadas en los términos previstos por el Proyecto Conjunto de Segregación-Fusión aprobado por el Consejo de Administración de RENFE-Operadora, con fecha 27 de junio de 2013 y aprobadas por el Consejo de Ministros el 27 de septiembre de 2013.

Igualmente, en el marco de la referida reestructuración quedó constituida en el ejercicio 2014, mediante aportación no dineraria, la sociedad de nueva creación Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Alquiler) que está participada íntegramente por la Entidad.

#### e) Convenios y otras relaciones con Adif

Desde el momento en que se produce la segregación de RENFE y con el objetivo de garantizar la continuidad de los servicios, se negociaron entre Adif y RENFE-Operadora una serie de acuerdos y convenios que afectan a diferentes aspectos de la relación entre ambas entidades. Estos acuerdos se plasman en un conjunto de convenios aprobados por los Consejos de Administración y firmados por los Presidentes de las dos entidades, cuyos efectos económicos se recogen principalmente en las cuentas anuales de las sociedades en las que RENFE-Operadora se ha segregado.

Quedan bajo la gestión de la Entidad todos los convenios y acuerdos con Adif que regulan el aprovisionamiento de productos o la prestación de servicios transversales al grupo, tales como los convenios energéticos, de telecomunicaciones o de sistemas de información, si bien los efectos económicos de los mismos son asumidos directamente por las sociedades que reciben los bienes o los servicios.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**2. Bases de presentación de las cuentas anuales****a) Imagen fiel**

La Entidad presenta sus cuentas anuales de 2020 de acuerdo con los principios y criterios contables fijados por el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de conformidad con el artículo 28 de su Estatuto, y con el apartado 3 del artículo 121 de la LGP, así como con las comunicaciones de la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE, realizadas en el ejercicio de las funciones de desarrollo de los principios y criterios contables aplicados a las entidades a que se hace referencia en el citado artículo, que la misma Ley otorga a la IGAE en el apartado b) del artículo 125.1.

Estas cuentas anuales han sido preparadas por la Dirección General Económico-Financiera y formuladas por el Presidente de la Entidad, siguiendo los principios y criterios contables mencionados en el párrafo anterior, y se han obtenido de los libros de contabilidad de la Entidad con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2020 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

El Presidente de la Entidad estima que las cuentas anuales del ejercicio 2020 serán aprobadas por el Consejo de Administración sin variaciones significativas.

**b) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre y juicios relevantes en la aplicación de políticas contables**

La preparación de las cuentas anuales requiere la aplicación de estimaciones contables relevantes y la realización de juicios, estimaciones e hipótesis en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Entidad. En este sentido, se resumen a continuación los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales.

**(i) Estimaciones contables relevantes e hipótesis**

La Entidad realiza la prueba de deterioro anual de las inversiones en empresas del grupo, en el caso en que tales participaciones muestren indicios de deterioro. La determinación del valor recuperable de las participaciones en empresas del grupo implica el uso de estimaciones por la Dirección. El valor recuperable es el mayor del valor razonable menos costes de venta y su valor en uso.

La Entidad generalmente utiliza métodos de descuento de flujos de efectivo para determinar dichos valores. Los cálculos de descuento de flujos de efectivo se basan en las proyecciones de 5 a 10 años de los presupuestos aprobados por la Dirección, o el período que se corresponda con la generación de los flujos de caja esperados en las sociedades de integración. Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Las hipótesis clave para determinar el valor razonable menos costes de venta y el valor en uso incluyen las tasas de crecimiento, la tasa media ponderada de capital, el tipo de interés incremental y los tipos impositivos. También utiliza otros métodos para estimar el valor razonable menos los costes de venta de los activos, mediante técnicas de valoración de los activos de la Sociedad. Las estimaciones, incluyendo la metodología empleada, pueden tener un impacto significativo en los valores y en el resultado por deterioro de valor.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

### Memoria de Cuentas Anuales

La Entidad realiza la prueba de deterioro anual para las inversiones financieras a largo plazo, en el caso en que las participaciones en las sociedades de integración o los préstamos otorgados a las mismas muestren indicios de deterioro.

La Entidad obtiene una parte de sus ingresos en proyectos plurianuales de prestación de servicios con clientes. El método de reconocimiento de ingresos se basa en la realización de estimaciones del grado de avance de los proyectos. La metodología para determinar el avance de los proyectos, hace que se tengan que realizar estimaciones significativas en las que se incluyen el coste total previsto de los contratos, costes remanentes de finalización, el ingreso total de los contratos, riesgos de contratos, así como otros juicios y estimaciones que han de considerarse a lo largo de todo el periodo en el que se prevé que se desarrollará cada proyecto, que en alguna ocasión se extiende hasta los 12 años.

#### (ii) Cambios de estimación

Asimismo, a pesar de que las estimaciones realizadas por la Dirección de la Entidad se han calculado en función de la mejor información disponible al cierre del ejercicio, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a su modificación en los próximos ejercicios. El efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

#### **c) Comparación de la información**

Las cuentas anuales del ejercicio 2020 presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria, además de las cifras del ejercicio 2020, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2019 aprobadas por el Consejo de Administración el 28 de septiembre 2020, habiéndose reclasificado algunas cifras e importes poco significativos en las presentes cuentas anuales por los efectos del cambio de criterio y corrección de errores que se detallan a continuación:

##### (i) Corrección de errores y cambios de criterio

La Orden FOM/2909/2006 establecía que los terrenos sobre los que se ubican los talleres recogidos en los anexos V.1 y V.2 de la misma, pasarían a formar parte del patrimonio de RENFE-Operadora, una vez que se encontraran adecuadamente delimitados.

El 28 de diciembre de 2015, se firmó el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Adif y Adif Alta Velocidad para la regularización patrimonial de los recintos de Renfe Fabricación y Mantenimiento ubicados en suelos provenientes de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). De este modo se consideraron finalizadas las actuaciones previstas en el apartado 2.1 de la Orden FOM/2909/2006 en lo que se refiere a los trabajos de definición planimétrica de recintos de taller.

Tras la definición planimétrica, se ha ido obteniendo la información relativa al precio de adquisición de los terrenos del inventario patrimonial de Adif, procediendo a su afloración en las cuentas anuales del ejercicio 2020 de Renfe Fabricación Mantenimiento lo que ha supuesto, en estas cuentas anuales, un incremento de los Instrumentos de Patrimonio en Inversiones en empresas del grupo y de la Aportación Patrimonial de la Entidad de 900 miles de euros (véase nota 8). Adicionalmente, se ha procedido a la afloración del valor de los terrenos de la Entidad de 1 miles de euros (véase nota 6 a)).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El saldo correspondiente a ciertos depósitos constituidos en el Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina (en adelante CEAVMM) para respaldar financieramente los gastos pendientes de incurrir imputables a la Entidad que se clasificaban en el epígrafe “Clientes, empresas del grupo y asociadas corto plazo”, en estas cuentas anuales se han reclasificado al epígrafe “Otros activos financieros” dentro de “Inversiones empresas del grupo y asociadas a corto plazo” por considerar que esta clasificación responde mejor a su naturaleza.

**d) Efectos COVID-19**

El pasado 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus (COVID-19) a pandemia internacional. La rápida evolución de los hechos, a escala nacional e internacional, ha supuesto una crisis sanitaria sin precedentes, que ha impactado en el entorno macroeconómico, en la evolución de los negocios y, como resultado, a las operaciones y resultados de la Entidad.

La mayoría de los Gobiernos están tomando medidas restrictivas para contener la propagación, que incluyen: aislamiento, confinamiento, cuarentena y restricción al libre movimiento de personas, cierre de locales públicos y privados, salvo los de primera necesidad y sanitarios, cierre de fronteras y reducción drástica del transporte de viajeros aéreo, marítimo, ferroviario y terrestre.

Para hacer frente a esta situación, entre otras medidas, el Gobierno de España adoptó el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión inicial de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, y que posteriormente ha sido objeto de ampliación y modificaciones hasta el 21 de junio de 2020, recogiendo, entre otras, restricciones en el transporte de viajeros, pero no en el de mercancías, para el que no se han establecido restricciones al tráfico, excepto durante la aplicación del Real Decreto-ley 10/2020, de 29 de marzo, por el que se paralizó toda la actividad no esencial, entre el 30 de marzo y el 9 de abril de 2020. Posteriormente, y con motivo del incremento en la transmisión del COVID-19, se declaró nuevamente el estado de alarma, contemplando nuevas restricciones a la libre circulación de los ciudadanos y a la actividad económica, cuya vigencia se prolongará entre el 25 de octubre de 2020 y el 9 de mayo de 2021.

Como es natural, estas normas han originado el ajuste inmediato de los planes de transporte de Renfe Viajeros, el primero de los cuales se produjo con fecha 18 de marzo de 2020.

Los principales impactos causados por la pandemia en la cuenta de resultados de Renfe Viajeros durante el ejercicio 2020 han sido a consecuencia de las medidas de confinamiento y restricción de la movilidad decretadas que provocaron caídas drásticas en el tráfico medio desde el mes de marzo, con fuertes retrocesos en el segundo trimestre del año que no han permitido recuperar los niveles previos a la pandemia.

En el caso de los servicios OSP competencia de la AGE, el impacto en la cuenta de resultados de Renfe Viajeros queda amortiguado con el devengo de la compensación por parte del Estado, ya que el Contrato que recoge las Obligaciones de Servicio Público con la Administración General del Estado en su cláusula decimoquinta permite la revisión del contrato en casos de dificultad significativa, y siempre que se haga necesario adoptar medidas que superen el techo de gasto en aquello que sea necesario para recuperar el equilibrio económico. De este modo, la Comisión de Seguimiento del 23 de octubre de 2020, ante los efectos de la pandemia, entiende necesaria la modificación del techo de gasto de dicho Contrato, que se pondrá en marcha una vez se disponga del cierre del ejercicio 2020.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Como consecuencia de las decisiones del MITMA, la reducción en este último tipo de servicios ha sido más suave que en los servicios comerciales.

Debido al carácter transversal y de soporte de prácticamente todas las actividades de la Entidad para las propias sociedades del Grupo, se considera que esta situación no tiene por qué suponer un impacto significativo en la cuenta de resultados de RENFE-Operadora por sus actividades en España. Sin embargo, los dos proyectos internacionales desarrollados en el momento actual a través de los establecimientos permanentes en Arabia Saudí y en Estados Unidos, dado el carácter de pandemia de la citada crisis sanitaria, sí se están viendo afectados como se indica a continuación:

(a) Establecimiento Permanente en Arabia Saudí (Proyecto Haramain)

El 20 de marzo de 2020 se paralizaron todos los transportes públicos en Arabia Saudí como consecuencia del COVID-19, y con ello se dio por finalizada la fase CPS-1 (cuyo soporte contractual alcanzaba hasta el 31 de marzo de ese mismo año). A partir de entonces, se ha llevado a cabo un largo y complejo proceso de negociación entre representantes del Gobierno saudí y el Consorcio, de cara a acordar una reanudación de los servicios comerciales y, al mismo tiempo, solventar las disputas que se habían puesto de manifiesto, tanto técnicas como económicas.

Finalmente, durante el primer trimestre de 2021, se ha alcanzado un acuerdo por el que el Consorcio se comprometería a comenzar la fase de explotación comercial (OPEX) el 31 de marzo de 2021 mientras que el Cliente saudí, concede una serie de ventajas al Consorcio como son una extensión de tiempo, pagos adicionales por la operación CPS-1 entre diciembre de 2019 y marzo de 2020 y por la paralización a raíz del incendio de Jeddah, garantías de unos ingresos mínimos por movimiento de trenes, etc.

(b) Establecimiento Permanente en Estados Unidos (Proyecto Texas)

Según ha comunicado Texas Central Railroad LLC, debido al impacto de la pandemia la actual fase 1 del proyecto se vio extendida en el tiempo hasta mediados del ejercicio 2021, quedando retrasado a ese momento el cobro de los trabajos realizados por la Entidad.

No obstante, se continúa trabajando en el contrato de este proyecto en sus fases 2 y 3, tal y como se firmó en los términos del acuerdo de negociación del contrato de operación y mantenimiento a finales de 2019. El contrato que se está negociando con Texas Central contempla la colaboración con ésta en el diseño, desarrollo y ejecución de los planes de operación y mantenimiento para la puesta a punto del servicio, incluyendo la operación de los trenes, el mantenimiento de los equipos y otros servicios relacionados con la comercialización de billetes, que se extendería hasta el año 2042.

Por otro lado, el impacto de la crisis sanitaria en las actividades de las sociedades participadas en el ejercicio 2020, se considera que no tendrá un efecto a largo plazo, con lo que no supondría un indicio de deterioro en las cuentas del ejercicio, si bien dado que la Entidad actúa como financiadora del Grupo, en el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, se incrementa el límite de la autorización de endeudamiento a RENFE-Operadora para el ejercicio 2020, que establecía la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 prorrogados en 2020, de modo que se ha pasado de un incremento neto de endeudamiento de 250 millones de euros a 1.000 millones de euros.

La Entidad está llevando a cabo las gestiones oportunas con el objeto de hacer frente a la situación y minimizar su impacto, considerando que se trata de una situación coyuntural que, conforme a las estimaciones más actuales y a la posición de tesorería a la fecha, no compromete la aplicación del principio de empresa en funcionamiento.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**3. Aplicación de Resultados**

La aplicación del beneficio del ejercicio 2019 de la Entidad por importe de 16.620.562,83 euros, se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto.

La propuesta de distribución del beneficio del ejercicio 2020 de la Entidad que asciende a 9.307.208,95 euros, formulada por el Presidente y pendiente de aprobación por el Consejo de Administración es su traspaso a Resultados de ejercicios anteriores.

**4. Normas de registro y valoración**

Las cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con los principios contables y normas de registro, valoración y clasificación contenidas en el Plan General de Contabilidad (en adelante PGC). Los principales son los siguientes:

**a) Incorporación de rama de actividad****Rama de actividad procedente de RENFE**

Para la valoración y registro de la operación de integración en el patrimonio de la Entidad de los activos y pasivos, determinados por la Orden FOM/2909/2006, de la rama de actividad de prestación de servicios ferroviarios, perteneciente a RENFE, la Dirección de la Entidad siguió los criterios establecidos por la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE acerca del modo en que debían valorarse y registrarse contablemente ciertas operaciones de integración en el patrimonio de RENFE-Operadora de bienes, derechos y obligaciones pertenecientes a la extinta RENFE.

Los aspectos más relevantes de estos criterios se detallan a continuación:

## ➤ Segregación de activos y pasivos

RENFE-Operadora registró los activos y pasivos procedentes de RENFE, según su naturaleza, valorándolos por su valor neto contable y utilizando como contrapartida la cuenta de patrimonio.

## ➤ Reconocimiento del derecho de uso y obligación de reposición

Para reflejar contablemente el derecho de uso que se menciona en la nota 1d), RENFE-Operadora registró un inmovilizado intangible, amortizable a lo largo del periodo de cesión, por el valor contable correspondiente a los tres años del periodo de cesión, utilizando como contrapartida la cuenta de patrimonio y amortizándolo a lo largo del periodo de cesión.

En relación con el derecho de reposición de los activos, la Entidad contabilizó inicialmente un derecho de cobro frente a Adif, por el valor del coste de reposición estimado, con contrapartida en el patrimonio neto. Como consecuencia de la aplicación del PGC, y de acuerdo con los criterios comunicados por la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE acerca del modo en que debía valorarse y registrarse contablemente el mencionado derecho de reposición, la Entidad reclasificó el derecho de cobro a “Inmovilizado en curso y anticipos” del epígrafe de “Inmovilizaciones materiales” del balance de situación, y registró el efecto del descuento financiero correspondiente.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

De acuerdo con la Orden FOM/2909/2006 por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, este derecho de uso y reposición fue valorado en 53.726 miles de euros a los únicos efectos de determinar sus fondos propios, de los cuales 9.165 miles de euros correspondían al valor contable del derecho de uso y 44.561 miles de euros a la estimación del coste de reposición de dichos espacios (véanse notas 1d), 5 y 6).

El 28 de diciembre de 2015, se firmó el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Adif y Adif Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie, así como para la adquisición por Adif y Adif Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos. Respecto de los elementos a reponer, RENFE-Operadora contabiliza la recepción por el valor neto contable que dichos elementos tengan en Adif (véanse notas 5 y 10).

#### Rama de actividad procedente de FEVE

En la Orden FOM/2818/2012, que incluye la “Delimitación de espacios y derechos de uso”, se establece el reconocimiento de un derecho de uso y reposición recíproco para Adif y RENFE-Operadora sobre las superficies y espacios de uso administrativo y de uso operativo en estaciones de viajeros, estaciones de mercancías y talleres de FEVE.

Aplicando los criterios comunicados por la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE antes mencionados, cada una de las entidades, Adif y RENFE-Operadora, reconocieron en sus respectivos balances un activo intangible por el valor contable de los espacios asignados a la otra entidad sobre los que ostentaban el derecho de uso que, al no tener fecha de extinción, sería amortizable en función de la vida útil restante de los mismos. Del mismo modo se reconocieron el deterioro de los activos sobre los que la otra entidad ostentaba un derecho de uso por el valor contable de éste, que se determinó en proporción a los metros que el mismo representaba sobre la superficie total de cada uno de los activos. Ambos efectos tuvieron como contrapartida la cuenta de Patrimonio y quedaron reflejados en los epígrafes correspondientes del Balance de segregación.

El valor contable de los derechos de uso reconocidos a cada entidad fue determinado a partir de la identificación de los activos correspondientes a las superficies y los espacios acordados por ambas, de acuerdo con las indicaciones de la Orden FOM/2818/2012, por los siguientes valores:

Derecho de uso reconocido a Adif	263 miles de euros
Derecho de uso reconocido a RENFE-Operadora	2.129 miles de euros

Los respectivos Consejos de Administración de ambas entidades aprobaron, en febrero de 2014, la propuesta de asignación en pleno dominio de inmuebles de uso administrativo procedentes de FEVE, que se intercambiaron con los derechos de uso.

#### b) Transacciones, saldos y flujos en moneda distinta del euro

Las transacciones en moneda distinta del euro se han convertido a euros aplicando al importe en moneda distinta del euro el tipo de cambio de contado en las fechas en las que se realizan.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda distinta del euro se han convertido a euros aplicando el tipo existente al cierre del ejercicio, mientras que los no monetarios valorados a coste histórico, se han convertido aplicando el tipo de cambio de la fecha en la que tuvieron lugar las transacciones.

En la presentación del estado de flujos de efectivo, los flujos procedentes de transacciones en moneda distinta del euro se han convertido a euros aplicando al importe en moneda distinta del euro el tipo de cambio de contado en las fechas en las que se producen.

Las diferencias positivas y negativas que se ponen de manifiesto en la liquidación de las transacciones en moneda distinta del euro y en la conversión a euros de activos y pasivos monetarios denominados en dicha moneda, se reconocen en resultados.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

c) Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación

La Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias (en adelante la Orden 733) contiene las normas que constituyen la regulación del deterioro del inmovilizado material en las empresas públicas que operan condicionadas por circunstancias que les impiden generar flujos de efectivo.

A efectos de la Orden 733 se realiza una distinción entre los activos generadores de efectivo, que son aquellos que se poseen con el fin de obtener un beneficio o generar un rendimiento comercial a través de la entrega de bienes o la prestación de servicios, y los activos no generadores de flujos de efectivo, que son aquellos que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que generan dichos activos y que benefician a la colectividad, esto es, su beneficio social o potencial de servicio.

En algunos casos puede no estar claro si la finalidad principal de poseer un activo es generar o no un rendimiento comercial. En estos casos, y dados los objetivos generales de las empresas comprendidas dentro del ámbito de aplicación de la Orden 733, existe una presunción de que, salvo clara evidencia de lo contrario, tales activos pertenecen a la categoría de activos no generadores de flujos de efectivo.

Los activos no generadores de flujos de efectivo son aquellos utilizados por las entidades integrantes del sector público empresarial estatal, autonómico o local, cualquiera que sea su naturaleza jurídica, que deban aplicar los principios y normas de contabilidad recogidos en el Código de Comercio y en el Plan General de Contabilidad de la empresa española, y que, considerando el carácter estratégico o de utilidad pública de su actividad, entregan bienes o prestan servicios con regularidad a otras entidades o usuarios sin contraprestación, o a cambio de una tasa, o de un precio político fijado, directa o indirectamente, por la Administración Pública.

De acuerdo con la normativa contable, la Entidad comprueba el deterioro de valor de sus activos cuando existen indicadores de deterioro de valor significativos y efectos a largo plazo.

Si existen indicadores de deterioro de valor, el valor recuperable es el mayor entre el valor en uso y el valor razonable menos costes de venta.

La Entidad evalúa, en cada fecha de cierre, si existe algún indicio de que la pérdida por deterioro de valor que en su caso se haya reconocido en ejercicios anteriores ya no existe o pudiera haber disminuido. Las pérdidas por deterioro sólo se revierten si se hubiese producido un cambio significativo en las estimaciones utilizadas para determinar el valor recuperable del activo.

d) Inmovilizado intangible

Los activos incluidos en el inmovilizado intangible figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción. El inmovilizado intangible se presenta en el balance por su valor de coste, minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas, conforme a los siguientes criterios:

- Las aplicaciones informáticas adquiridas y elaboradas por la propia empresa se reconocen en la medida que cumplen las condiciones para su capitalización y se amortizan linealmente durante el periodo entre 5 y 10 años en que esté prevista su utilización. Los gastos de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se llevan a gastos en el momento en que se incurre en ellos.
- Las concesiones y licencias se amortizan linealmente durante el periodo de concesión.
- Otro inmovilizado intangible, que recoge principalmente los derechos de uso mencionados en la nota 4(a) anterior, los cuales se amortizan linealmente durante el periodo de cesión.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Los costes incurridos en la realización de actividades que contribuyen a desarrollar el valor del negocio de la Entidad en su conjunto, como fondo de comercio, marcas y similares generadas internamente, así como los gastos de establecimiento, se registran como gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias a medida que se incurren.

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

La Entidad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido la vida útil del mismo siendo objeto de amortización sistemática en el periodo durante el cual se prevé que los beneficios económicos inherentes al activo produzcan rendimientos para la empresa.

La Entidad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los elementos del inmovilizado intangible al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

e) Inmovilizado material

- Coste del inmovilizado material

En relación con la valoración de los elementos del inmovilizado recibidos de RENFE a través de la segregación de la rama de actividad del servicio de transporte ferroviario, éstos se registraron a los valores contables por los que se encontraban registrados en RENFE de la misma forma que los elementos de inmovilizado recibidos de FEVE; habiéndose registrado estos últimos por su valor neto contable, sin registrar separadamente la amortización acumulada ni el deterioro que dichos activos pudieran tener en las cuentas de FEVE. El resto de los activos incluidos en el inmovilizado material figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción.

El inmovilizado material se presenta en el balance por su valor de coste minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas.

De acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/2909/2006, se incorporarían al patrimonio de la Entidad, los bienes y derechos que hasta la fecha de entrada en vigor de la LSF 39/2003, pertenecían o estaban adscritos a RENFE y, en concreto, los talleres e instalaciones destinados a la reparación y mantenimiento de los trenes que se detallan en los anexos V.1 y V.2 de la citada Orden, así como los terrenos en que aquellos se ubican hasta el límite marcado por la salida a las vías de circulación de la red general.

Al 31 de diciembre de 2012 continuaba en proceso la delimitación de los terrenos sobre los que se ubican los talleres e instalaciones mencionados en el apartado anterior, por lo que, a dicha fecha, no estaban registrados contablemente en el inmovilizado material. El efecto de no haber registrado dichos terrenos se estimó que no resultaba significativo en las cuentas anuales de dicho ejercicio tomadas en su conjunto.

Con motivo de la segregación, dichos talleres e instalaciones, así como los terrenos en que se ubicaban, fueron traspasados a Renfe Fabricación y Mantenimiento por lo que la incorporación de los terrenos realizada desde entonces, se registra directamente en el patrimonio de dicha sociedad, suponiendo un mayor valor de la participación que tiene la Entidad en ésta.

Con posterioridad al reconocimiento inicial del activo, sólo se capitalizan aquellos costes incurridos en la medida en que supongan un aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de la vida útil, dándose de baja el valor contable de los elementos sustituidos. En este sentido, los costes derivados del mantenimiento diario del inmovilizado material se registran en resultados a medida en que se incurren.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El apartado 2.2 de la Norma de Valoración de Inmovilizado Material del PGC, establece que se producirá una pérdida de valor de un inmovilizado material cuando su valor contable supere a su importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Entidad aplica a su inmovilizado material correcciones por deterioro, cuando, de las circunstancias específicas de determinados activos, se ha deducido que los mismos han dejado de prestar servicio, reconociendo la pérdida directamente en el capítulo de pérdidas procedentes de inmovilizado material de la cuenta de pérdidas y ganancias.

- **Amortización del inmovilizado material**

La amortización de los elementos de inmovilizado material se realiza distribuyendo su importe amortizable de forma sistemática a lo largo de su vida útil. A estos efectos se entiende por importe amortizable el coste de adquisición menos su valor residual.

La Entidad determina el gasto de amortización de forma independiente para cada componente que tenga un coste significativo en relación al coste total del elemento y una vida útil distinta del resto del elemento.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se determina mediante la aplicación de los criterios que se mencionan a continuación:

	Método de amortización	Años de vida útil estimada
Edificios y construcciones	Lineal	50
Maquinarias	Lineal	10
Equipo para procesos de información	Lineal	5
Vehículos	Lineal	10
Otro inmovilizado material	Lineal	5 – 40

La Entidad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización del inmovilizado material al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

f) **Inversiones inmobiliarias**

La Entidad clasifica en este epígrafe los inmuebles destinados total o parcialmente para obtener rentas, plusvalías o ambas, en lugar de para su uso o su venta en el curso ordinario de las operaciones.

La Entidad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material y reclasifica un inmovilizado material a inversión inmobiliaria cuando deja de utilizar el inmueble.

La amortización de las inversiones inmobiliarias se determina mediante la aplicación de los criterios que se mencionan a continuación:

	Método de amortización	Años de vida útil estimada
Edificios y construcciones	Lineal	50

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

g) Arrendamientos

La Entidad, como arrendatario, tiene cedido el derecho de uso de determinados activos bajo contratos de arrendamiento.

Los arrendamientos en los que el contrato transfiere a la Entidad sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de los activos se clasifican como arrendamientos financieros y en caso contrario, se clasifican como arrendamientos operativos.

Las cuotas derivadas de los arrendamientos operativos, netas de los incentivos recibidos, se reconocen como gasto de forma lineal durante el plazo de arrendamiento excepto que resulte más representativa otra base sistemática de reparto por reflejar más adecuadamente el patrón temporal de los beneficios del arrendamiento.

Las cuotas de arrendamiento contingentes se registran como gasto cuando es probable que se vaya a incurrir en las mismas.

h) Instrumentos financieros

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio.

La Entidad clasifica los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y a las intenciones de la Dirección en el momento de su reconocimiento inicial.

Un activo financiero y un pasivo financiero son objeto de compensación sólo cuando la Entidad tiene el derecho exigible de compensar los importes reconocidos y tiene la intención de liquidar la cantidad neta o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente.

▪ Préstamos y partidas a cobrar

Los préstamos y partidas a cobrar se componen de créditos por operaciones comerciales y créditos por operaciones no comerciales con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo distintos de aquellos clasificados en otras categorías de activos financieros. Estos activos se reconocen inicialmente por su valor razonable, incluyendo los costes de transacción incurridos y se valoran posteriormente al coste amortizado, utilizando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los activos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere recibir en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.

▪ Inversiones en empresas del grupo, asociadas y multigrupo.

Se consideran empresas del grupo aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce control según lo previsto en el art. 42 del Código de Comercio o cuando las empresas están controladas por cualquier medio por una o varias personas físicas o jurídicas que actúen conjuntamente o se hallen bajo Dirección única por acuerdos o cláusulas estatutarias.

El control es el poder para dirigir la política financiera y de explotación de una empresa con el fin de obtener beneficios de sus actividades, considerándose a estos efectos los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles al cierre del ejercicio contable en poder de la Entidad o de terceros.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Se consideran empresas asociadas, aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma.

Se consideran empresas multigrupo, aquellas que están gestionadas conjuntamente por la Entidad, o por alguna de las empresas del grupo, y uno o varios terceros ajenos al grupo.

En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por la Entidad o por otra empresa.

Las inversiones en empresas del grupo y asociadas se reconocen inicialmente al coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, incluyendo los costes de transacción incurridos y se valoran posteriormente al coste menos el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro.

Si una inversión deja de cumplir las condiciones para clasificarse en esta categoría, se reclasifica a activos financieros disponibles para la venta y se valora como tal desde la fecha de la reclasificación.

- Activos financieros disponibles para la venta

La Entidad clasifica en esta categoría la adquisición de valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no cumplen los requisitos para ser clasificados en las categorías anteriores.

Los activos financieros disponibles para la venta se reconocen inicialmente al valor razonable más los costes de transacción directamente atribuibles a la compra, que coinciden con el coste de adquisición.

Con posterioridad al reconocimiento inicial, los activos financieros clasificados en esta categoría, se valoran a valor razonable, registrando la pérdida o ganancia en ingresos y gastos reconocidos del patrimonio neto, con excepción de las pérdidas por deterioro.

En aquellos casos en los que el valor razonable no se pueda estimar con fiabilidad según los métodos definidos para las empresas del grupo y asociadas, se ha considerado el valor teórico contable corregido por las plusvalías tácitas existentes a la fecha de valoración, si este es inferior.

Los importes reconocidos en patrimonio neto, se registran en resultados en el momento en el que tiene lugar la baja de los activos financieros y en su caso, por la pérdida por deterioro según se indica en el apartado “Deterioro de valor de activos financieros disponibles para la venta”, de esta nota 4(g). No obstante, los intereses calculados por el método del tipo de interés efectivo y los dividendos se reconocen en resultados siguiendo los criterios del apartado “Intereses y dividendos”, expuesto a continuación.

- Intereses y dividendos

Los intereses se reconocen por el método del tipo de interés efectivo.

Los ingresos por dividendos procedentes de inversiones en instrumentos de patrimonio se reconocen cuando han surgido los derechos para la Entidad a su percepción. Si los dividendos distribuidos proceden inequívocamente de resultados generados con anterioridad a la fecha de adquisición porque se han distribuido importes superiores a los beneficios generados por la participada desde la adquisición, minoran el valor contable de la inversión.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- Bajas de activos financieros

Los activos financieros se dan de baja contable cuando los derechos a recibir flujos de efectivo relacionados con los mismos han vencido o se han transferido y la Entidad ha traspasado sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de su titularidad.

En las transacciones en las que se registra la baja de un activo financiero en su totalidad, los activos financieros obtenidos o los pasivos financieros, incluyendo los pasivos correspondientes a los servicios de administración incurridos, se registran a valor razonable.

La baja de un activo financiero en su totalidad implica el reconocimiento de resultados por la diferencia existente entre su valor contable y la suma de la contraprestación recibida, neta de gastos de la transacción, incluyéndose los activos obtenidos o pasivos asumidos y cualquier pérdida o ganancia diferida en ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto.

- Deterioro de valor de activos financieros

Un activo financiero o grupo de activos financieros está deteriorado y se ha producido una pérdida por deterioro, si existe evidencia objetiva del deterioro como resultado de uno o más eventos que han ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento o eventos causantes de la pérdida tienen un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo o grupo de activos financieros que puede ser estimado con fiabilidad.

Asimismo, en el caso de instrumentos de patrimonio existe deterioro de valor cuando se produce la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo por un descenso prolongado o significativo en su valor razonable.

La Entidad sigue el criterio de registrar las oportunas correcciones valorativas por deterioro de préstamos y partidas a cobrar e instrumentos de deuda, cuando se ha producido una reducción o retraso en los flujos de efectivo futuros estimados motivados por la insolvencia del deudor.

- Deterioro de valor de activos financieros valorados a coste amortizado

En el caso de activos financieros contabilizados a coste amortizado, el importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor contable del activo financiero y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo original del activo.

Para los activos financieros a tipo de interés variable se utiliza el tipo de interés efectivo que corresponde a la fecha de valoración según las condiciones contractuales.

La pérdida por deterioro se reconoce con cargo a resultados y es reversible en ejercicios posteriores si la disminución puede ser objetivamente relacionada con un evento posterior a su reconocimiento. No obstante, la reversión de la pérdida tiene como límite el coste amortizado que hubieran tenido los activos si no se hubiera registrado la pérdida por deterioro de valor.

- Deterioro de valor de inversiones en empresas del grupo, asociadas y multigrupo.

El cálculo del deterioro, en caso de que existan indicios de deterioro, se determina como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido éste como el mayor entre el valor en uso y el valor razonable menos los costes de venta.

En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación de la Entidad en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

No obstante, en determinados casos, salvo mejor evidencia del importe recuperable de la inversión, en la estimación del deterioro de esta clase de activos se toma en consideración el patrimonio neto de la Entidad participada, ajustado, en su caso, a los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que resultan de aplicación, corregido por las plusvalías tácitas netas existentes en la fecha de la valoración.

A estos efectos, el valor contable de la inversión, incluye cualquier partida monetaria a cobrar o pagar, cuya liquidación no está contemplada ni es probable que se produzca en un futuro previsible, excluidas las partidas de carácter comercial.

En ejercicios posteriores se reconocen las reversiones del deterioro de valor, en la medida que exista un aumento del valor recuperable, con el límite del valor contable que tendría la inversión si no se hubiera reconocido el deterioro de valor.

La pérdida o reversión del deterioro se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias.

■ Deterioro de activos financieros disponibles para la venta

En el caso de activos financieros disponibles para la venta, el descenso en el valor razonable que ha sido registrado directamente en ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto, se reconoce en resultados cuando existe evidencia objetiva de un deterioro de valor, aunque el activo financiero no haya sido dado de baja en el balance de situación. El importe de la pérdida por deterioro reconocida en resultados se calcula por la diferencia entre el coste o coste amortizado, menos cualquier pérdida por deterioro previamente reconocida en resultados y el valor razonable.

Las pérdidas por deterioro del valor que corresponden a inversiones en instrumentos de patrimonio, no son reversibles. Los aumentos posteriores del valor razonable una vez que se ha reconocido la pérdida por deterioro, se reconocen en patrimonio neto.

El aumento en el valor razonable de los instrumentos de deuda, que pueda ser objetivamente relacionado con un evento posterior al reconocimiento del deterioro, se registra contra resultados hasta el importe de la pérdida por deterioro previamente reconocido y el exceso, en su caso, contra ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto.

■ Pasivos financieros

Los pasivos financieros, incluyendo acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, se reconocen inicialmente por su valor razonable menos, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la emisión de los mismos.

Con posterioridad al reconocimiento inicial, los pasivos clasificados bajo la categoría de débitos y partidas a pagar se valoran a coste amortizado utilizando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los pasivos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere recibir en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.

■ Bajas y modificaciones de pasivos financieros

La Entidad da de baja un pasivo financiero o una parte del mismo cuando ha cumplido con la obligación contenida en el pasivo o bien está legalmente dispensada de la responsabilidad fundamental contenida en el pasivo ya sea en virtud de un proceso judicial o por el acreedor.

La Entidad reconoce la diferencia entre el valor contable del pasivo financiero o de una parte del mismo cancelado o cedido a un tercero y la contraprestación pagada, incluida cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, con cargo o abono a la cuenta de pérdidas y ganancias.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

i) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes incluyen el efectivo en caja y los depósitos bancarios a la vista en entidades de crédito. También se incluyen bajo este concepto otras inversiones a corto plazo de gran liquidez siempre que sean fácilmente convertibles en importes determinados de efectivo y que estén sujetas a un riesgo insignificante de cambios de valor. A estos efectos se incluyen las inversiones con vencimientos de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

La Entidad presenta en el estado de flujos de efectivo los pagos y cobros procedentes de activos y pasivos financieros de rotación elevada por su importe neto. A estos efectos se considera que el periodo de rotación es elevado cuando el plazo entre la fecha de adquisición y la de vencimiento no supere seis meses.

j) Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones de capital se destinan a financiar la estructura fija de la empresa y tienen el carácter de no reintegrables, registrándose una vez concedidas siempre que se cumplan las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción, como ingresos en el patrimonio neto, imputándose al resultado del ejercicio en proporción a la amortización correspondiente a los activos financiados con las mismas o en su caso, cuando se produzca la enajenación, baja o corrección valorativa por deterioro de los activos que subvencionan.

En la medida que la subvención cumple los requisitos para ser considerada no reintegrable se registra en el patrimonio neto, neta del efecto impositivo. En caso contrario, se registra como un pasivo hasta que adquiere la condición de no reintegrable. En ambos supuestos el registro contable se realiza en el momento en que se produce el acuerdo de concesión de la subvención, con independencia de cuando se produzca el cobro, registrando, en su caso, el activo correspondiente.

Existen subvenciones de capital aportadas por la Comisión Europea vinculadas al programa de innovación CEF (Connecting Europe Facility) para financiar proyectos de innovación europea, relacionados con un proyecto para el uso de gas natural licuado como energía de tracción para las locomotoras.

k) Prestaciones a empleados

La Entidad ha asumido el pago a sus empleados de determinadas obligaciones derivadas de los siguientes conceptos:

▪ Premios de permanencia

La normativa laboral aplicable a la Entidad establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio, y su cuantía, para cada ejercicio, viene establecida en los convenios colectivos vigentes suscritos entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores.

El importe provisionado al cierre de cada ejercicio, se determina mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual para el ejercicio 2020 de 0,04% (0,46% para el ejercicio 2019), tasa de crecimiento anual del 2% y la tabla de permanencia en Renfe, basada en la tabla PERM2020\_Col\_2ndo.orden (véase nota 15).

Las obligaciones asumidas por retribuciones a largo plazo se reconocen según lo establecido para los planes de prestaciones definidas, es decir, se reconoce en cuentas de provisiones la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los activos afectos, menos, en su caso, el importe del coste por servicios prestados todavía no reconocidos, excepto que el coste por servicios pasados y las pérdidas y ganancias actuariales se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando se producen.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- Indemnizaciones por fallecimiento

La normativa laboral de la Entidad Pública Empresarial FEVE, que afectaba a los empleados procedentes de dicha entidad hasta el 31 de diciembre de 2015, fecha de cancelación de la vigencia de toda normativa o legislación preexistente en la misma, establecía la obligación del pago de una indemnización por gastos y otra como auxilio por fallecimiento de sus empleados, ya se encontrasen estos en situación de activo o jubilado.

Las cuantías y beneficiarios a los que corresponde dicho derecho vienen definidos entre los art. 228 y art. 232 del XIX Convenio Colectivo de FEVE cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre de 2015.

Para los trabajadores en activo el 1 de enero de 2016, este derecho quedó sustituido por los establecidos por la normativa laboral de RENFE-Operadora y el I Convenio Colectivo del Grupo Renfe.

Para los trabajadores que causaron baja por jubilación entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2015, la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo del Grupo Renfe conformada por la Dirección del Grupo y la Representación Legal de los Trabajadores aprobó, con fecha 7 de octubre de 2019, la liquidación total de los derechos adquiridos por los trabajadores que en su momento quedaron adscritos al Grupo Renfe.

Para los trabajadores jubilados con anterioridad al 1 de enero de 2013, la provisión se mantiene valorada por la mejor estimación al cierre del ejercicio.

- Indemnizaciones por cese

Las indemnizaciones por cese involuntario se reconocen en el momento en que existe un plan formal detallado y se ha generado una expectativa válida entre el personal afectado de que se va a producir la rescisión de la relación laboral, ya sea por haber comenzado a ejecutar el Plan o por haber anunciado sus principales características.

La Dirección de la Entidad considera que, caso de producirse, las bajas con derecho a indemnización, diferentes a las que se produzcan en el marco del Plan de Empresa, no serían por importes significativos y se reconocerían como gasto en el momento en que se adoptase la decisión de efectuar el despido.

- Jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas

El II Convenio Colectivo del Grupo Renfe, con vigencia de dos años desde el 1 de enero de 2019 y prorrogable por un año más, incluye, dentro del Plan de empleo, un plan de desvinculaciones voluntarias y un plan de jubilación parcial, que tienen como finalidad llevar a efecto un conjunto de mejoras de productividad y competitividad para continuar con el rejuvenecimiento de la plantilla.

Al Plan de Desvinculaciones pueden acogerse voluntariamente los trabajadores en activo que tengan, al menos, los años de antigüedad que se fijen en la Ley General de la Seguridad Social como mínimos cotizados para tener acceso a la jubilación. Se divide en tres modalidades según la situación de cada trabajador: modalidad A para aquellos que no cumplen las condiciones de jubilación conforme la Ley de Seguridad Social; modalidad B para aquellos que cumpliendo las condiciones anteriores no alcancen el 100% de su base reguladora y; modalidad C, en condiciones de acceso a la jubilación con el 100% de su base reguladora.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El Plan de Jubilación Parcial, que solo contempla la opción de relevo con jornada de trabajo reducida, se instrumenta para aquellos trabajadores en activo con contrato indefinido a tiempo completo que, según lo establecido por la Ley de Seguridad Social, alcancen en cada ejercicio la edad y cotizaciones mínimas en función del año del hecho causante, y con el tope máximo de la edad ordinaria de jubilación. Además, dichos trabajadores deberán de haber prestado servicios en la empresa, al menos, durante 6 años ininterrumpidos e inmediatamente anteriores a la fecha de la jubilación parcial.

La reducción de jornada será del 75%, con acumulación del tiempo de prestación efectiva de servicios o bien dentro de cada uno, o bien al principio del período. Al cierre del ejercicio se registra una provisión por el coste de la prestación efectiva realizada por encima de la jornada reducida, cuyo desembolso se estima que se producirá después del cierre.

La provisión se registra en el momento en que nace la obligación contractual o legal, o si esta fuera tácita, en el momento en que se hubieran creado expectativas válidas a los empleados que puedan acogerse a las mismas, valorándose por la mejor estimación al cierre del ejercicio con base en la experiencia y en el número probable de adhesiones.

I) Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando la Entidad tiene una obligación presente, ya sea legal, contractual, implícita o tácita, como resultado de un suceso pasado; es probable que exista una salida de recursos que incorporen beneficios económicos futuros para cancelar tal obligación; y se puede realizar una estimación fiable del importe de la obligación.

Los importes reconocidos en el balance corresponden a la mejor estimación a la fecha de cierre de los desembolsos necesarios para cancelar la obligación presente, una vez considerados los riesgos e incertidumbres relacionados con la provisión y, cuando resulte significativo, el efecto financiero producido por el descuento, siempre que se pueda determinar con fiabilidad los desembolsos que se van a efectuar en cada periodo.

El tipo de descuento se determina antes de impuestos, considerando el valor temporal del dinero, así como los riesgos específicos que no han sido considerados en los flujos futuros relacionados con la provisión.

El efecto financiero de la actualización de las provisiones se reconoce como gasto financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las provisiones se revierten contra resultados cuando no es probable que exista una salida de recursos para cancelar tal obligación.

m) Ingresos por ventas de bienes y prestación de servicios

Los ingresos por ventas de bienes y prestación de servicios se reconocen por el valor razonable de la contrapartida recibida o a recibir derivada de los mismos, en función de la corriente real de bienes y servicios que representen y con independencia del momento que se produce la corriente monetaria o financiera derivada de ellos. Los descuentos por pronto pago, por volumen u otro tipo de descuentos, así como los intereses incorporados al nominal de los créditos, se registran como una minoración de los mismos.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Los ingresos por prestación de servicios por grado de avance de realización se reconocen considerando el grado de realización a la fecha de cierre cuando el importe de los ingresos, el grado de realización, los costes ya incurridos y los pendientes de incurrir pueden ser valorados con fiabilidad y es probable que se reciban los beneficios económicos derivados de la prestación del servicio.

En el caso de prestaciones de servicios cuyo resultado final no puede ser estimado con fiabilidad, los ingresos sólo se reconocen hasta el límite de los gastos reconocidos que son recuperables.

Los ingresos se contabilizan atendiendo al fondo económico de las operaciones, separando los componentes identificables de una misma transacción cuando deban reconocerse aplicando criterios diversos, como una venta de bienes y los servicios anexos; a la inversa, las transacciones diferentes que se encuentren ligadas entre sí se tratan contablemente de forma conjunta.

Los componentes de un contrato o transacción se contabilizan como contratos o transacciones independientes cuando cada uno opera de forma individual, y se cumplen todos los siguientes criterios:

- Se han realizado propuestas económicas diferentes para cada componente.
- Cada componente ha estado sujeto a negociación independiente y podría haber sido aceptado o rechazado.
- Los costes e ingresos de cada componente pueden identificarse.

Por otro lado, las transacciones se consideran que están ligadas entre sí cuando:

- Se han contratado al mismo tiempo o como parte de una secuencia continua y contemplando ambas.
- Tienen la misma contraparte.
- Las transacciones, en sustancia, forman un único acuerdo que alcanza o está diseñado para alcanzar un efecto comercial conjunto.
- Una o más de las transacciones, consideradas separadamente, no tienen sentido comercial, y sí lo tienen analizadas conjuntamente.
- Los contratos incluyen una o más opciones o cláusulas condicionales para las que no existe posibilidad comercial genuina de que vayan o no vayan a ser ejercidas.
- La ocurrencia de una transacción es dependiente de la ocurrencia de la otra.

La Entidad evalúa periódicamente si algún contrato de prestación de servicios tiene carácter oneroso y reconoce, en su caso, las provisiones necesarias.

n) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende tanto el impuesto corriente como el impuesto diferido.

Los activos o pasivos por impuesto sobre beneficios corriente, se valoran por las cantidades que se espera pagar o recuperar de las autoridades fiscales, utilizando la normativa y tipos impositivos vigentes o aprobados y pendientes de publicación en la fecha de cierre del ejercicio.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El impuesto sobre beneficios corriente o diferido se reconoce en resultados, salvo que surja de una transacción o suceso económico que se ha reconocido en el mismo ejercicio o en otro diferente, contra patrimonio neto o de una combinación de negocios.

La Entidad, como entidad dominante, tributa en régimen de declaración consolidada con las sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Renfe Alquiler y Logirail S.M.E., S.A. (en adelante Logirail) y Pecovasa Renfe Mercancías S.M.E. (en adelante Pecovasa). El gasto devengado por impuesto sobre sociedades, de las sociedades que se encuentran en régimen de declaración consolidada, se determina teniendo en cuenta, además de los parámetros a considerar en caso de tributación individual expuestos anteriormente, los siguientes:

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre sociedades del Grupo, derivada del proceso de determinación de la base imponible consolidada.
- Las deducciones y bonificaciones que corresponden a cada sociedad del Grupo fiscal en el régimen de declaración consolidada; a estos efectos, las deducciones y bonificaciones se imputarán a la sociedad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.
- Las diferencias temporarias derivadas de las eliminaciones de resultados entre las empresas del grupo fiscal se reconocen en la sociedad que ha generado el resultado y se valoran por el tipo impositivo aplicable a la misma.

Por la parte de los resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las sociedades del Grupo que han sido compensados por el resto de las sociedades del Grupo consolidado, surge un crédito y débito recíproco entre las sociedades a las que corresponden y las sociedades que lo compensan.

En caso de que exista un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de sociedades del Grupo consolidado, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido siguiendo los criterios establecidos para su reconocimiento, considerando el grupo fiscal como sujeto pasivo.

La Entidad dominante del Grupo registra el importe total a pagar (a devolver) por el Impuesto sobre Sociedades consolidado con cargo (abono) a Créditos (Deudas) con empresas del grupo y asociadas.

El importe de la deuda (crédito) correspondiente a las sociedades dependientes se registra con abono (cargo) a Deudas (Créditos) con empresas del grupo y asociadas.

*(i) Reconocimiento de diferencias temporarias imponibles*

Las diferencias temporarias imponibles se reconocen en todos los casos excepto que:

- Surjan del reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.
- Correspondan a diferencias relacionadas con inversiones en dependientes, asociadas y multigrupo y negocios conjuntos sobre las que la Entidad tenga la capacidad de controlar el momento de su reversión y no fuese probable que se produzca su reversión en un futuro previsible.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

*(ii) Reconocimiento de diferencias temporarias deducibles*

Las diferencias temporarias deducibles se reconocen siempre que:

- Resulte probable que existan bases imponibles positivas futuras suficientes para su compensación excepto en aquellos casos en los que las diferencias surjan del reconocimiento inicial de activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.
- Correspondan a diferencias temporarias asociadas con inversiones en dependientes, asociadas y multigrupo y negocios conjuntos en la medida que las diferencias temporarias vayan a revertir en un futuro previsible y se espere generar bases imponibles futuras positivas para compensar las diferencias.

*(iii) Valoración*

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran por los tipos impositivos que vayan a ser de aplicación en los ejercicios en los que se espera realizar los activos o pagar los pasivos, a partir de la normativa y tipos que están vigentes o aprobados y pendientes de publicación y una vez consideradas las consecuencias fiscales que se derivarán de la forma en que la Entidad espera recuperar los activos o liquidar los pasivos.

*(iv) Clasificación*

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en el balance como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

*o) Clasificación de activos y pasivos entre corriente y no corriente*

La Entidad presenta el balance clasificando activos y pasivos entre corriente y no corriente. A estos efectos son activos o pasivos corrientes aquellos que cumplen los siguientes criterios:

- Los activos se clasifican como corrientes cuando se espera realizarlos o se pretende venderlos o consumirlos en el transcurso del ciclo normal de la explotación de la Entidad, se mantienen fundamentalmente con fines de negociación, se espera realizarlos dentro del periodo de los doce meses posteriores a la fecha de cierre o se trata de efectivo u otros activos líquidos equivalentes, excepto en aquellos casos en los que no puedan ser intercambiados o utilizados para cancelar un pasivo, al menos dentro de los doce meses siguientes a la fecha de cierre.
- Los pasivos se clasifican como corrientes cuando se espera liquidarlos en el ciclo normal de la explotación de la Entidad, se mantienen fundamentalmente para su negociación, se tienen que liquidar dentro del periodo de doce meses desde la fecha de cierre o la Entidad no tiene el derecho incondicional para aplazar la cancelación de los pasivos durante los doce meses siguientes a la fecha de cierre.

*p) Transacciones con partes vinculadas*

Las transacciones con empresas del grupo y partes vinculadas, se reconocen por el valor razonable de la contraprestación entregada o recibida. La diferencia entre dicho valor y el importe acordado, se registra de acuerdo con la sustancia económica subyacente. No obstante, lo anterior, todas las transacciones de la Entidad con partes vinculadas se han efectuado por su valor razonable.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**5. Inmovilizado Intangible**

La composición y el movimiento del ejercicio 2020 relativo a este epígrafe de balance, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Concesiones y licencias	17	-	-	17
Aplicaciones informáticas	84.621	3.364	-	87.985
Otro inmovilizado intangible	1.350	290	(656)	984
	85.988	3.654	(656)	88.986
Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos				
	1.529	2.324	-	3.853
Total Coste	87.517	5.978	(656)	92.839
Amortización acumulada				
Concesiones y licencias	(17)	-	-	(17)
Aplicaciones informáticas	(77.098)	(3.380)	-	(80.478)
Otro inmovilizado intangible	(779)	(22)	656	(145)
Total Amortización Acumulada	(77.894)	(3.402)	656	(80.640)
Valor Neto Contable	9.623	2.576	-	12.199

En el ejercicio 2019, la composición y el movimiento relativo a este epígrafe de balance fueron los siguientes:

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Saldo Final
Coste			
Concesiones y licencias	17	-	17
Aplicaciones informáticas	82.655	1.966	84.621
Otro inmovilizado intangible	1.350	-	1.350
	84.022	1.966	85.988
Inmovilizado Intangible en curso y anticipos			
	1.289	240	1.529
Total Coste	85.311	2.206	87.517
Amortización acumulada			
Concesiones y licencias	(17)	-	(17)
Aplicaciones informáticas	(71.279)	(5.819)	(77.098)
Otro inmovilizado intangible	(761)	(18)	(779)
Total Amortización Acumulada	(72.057)	(5.837)	(77.894)
Valor Neto Contable	13.254	(3.631)	9.623

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En la columna de Altas y Traspasos figura en el ejercicio 2020, en el epígrafe de “Aplicaciones informáticas”, un importe de 3.364 miles de euros. De dicho importe, 1.380 miles de euros corresponden a la adquisición de licencias de software, prácticamente en su totalidad para los ordenadores centrales, y el resto a la recepción de nuevas funcionalidades desarrolladas para los sistemas de gestión corporativos, principalmente para los económico-financieros, aunque también para los relacionados con la coordinación de la seguridad en la circulación de los trenes.

También figuran altas en 2020 en el epígrafe de “Otro inmovilizado intangible” por importe de 290 miles de euros, que corresponden a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio, relativos al “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria”, enmarcado dentro de la convocatoria de ayudas de la Comisión Europea de los Programas CEF-Transporte 2016 (Action n°2016-ES-TM-0125-S), destinada a apoyar aquellos proyectos innovadores que favorezcan un cambio de combustibles para el sistema de transportes en los principales corredores europeos. El proyecto está financiado en virtud de dicho programa (véanse notas 4 j) y 14) y junto a RENFE-Operadora, que actúa como coordinadora del mismo, participan otras tres empresas.

El importe total de la inversión realizada en el Inmovilizado Intangible en 2020 asciende a 6.196 miles de euros. Aparte de los 290 miles de euros en gastos de Investigación activables, 3.466 miles de euros se han destinado a la adquisición de licencias de software, principalmente para los ordenadores centrales, y el resto al desarrollo de nuevas funcionalidades para los sistemas de gestión corporativos, fundamentalmente para los económico-financieros y para los relacionados con la coordinación de la seguridad en la circulación de los trenes. Asimismo, dicha inversión también incluye un importe de 218 miles de euros cuya activación se ha efectuado en el Inmovilizado Material, al tratarse de elementos de hardware.

En el ejercicio 2019 se efectuaron altas en el epígrafe de “Aplicaciones informáticas” por importe de 1.966 miles de euros, que correspondían principalmente a la adquisición de licencias de software y en menor medida, a la recepción de nuevas funcionalidades desarrolladas para los sistemas de gestión corporativos.

Respecto a la inversión total realizada durante el ejercicio 2019 ascendió a 2.192 miles de euros, destinados, en general, a los mismos conceptos mencionados anteriormente. Asimismo, también se produjeron traspasos a “Aplicaciones informáticas”, por importe de 14 miles de euros, procedentes del “Inmovilizado Material en curso y anticipos”.

En “Otro Inmovilizado Intangible”, además de los gastos de Investigación activados en el ejercicio, se recogen los derechos de uso que dispone la Entidad en espacios de Adif, cuyo valor neto contable total al cierre del ejercicio 2020 asciende a 554 miles de euros (571 miles de euros en 2019). Éstos le fueron otorgados en virtud de la Orden FOM/2909/2006 (nota 1 d)), en la que se determinaron los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora tras su segregación de RENFE el 1 de enero de 2005, así como de la Orden FOM/2818/2012 (nota 4 a)), en la que se fijaron los criterios de segregación de activos y pasivos de FEVE entre Adif y RENFE-Operadora para su integración en las mismas el 1 de enero de 2013.

La totalidad del valor neto contable de los derechos de uso recogidos al cierre de 2020 en el epígrafe de “Otro Inmovilizado Intangible”, al igual que ocurría al cierre de 2019, corresponde a la parte pendiente de acuerdo del derecho de uso recíproco, entre Adif y RENFE-Operadora, reconocido a la Entidad en la Orden FOM/2818/2012, que se encuentra registrado a dicha fecha por un valor de 694 miles de euros (el mismo que en 2019) y una amortización acumulada de 140 miles de euros (124 miles de euros en 2019).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Por otra parte, el derecho de uso y reposición reconocido a la Entidad en la Orden FOM/2909/2006, ascendía a 9.037 miles de euros y se amortizó en tres años desde la publicación de dicha Orden, según se recogía en la misma. Con fecha 28 de diciembre de 2015 se firmó el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Adif y Adif Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconoció a favor de la Entidad, así como para la adquisición por Adif y Adif Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos (nota 4 a)).

Según este Acuerdo, por la adquisición de los derechos de uso no repuestos, Adif y Adif Alta Velocidad se comprometieron a pagar una cantidad total de 141.858 miles de euros, según un calendario de pagos previstos en 10 años, por lo que una vez deducida la carga financiera de dicha cantidad, el importe resultante de la venta de los mismos fue de 134.645 miles de euros. De acuerdo con esto, en la fecha de la firma del Acuerdo, se procedió a dar de baja la parte del derecho que no iba a ser repuesta, cuyo valor, totalmente amortizado, ascendía a 7.833 miles de euros. También se efectuó la baja de la parte proporcional del derecho de reposición asociado al derecho de uso, por importe de 38.555 miles de euros, de los 44.561 miles de euros por el que se encontraban registrados antes de la firma del Acuerdo en el epígrafe de “Inmovilizado material en curso y anticipos” (véase nota 6 a)). Como resultado de estas operaciones, se generó un beneficio en ese momento de 96.090 miles de euros.

En 2018 se llevaron a cabo dos operaciones más que supusieron una baja de los derechos de uso de 549 miles de euros (totalmente amortizados) y una baja del derecho de reposición asociado de 2.735 miles de euros.

La parte del derecho de uso pendiente de ser repuesta según el Acuerdo, estaba registrada dentro del epígrafe de “Otro inmovilizado intangible” y ascendía, al cierre del ejercicio 2019, a 656 miles de euros, si bien estaba totalmente amortizada. Asimismo, el coste de reposición asociado al derecho de uso, se encontraba registrado en el epígrafe de “Inmovilizado material en curso y anticipos” y su valor al cierre del ejercicio 2019 era de 3.271 miles de euros.

El 9 de julio de 2020 se acordó la adquisición por parte de Adif Alta Velocidad a RENFE-Operadora del derecho de uso pendiente de ser repuesto, fijándose el precio de éste en 19.195 miles de euros. Con la entrega por parte de RENFE-Operadora del inmueble donde ostentaba el mismo, los denominados Torreones del edificio histórico de la antigua estación de Atocha, que se ha efectuado el 11 de diciembre de 2020, se dan por cumplidos los términos del Acuerdo de 28 de diciembre de 2015, por lo que se ha efectuado la baja de la totalidad del derecho de uso que le fue reconocido a la Entidad en la Orden FOM/2909/2006 y que aún estaba pendiente de ser repuesto, así como del coste de reposición asociado al mismo, por un valor neto contable de 3.271 miles de euros, por lo que se ha obtenido un resultado de 15.924 miles de euros.

El importe que figura en Altas y Traspasos en Amortización Acumulada, tanto en el ejercicio 2020 como en el 2019, corresponde a la dotación de amortización del ejercicio.

El coste de los elementos de inmovilizado intangible que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2020 asciende a 51.016 miles de euros, que corresponden fundamentalmente a aplicaciones informáticas. A 31 de diciembre de 2019 esta cifra ascendía a 43.558 miles de euros.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**6. Inmovilizado Material**

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2020 han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
<b>Coste</b>				
Terrenos	899	2	-	901
Edificios y construcciones	56.729	2.343	-	59.072
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	55	-	-	55
- Equipos procesos de información	61.924	1.345	-	63.269
- Vehículos	691	-	(96)	595
- Resto	34.933	3.016	(2.128)	35.821
	<b>155.231</b>	<b>6.706</b>	<b>(2.224)</b>	<b>159.713</b>
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	6.887	166	(3.271)-	3.782
<b>Total Coste</b>	<b>162.118</b>	<b>6.872</b>	<b>(5.495)</b>	<b>163.495</b>
<b>Amortización acumulada</b>				
Edificios y construcciones	(30.892)	(1.566)	-	(32.458)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(40)	(2)	-	(42)
- Equipos procesos de información	(53.327)	(3.464)	-	(56.791)
- Vehículos	(684)	(3)	94	(593)
- Resto	(28.172)	(1.425)	2.025	(27.572)
<b>Total Amortización Acumulada</b>	<b>(113.115)</b>	<b>(6.460)</b>	<b>2.119</b>	<b>(117.456)</b>
<b>Valor Neto Contable</b>	<b>49.003</b>	<b>412</b>	<b>(3.376)</b>	<b>46.039</b>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Para este mismo epígrafe del Balance, la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en el mismo en el ejercicio 2019 fueron los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
<b>Coste</b>				
Terrenos	899	-	-	899
Edificios y construcciones	56.429	300	-	56.729
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	39	16	-	55
- Equipos procesos de información	58.804	3.455	(335)	61.924
- Vehículos	691	-	-	691
- Resto	35.999	556	(1.622)	34.933
	<b>152.861</b>	<b>4.327</b>	<b>(1.957)</b>	<b>155.231</b>
Inmovilizado Material en curso y anticipos	5.493	1.394	-	6.887
<b>Total Coste</b>	<b>158.354</b>	<b>5.721</b>	<b>(1.957)</b>	<b>162.118</b>
<b>Amortización acumulada</b>				
Edificios y construcciones	(29.521)	(1.371)	-	(30.892)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(36)	(4)	-	(40)
- Equipos procesos de información	(50.578)	(3.084)	335	(53.327)
- Vehículos	(680)	(4)	-	(684)
- Resto	(28.322)	(1.470)	1.620	(28.172)
<b>Total Amortización Acumulada</b>	<b>(109.137)</b>	<b>(5.933)</b>	<b>1.955</b>	<b>(113.115)</b>
<b>Valor Neto Contable</b>	<b>49.217</b>	<b>(212)</b>	<b>(2)</b>	<b>49.003</b>

## a) Coste

En la columna de Altas y Traspasos, en el ejercicio 2020, figura un importe total de altas de 6.706 miles de euros. De las registradas en el epígrafe de “Edificios y construcciones”, 1.581 miles de euros corresponden a las obras de remodelación realizadas en el edificio de León, recibido de Adif en virtud de los acuerdos sobre la reposición de derechos de uso que se explican a continuación. El resto de altas de dicho epígrafe, pertenecen a obras de acondicionamiento y mejora en otros edificios de uso administrativo, principalmente en las oficinas de Madrid situadas junto a la estación de Chamartín.

En el epígrafe de “Equipos para procesos de información”, las altas registradas en 2020 corresponden, principalmente, a la adquisición de equipos portátiles y material informático para el almacenamiento de datos y para la mejora de la infraestructura de comunicaciones. Por su parte, de las altas que figuran en el epígrafe “Resto”, hay que destacar 1.300 miles de euros correspondientes a la renovación de las aulas tecnológicas de conducción, así como 1.021 miles de euros relativos a la adecuación de instalaciones y dotación de mobiliario en el edificio de León objeto de remodelación.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En el epígrafe de Terrenos, se ha procedido a realizar una afloración de aquellos sobre los que se ubican el antiguo taller de Alcázar de San Juan y los edificios de uso administrativo situados en la calle Antonio Cabezón de Madrid, junto al complejo de Fuencarral. Dichos terrenos, habiendo pertenecido o estado adscritos a RENFE, fueron incorporados al patrimonio de RENFE-Operadora en virtud de la Orden FOM/2909/2006 del Ministerio de Fomento (ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), recogidos en los anexos IV.1 y V.1 de la misma respectivamente, y estaban pendientes de su registro contable, al no haber concluido el proceso de determinación del coste histórico de los mismos (véase nota 2 c) (i)).

El importe total de la inversión en Inmovilizado Material realizada por la Entidad en el ejercicio 2020, que forma parte del importe recogido en el epígrafe de “Inmovilizado Material en curso y anticipos” en la columna Altas y Traspasos, asciende a 6.654 miles de euros. Ésta se ha destinado, principalmente, a la adquisición de equipos y material informático, a la renovación de las aulas tecnológicas de conducción, así como a obras de acondicionamiento y mejora en diversos edificios administrativos, principalmente en el edificio de León procedente de Adif. Asimismo se han dado de alta 218 miles de euros procedentes de inversiones del Inmovilizado Intangible.

En el saldo de “Inmovilizado material en curso y anticipos” se incluía también, al cierre del ejercicio 2019, un importe de 3.271 miles de euros correspondiente al coste de reposición de los derechos de uso que RENFE-Operadora tenía reconocido en espacios de Adif, de acuerdo con lo recogido en la Orden FOM/2909/2006 (véase nota 1 d)), que ha sido dado de baja en el ejercicio 2020 (véase nota 5).

En el ejercicio 2019, las principales cantidades registradas en la columna de Altas y Traspasos figuraban en el epígrafe de “Equipos para procesos de información”, cuyo importe, 3.455 miles de euros, correspondía a la adquisición de equipos y material informático para el almacenamiento de datos y para la mejora de la infraestructura de comunicaciones. El resto de altas en dicho ejercicio correspondía, principalmente, a mobiliario y pequeñas instalaciones, así como a algunas obras de poca relevancia para mejorar el acondicionamiento en edificios de uso administrativo.

La inversión total realizada en 2019 por la Entidad en Inmovilizado Material ascendió a 5.735 miles de euros. Estuvo destinada, en general, a los mismos conceptos a que se hace referencia anteriormente en relación con las altas procedentes de inversión durante éste, destacando la correspondiente a las obras de acondicionamiento y mejora que se estaban realizando en el edificio de León, recibido de Adif en virtud de los acuerdos sobre la reposición de derechos de uso anteriormente comentados, cuyo importe permanecía en el saldo final del epígrafe de “Inmovilizado en curso y anticipos” al cierre de dicho ejercicio, pendiente de activación, al no haberse concluido aún las actuaciones objeto de las mismas.

b) Amortización acumulada

La cifra que figura en la columna Altas y Traspasos de Amortización Acumulada en el ejercicio 2020, así como la registrada en 2019, corresponden a la dotación de amortización del ejercicio.

Teniendo en cuenta que el coste de los elementos del inmovilizado se divide en componentes de cara al cálculo de la amortización, siendo su vida útil distinta a la del resto del elemento, el coste correspondiente a los componentes amortizados en su totalidad de los elementos que están en uso del inmovilizado material a 31 de diciembre, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Construcciones	5.736	3.763
Otro inmovilizado material	72.390	65.088
	78.126	68.851

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

## c) Bajas y enajenaciones

En la columna Bajas, figura un valor neto contable total de 3.376 miles de euros en el ejercicio 2020. De ellos, 3.271 miles de euros corresponden al derecho de reposición mencionado en el apartado a) anterior, y 103 miles de euros corresponden al retiro de ocho aulas tecnológicas para simular la conducción de trenes, una vez sustituidas debido a la inversión para la renovación de las mismas.

También se ha efectuado la baja por la venta de tres coches cuyo valor neto contable era de 2 miles de euros, que ha generado un beneficio de 11 miles de euros.

En el ejercicio 2019, en la columna Bajas figuraba un valor neto contable total de 2 miles de euros. Este correspondía a material informático, así como a mobiliario y a otro equipamiento de oficinas y de gabinetes sanitarios que estaba obsoleto dada su antigüedad.

## d) Detalles de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2020 es el siguiente:

Principales grupos de inmovilizado material	Miles de euros			
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto	Dotaciones de Amortización
Edificios administrativos	47.359	(24.246)	23.114	(1.193)
Edificios para centros de formación	3.164	(1.411)	1.753	(98)
Edificios en recintos de talleres	4.984	(4.321)	662	(233)
Otras instalaciones industriales y comerciales	9.592	(7.816)	1.776	(516)
Circuitos cerrados de televisión (CCTV)	2.720	(1.856)	864	(256)
Redes y comunicaciones	4.775	(2.837)	1.938	(295)
Grandes equipos informáticos y servidores	57.837	(56.425)	1.412	(749)

Por su parte, en el ejercicio 2019 el detalle de los principales grupos de activos era el siguiente:

Principales grupos de inmovilizado material	Miles de euros			
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto	Dotaciones de Amortización
Edificios administrativos	45.024	(23.053)	21.971	(1.053)
Edificios para centros de formación	3.156	(1.313)	1.843	(97)
Edificios en recintos de talleres	4.984	(4.088)	896	(180)
Otras instalaciones industriales y comerciales	10.055	(9.325)	730	(550)
Circuitos cerrados de televisión (CCTV)	2.541	(1.600)	941	(255)
Redes y comunicaciones	4.638	(2.542)	2.096	(288)
Grandes equipos informáticos y servidores	57.209	(50.739)	6.470	(2.766)

La Entidad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado material. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

## e) Aprovechamiento de suelos para usos urbanísticos

En 1993, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles adjudicó los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos de los que era propietaria, vinculados al desarrollo urbanístico de la prolongación del Paseo de la Castellana en Madrid, a la sociedad Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A. (DUCH), con la que formalizó el correspondiente contrato, que fue objeto de modificaciones sucesivas conforme el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOU) iba siendo modificado, además de otras derivadas de la necesidad de realizar adaptaciones por nuevas circunstancias de carácter técnico y jurídico. Finalmente, con objeto de integrar en un solo documento la dispersión contractual existente, el 23 de junio de 2009 se elevó a público el Texto Refundido del Contrato, suscrito por Adif (sucesora de RENFE), RENFE-Operadora y DUCH, sobre la adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

De acuerdo con dicho Contrato, Adif y RENFE-Operadora quedaban obligadas a transmitir a DUCH la totalidad de los suelos y aprovechamientos urbanísticos de su respectiva propiedad, con excepción de los que continuaran formando parte del Sistema General Ferroviario, de los cuales transmitirían a DUCH exclusivamente los aprovechamientos que generan. Asimismo, se establecían en el mismo una serie de contraprestaciones a satisfacer por DUCH a Adif y a RENFE-Operadora, que básicamente consistían en las siguientes:

- Un canon monetario fijo de 984 millones de euros, a distribuir entre RENFE-Operadora y Adif en función de los metros que cada una transmita (157 y 827 millones de euros respectivamente, según acuerdo entre ambas de 28 de diciembre de 2012).
- La entrega de 100.000 metros cuadrados de edificabilidad de uso residencial de protección, por un valor estimado de 267 millones de euros a repartir entre RENFE-Operadora y Adif en función de los metros transmitidos por cada una (15.973 m<sup>2</sup> construidos y 84.027 m<sup>2</sup> construidos respectivamente, según acuerdo entre ambas de 28 de diciembre de 2012).

Con fecha 23 de diciembre de 2008 fue firmado el Convenio entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM), el Ministerio de Fomento, Adif, RENFE-Operadora y DUCH para la gestión y ejecución parcial del Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) del sector APR 08.03 “Prolongación de la Castellana”, que fue aprobado el 30 de julio de 2011, con lo que a partir del 1 de enero de 2014, DUCH estaría obligada a adquirir los suelos/aprovechamientos que Adif y RENFE-Operadora pusieran a su disposición y a abonar el canon.

El 21 de junio de 2013 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid declaró la nulidad de determinadas previsiones del PPRI, según lo cual en tanto no se resolvieran las mismas no se podría llevar a cabo ninguna actuación tendente al desarrollo, gestión y ejecución del PPRI, de modo que quedó en suspenso el pago de los suelos y aprovechamientos ofrecidos hasta la fecha por Adif y RENFE-Operadora.

De acuerdo con la nueva situación surgida tras la sentencia y de acuerdo con las cláusulas recogidas en el Texto Refundido, DUCH planteó la necesidad de renegociar el contrato, de forma que el 22 de enero de 2015 las partes suscribieron un Acuerdo de Bases, en el cual se establecían los principios fundamentales y bases para la novación no extintiva del Contrato, que deberían ser desarrolladas en el Documento de Modificación del Texto Refundido.

En el Acuerdo de Bases se establecía, como primera condición para continuar la operación, la definición de un nuevo marco urbanístico, que era el siguiente:

- Un PPRI del APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” adaptado a lo establecido en la Sentencia antes citada, cuya presentación para su tramitación por el Ayuntamiento de Madrid se produjo en la misma fecha de suscripción del Acuerdo de Bases.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- Un Convenio Urbanístico de Gestión del APR 08.03 “Prolongación de la Castellana”, que fue suscrito por el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid, Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Canal de Isabel II y DUCH también con fecha 22 de enero de 2015. El Convenio Urbanístico quedó sometido a la aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Madrid del PPRI en el que se integraba.

Asimismo, el Acuerdo de Bases establecía que las contraprestaciones respectivas de las partes, estarían suspensivamente condicionadas a la aprobación definitiva de las cláusulas anteriores en los mismos términos, sustancialmente, que los suscritos el 22 de enero de 2015 y, además, que dichas condiciones se cumplieran antes del 31 de diciembre de 2016. De no ser así, las partes dispondrían de dos meses para negociar un nuevo acuerdo o, en caso contrario, para proceder a su resolución.

El Acuerdo de Bases mantenía el canon monetario de 984 millones de euros, estableciendo un calendario de pagos diferido durante 20 años a partir de un pago inicial del 22%, aplicando una tasa de interés sobre las cantidades aplazadas. Respecto a la entrega de 100.000 metros cuadrados de edificabilidad de uso residencial de protección, ésta podría ser sustituida por la entrega de parcelas urbanizadas con otros usos o por un importe monetario equivalente.

Con fecha 25 de mayo de 2016, el Ayuntamiento de Madrid adoptó un acuerdo plenario en el que, entre otras cosas, denegaba la aprobación definitiva del PPRI en que se integra el nuevo Convenio Urbanístico acordado, haciendo público un planteamiento distinto de la operación que fue juzgado como inviable por el resto de firmantes, de modo que los mismos interpusieron frente a tal Acuerdo municipal recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

No obstante, con fecha 30 de noviembre de 2016, el Ayuntamiento de Madrid trasladó al Ministerio de Fomento su disposición a negociar, para desbloquear la operación, en una Mesa Técnica en la que estarían presentes el resto de las partes.

Por tales cuestiones, se decidió ampliar el plazo establecido para llegar a un nuevo acuerdo hasta el 31 de diciembre de 2018, mediante la ratificación de un documento firmado por Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Distrito Castellana Norte, S.A. (DCN, anteriormente DUCH), con fecha 28 de diciembre de 2016. En dicho documento, también se acordó que, como compensación por el retraso en la percepción por los firmantes del canon a satisfacer por DCN, éstos percibirían una compensación económica adicional en los años 2017 y 2018, proporcional a las superficies de las que cada una fuera titular.

Según el Acuerdo firmado entre Adif y RENFE-Operadora el 28 de diciembre de 2012, ésta última era propietaria de 313.414 m<sup>2</sup> a efectos de reparto del canon monetario y en especie establecido en el Texto Refundido. Debido a la operación de segregación de RENFE-Operadora efectuada en el ejercicio 2013, la Entidad resultó ser propietaria de terrenos para los que existía un compromiso de cesión de 50.219,96 m<sup>2</sup> de aprovechamientos urbanísticos a DCN. Por este motivo y en virtud del citado acuerdo de fecha 28 de diciembre de 2016, en los ejercicios 2017 y 2018 se efectuaron sendos cobros de 56 miles de euros por parte de la Entidad, en concepto de compensación económica adicional por el retraso en la percepción del canon a satisfacer por DCN, que fueron registrados en el epígrafe de Deterioro y Resultado por Enajenaciones del Inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la misma.

Como resultado del proceso de negociación que se inició en diciembre de 2016 entre las partes firmantes del acuerdo de ampliación del plazo, junto con el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Madrid, se llegó a un consenso para el desarrollo del proyecto, denominado “Madrid Nuevo Norte”, de forma que el 27 de julio de 2017 se presentó un documento con las bases para la transformación de la zona urbana de los terrenos afectados. Tras el desarrollo de las mismas y su presentación ante el Ayuntamiento de Madrid el 16 de abril de 2018, este inició el trámite para la Modificación Puntual del PGOU de Madrid, cuya Junta de Gobierno acordó el 20 de septiembre de 2018 la Aprobación Inicial de la misma, lo que determinó la existencia de un nuevo marco urbanístico de referencia a los efectos del Contrato.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La necesidad de adaptar los pactos del Acuerdo de Bases de 2015 al nuevo marco urbanístico de referencia establecido, así como de mantener el equilibrio entre las prestaciones de las partes, dio como resultado que, con fecha 28 de diciembre de 2018, Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, suscribieran con DCN el documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato de 2009, otorgándose la escritura de elevación a público con fecha 5 de diciembre de 2019. En el mismo, las partes acuerdan someter expresamente lo pactado a las dos condiciones suspensivas siguientes:

- Que la Comunidad de Madrid, tras la oportuna tramitación por el Ayuntamiento de Madrid del Documento objeto de la Aprobación Inicial, apruebe definitivamente la Modificación Puntual del PGOUM, en los términos y condiciones de este documento de Modificación.
- Que sean ratificados y firmados por las partes otorgantes los textos definitivos de ciertos Convenios a los que se hace referencia en el documento de Modificación. Dichos Convenios son consecuencia de la complejidad de las actuaciones propuestas y de la necesidad de articular entre todas las partes implicadas (Ministerio de Fomento, Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Madrid, sector privado y los firmantes del documento de Modificación) marcos de colaboración y coordinación en actuaciones como la construcción de infraestructuras singulares, entre las que destaca la construcción de la losa para el cubrimiento de las infraestructuras ferroviarias.

Asimismo, dada la complejidad del proceso de desarrollo y aprobación definitiva, se establece un plazo máximo de tres años, hasta 31 de diciembre de 2021, para que se cumplan las condiciones suspensivas que se recogen en el mismo.

En el documento suscrito, se modifica significativamente la superficie edificable y su ubicación, de forma que se reduce un 31% la edificabilidad correspondiente a los terrenos de Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, si bien el canon monetario y en especie a satisfacer por DCN se mantiene íntegro. Por este motivo las mismas, han firmado también un acuerdo en la misma fecha, respecto a la nueva distribución del canon a percibir por los suelos y aprovechamientos a transmitir por cada una de ellas a DCN, en sustitución del suscrito para el mismo fin en 2012.

De acuerdo con la nueva situación, los metros cuadrados generadores de aprovechamiento correspondientes a RENFE-Operadora y a Renfe Fabricación y Mantenimiento han pasado de un total de 313.414 m<sup>2</sup> a 58.590 m<sup>2</sup>, por lo que, según el reparto pactado en 2012, el porcentaje correspondiente a las mismas pasaría del 15,973% al 5,041%. Sin embargo, dado el perjuicio resultante para éstas según las nuevas condiciones sobrevenidas desde el inicio de la operación (segregación de RENFE con el consiguiente reparto de activos y nuevo ámbito de Modificación del PGOUM impuesto por el Ayuntamiento), tras el acuerdo suscrito por éstas con Adif y Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, percibirán en conjunto el 8,103% del total del canon monetario y en especie que figura en el Contrato con DCN, si bien se establece que la distribución del mismo entre ellas se fijará posteriormente, sin necesidad de acuerdo entre las partes.

En 2020 el Consejo de Administración de la Entidad ha aprobado la propuesta del Presidente, según la cual la distribución del canon monetario a recibir por RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, incluyendo la correspondiente compensación en metálico por el retraso de la operación, se llevará a cabo en función del porcentaje de superficie aportada por cada una de ellas, de forma que la primera percibirá un 84,561% y la segunda el 15,439% restante.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Al concurrir las mismas circunstancias que en el Acuerdo de extensión de 2016 relativas al retraso en la percepción del canon a satisfacer por DCN, en la Modificación del Texto Refundido se establece una compensación para Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, que percibirán, en la misma proporción que la determinada para el canon monetario y el canon en especie, hasta 2021, salvo que se otorgue con anterioridad la escritura de transmisión de los espacios aprovechables. En el ejercicio 2020, al igual que en 2019, RENFE-Operadora ha percibido 149 miles de euros por este concepto, registrados en el epígrafe de Deterioro y Resultado por Enajenaciones del Inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

El 29 de julio de 2019, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid efectuó la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del PGOU, habiéndose llevado a cabo la aprobación definitiva por parte de la Comunidad de Madrid con fecha 25 de marzo de 2020. Queda pendiente el cumplimiento de la segunda condición suspensiva recogida en la Modificación del Texto Refundido, que sean ratificados y firmados los convenios en los que se determinan las infraestructuras y su financiación, para que surja la obligación del cumplimiento de las respectivas contraprestaciones establecidas para las partes.

## f) Inversiones inmobiliarias

El movimiento de los ejercicios 2020 y 2019 se corresponde con la dotación a la amortización por importe de 20 miles de euros en ambos ejercicios.

## 7. Política de gestión de riesgos

Las actividades de la Entidad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por la Dirección General Económico-Financiera de la Entidad conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

Los posibles riesgos relacionados con los instrumentos financieros utilizados por la Entidad y la información relativa a los mismos se detallan a continuación:

a) Riesgo de crédito

La Entidad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito. No obstante, establece las políticas de riesgo de crédito para las sociedades del Grupo de las que es dominante.

En este sentido, el Grupo gestiona sus servicios estableciendo los límites de crédito y evaluando la solvencia de los clientes de forma periódica, bien mediante externos independientes o a través de información interna.

En el caso de que exista constancia de un elevado riesgo de crédito para un cliente concreto, se considera registrar el correspondiente deterioro de valor, en su caso, y se reevalúa el límite de crédito concedido, que se elimina según las circunstancias.

Las correcciones valorativas por insolvencias de clientes implican un elevado juicio de valor por parte de la Dirección de la Entidad, quien efectúa una revisión de los saldos individuales con base en la calidad crediticia de los clientes, las tendencias actuales de mercado y la realización de análisis históricos de insolvencias a nivel agregado.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

(b) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que la Entidad no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

El objetivo de la Entidad es mantener las disponibilidades líquidas necesarias para las sociedades del Grupo de las que es dominante, mediante los contratos de tesorería centralizada que la Entidad tiene suscritos con cada una de las sociedades (véase nota 26). En la Dirección General Económico-Financiera de la Entidad se establecen diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener y se contratan las pólizas de crédito necesarias para asegurar la liquidez del Grupo.

(c) Riesgo de tipo de cambio

La Entidad no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales ya que las mismas están denominadas en euros, salvo las derivadas de dos proyectos: en Arabia Saudí, en el que participa junto con un consorcio de empresas para el desarrollo y explotación de una línea de alta velocidad, y donde parte de los contratos vinculados a este proyecto se encuentran referenciados parcialmente en euros o en riyales saudíes (SAR); y en el Estado de Texas, en Estados Unidos, donde en 2018 la Entidad firmó un acuerdo con un grupo inversor denominado Texas Central Railroad, LLC, que sienta las bases de la colaboración como asesor técnico para el desarrollo, diseño y construcción del proyecto de Alta Velocidad para unir las ciudades de Houston y Dallas, y en el que las operaciones se encuentran referenciadas al dólar. Ocasionalmente se realizan otras operaciones en monedas distintas al euro, que en cualquier caso no son significativas.

Las transacciones que se hacen a través del Bureau Central de Clearing (BCC) con ferrocarriles extranjeros se hacen en euros, incluso las de países ajenos a esta moneda.

Las diferencias de cambio que se reflejan en las cuentas, corresponden principalmente a las variaciones del riyal saudí respecto al euro y a las generadas con respecto al dólar, ambas relativas a los proyectos mencionados.

(d) Riesgo de tipo de interés

Con objeto de desarrollar su actividad, la Entidad ha tomado préstamos y créditos con tipos de interés fijo o variable según las directrices establecidas por la Dirección General Económico-Financiera, en función de la evolución de los tipos de interés.

La decisión de tomar a tipos de interés fijo o variable depende de la expectativa de los tipos futuros y de la vida de los créditos. No obstante, para determinados préstamos los tipos fijos son revisables cada cierto periodo, permitiendo optar en dicho momento por un tipo de interés variable, o por un tipo fijo por un periodo adicional.

A 31 de diciembre de 2020 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Entidad respecto al total de los préstamos tomados suponen un 96% (84% en 2019).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**8. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo. Instrumentos de patrimonio**

El detalle de las inversiones en instrumentos de patrimonio de empresas del grupo y asociadas corrientes es el siguiente:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas	Bajas	Saldo Final
Empresas del grupo				
- Participaciones	3.005.322	-	-	3.005.322
- Desembolsos pendientes	(444)	-	444	-
	3.004.878	-	444	3.005.322
Empresas asociadas				
- Participaciones	55.464	-	-	55.464
- Desembolsos pendientes	(51.290)	-	-	(51.290)
	4.174	-	-	4.174
Total	3.009.052	-	444	3.009.496

Este mismo detalle de las inversiones referido al ejercicio 2019 fue el siguiente:

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas	Saldo Final
Empresas del grupo			
- Participaciones	3.004.878	444	3.005.322
- Desembolsos pendientes	-	(444)	(444)
	3.004.878	-	3.004.878
Empresas asociadas			
- Participaciones	55.464	-	55.464
- Desembolsos pendientes	(51.290)	-	(51.290)
	4.174	-	4.174
Total	3.009.052	-	3.009.052

En el ejercicio 2020, Renfe Fabricación y Mantenimiento ha aflorado en sus cuentas anuales terrenos por valor de 900 miles de euros, cuyo valor debería haber formado parte del patrimonio segregado en la constitución de esa sociedad. De este modo, en estas cuentas anuales, se ha incrementado el valor de la participación en Renfe Fabricación y Mantenimiento y el patrimonio de la Entidad, por el mismo importe (véanse notas 2 c) (i) y 4 (e)).

En el ejercicio 2019 se constituyó la sociedad RENFE OF AMERICA LLC, quedando sin desembolsar al cierre de dicho ejercicio el 100% de su capital, en el ejercicio 2020 se ha desembolsado la totalidad de capital por importe de 500 miles de dólares, siendo su contravalor 444 miles de euros.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La información relativa a las sociedades participadas en el ejercicio 2020 es como sigue:

Nombre	Actividad	Porcentaje participación	Capital y reservas	Miles de euros			
				Resultado explotación	Resultado ejercicio	Valor de coste	Desembolsos pendientes
<u>Empresas del grupo:</u>							
RENFE VIAJEROS (0)	(A)	100%	2.626.928	(382.393)	(414.067)	2.373.549	-
RENFE MERCANCIAS (0)	(A)	100%	158.701	(40.068)	(42.690)	376.882	-
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO (0)	(C)	100%	187.391	(31.574)	(25.718)	188.966	-
RENFE ALQUILER(0)	(E)	100%	68.827	2.779	2.460	65.481	-
RENFE OF AMERICA LLC (0)	(A)	100%	444	-	-	444	-
Total empresas del grupo					3.005.322		-
<u>Empresas asociadas:</u>							
EUROFIMA (1)	(D)	5,22%	1.523.504	24.493	24.493	55.448	(51.290)
Consorcio Español Alta Velocidad							
Meca Medina, S.A. (CEAVMM) (0)	(F)	26,90%	60	197	-	16	-
Total empresas asociadas					55.464		(51.290)
Total empresas grupo, multigrupo y asociadas					3.060.786		(51.290)

(0) Datos del ejercicio 2020 sin auditar

(A) Transporte ferroviario.

(1) Cuentas anuales del ejercicio 2020 auditadas

(B) Diseño y desarrollo transporte ferroviario.

(C) Mantenimiento de material rodante.

(D) Financiación material rodante.

(E) Alquiler material rodante.

(F) Construcción y explotación Alta Velocidad

La información relativa a las sociedades participadas en el ejercicio 2019 fue como sigue:

Nombre	Actividad	Porcentaje participación	Capital y reservas	Miles de euros			
				Resultado explotación	Resultado ejercicio	Valor de coste	Desembolsos pendientes
<u>Empresas del grupo:</u>							
RENFE VIAJEROS (1)	(A)	100%	2.522.467	161.316	104.461	2.373.549	-
RENFE MERCANCIAS (1)	(A)	100%	154.902	(19.610)	3.799	376.882	-
RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO (1)	(C)	100%	194.163	(19.271)	(7.672)	188.966	-
RENFE ALQUILER(1)	(E)	100%	66.138	4.001	2.689	65.481	-
RENFE OF AMERICA LLC (0)	(B)	100%	-	-	-	444	(444)
Total empresas del grupo					3.005.322		(444)
<u>Empresas asociadas:</u>							
EUROFIMA (1)	(D)	5,22%	1.505.766	22.737	22.737	55.448	(51.290)
Consorcio Español Alta Velocidad							
Meca Medina, S.A. (CEAVMM) (0)	(F)	26,90%	60	197	-	16	-
Total empresas asociadas					55.464		(51.290)
Total empresas grupo, multigrupo y asociadas					3.060.786		(51.734)

(0) Datos del ejercicio 2019 sin auditar

(A) Transporte ferroviario.

(1) Cuentas anuales del ejercicio 2019 auditadas

(B) Diseño y desarrollo transporte ferroviario.

(C) Mantenimiento de material rodante.

(D) Financiación material rodante.

(E) Alquiler material rodante.

(F) Construcción y explotación Alta Velocidad

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La participación de las empresas asociadas con coste más significativo corresponde a Eurofima, entidad en la que RENFE-Operadora participa en un 5,22%. Eurofima es una sociedad europea con domicilio social en Basilea (Suiza), creada en 1956 por diferentes Estados Europeos y cuyos accionistas actuales son diversas entidades ferroviarias europeas. Su objeto social es la contribución al desarrollo del transporte ferroviario en Europa, proporcionando financiación a sus respectivos accionistas.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 están pendientes de desembolsar 51.290 miles de euros de la participación de la Entidad en Eurofima y que corresponden al contravalor en euros de 108.576 miles de francos suizos, registrados al tipo de cambio histórico. A tipo de cambio de cierre el contravalor en euros del desembolso pendiente sería de 100.515 miles de euros (100.033 miles de euros en 2019).

Los datos de Patrimonio Neto y Resultado del ejercicio de acuerdo con las cuentas anuales de Eurofima a 31 de diciembre se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2020	2019
Patrimonio neto	1.547.995	1.528.503
Beneficio del ejercicio	24.493	22.737

El importe de patrimonio neto se encuentra minorado por el importe correspondiente a los accionistas por desembolsos no exigidos.

### 9. Activos financieros por categorías

La clasificación de los activos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2020	2019	2020	2019
Préstamos y partidas a cobrar				
- Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (nota 11)	1.864	1.578	213.715	217.823
- Créditos y otras cuentas a cobrar	4.034.210	3.625.334	621.146	787.067
- Otros activos financieros	404	514	7.707	11.268
Activos disponibles para la venta				
- Instrumentos de Patrimonio	832	757	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>4.037.310</b>	<b>3.628.183</b>	<b>842.568</b>	<b>1.016.158</b>

La Entidad considera que el valor contable de los activos financieros coincide o se aproxima a su valor razonable.

El importe de las pérdidas y ganancias netas por categorías de activos financieros es como sigue:

	Miles de euros					
	Préstamos y partidas a cobrar		Activos financieros disponibles para la venta		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Ingresos financieros aplicando el método de coste amortizado (1)	46.910	43.447	-	-	46.910	43.447
Dividendos	-	-	2.763	948	2.763	948
<b>Total Ganancias/Pérdidas netas</b>	<b>46.910</b>	<b>43.447</b>	<b>2.763</b>	<b>948</b>	<b>49.673</b>	<b>44.395</b>

(1) Corresponde a los intereses devengados de los créditos con empresas del grupo (véanse notas 25 y 26).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**10. Inversiones financieras**

El detalle de este epígrafe al 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de Euros			
	No corriente		Corriente	
	2020	2019	2020	2019
Instrumentos de patrimonio	832	757	-	-
Créditos a terceros	202.261	195.522	3.235	9.106
Otros activos financieros	404	514	136	168
Total Inversiones financieras	203.497	196.793	3.371	9.274

En el epígrafe de “Instrumentos de patrimonio” está incluida la participación en las siguientes sociedades:

	Miles de euros			
	2020		2019	
	Coste	Deterioro	Coste	Deterioro
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.	598	-	598	-
Gijón al Norte, S.A.	76	-	76	-
Leon Alta Velocidad 2003, S.A.	76	(76)	76	(76)
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	75	(75)	75	(75)
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A.	75	(75)	75	(75)
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	75	(75)	75	(75)
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	5.450	(5.450)	5.450	(5.450)
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	75	-	75	-
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	75	-	75	(75)
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S.A	6	-	6	-
Bureau Central de Clearing, SCRL	2	-	2	-
Total	6.583	(5.751)	6.583	(5.826)

La participación en estas sociedades es inferior al 20%.

En el ejercicio 2020 se ha revertido el deterioro de la participación de Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A. por importe de 75 miles de euros. En el ejercicio 2019 se vendió la participación de capital en Almería Alta Velocidad, S.A. a valor neto contable sin generar ningún resultado dicha operación.

En el epígrafe “Créditos a terceros” se recogen principalmente los préstamos, ordinarios y de carácter participativo, otorgados a las sociedades de integración del ferrocarril en las que participa la Entidad, así como la deuda a cobrar en concepto de derechos de uso (véase nota 5), correspondiendo, en el activo no corriente, a Adif un importe neto de 4.185 miles de euros (5.141 miles de euros en 2019) y a Adif AV un importe neto de 9.854 miles de euros (11.988 miles de euros en 2019). En el activo corriente, los saldos corresponden a Adif por un importe de 956 miles de euros (4.261 miles de euros en 2019) y a Adif AV un importe de 2.223 miles de euros (4.805 miles de euros en 2019).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El detalle de los préstamos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros			
	2020		2019	
	Crédito	Deterioro	Crédito	Deterioro
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	21.302	(4.306)	21.302	(5.631)
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	75	-	75	-
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	(659)	659	(659)
Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.	58.862	(35.190)	58.862	(31.183)
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	22.060	(5.537)	17.560	(4.643)
Gijón al Norte, S.A.	5.272	-	5.272	-
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	29.696	-	24.565	(4.366)
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	118.986	(22.999)	112.625	(16.055)
	256.912	(68.691)	240.920	(62.537)

En 2020 se han desembolsado préstamos participativos por importe de 3.991 miles de euros a Valladolid Alta Velocidad por importe de 4.500 miles de euros, a Logroño Integración del Ferrocarril (4.619 miles de euros en 2019), 5.131 miles de euros a Barcelona Sagrera (7.350 miles de euros en 2019). En 2019 también se desembolsaron 10.229 miles de euros a Valencia Parque Central. Así mismo se han registrado intereses por importe de 2.370 miles de euros (2.292 miles de euros en 2019) a Valladolid Alta Velocidad, que se abonaran una vez obtenga ingresos por venta de terrenos esta sociedad.

El detalle del deterioro de los préstamos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en 2020 es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas	Reversiones	Saldo Final
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	5.631	-	(1.325)	4.306
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	-	-	659
Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.	31.183	4.007	-	35.190
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	4.643	894	-	5.537
Barcelona Sagrera A. V., S.A.	4.366	-	(4.366)	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	16.055	6.944	-	22.999
	62.537	11.845	(5.691)	68.691

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**11. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar**

El detalle del saldo de este epígrafe del balance al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2020	2019
Clientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Clientes por servicios	193.698	195.493
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(1.744)	(1.769)
Total Clientes por ventas y prestaciones de servicios	191.954	193.724
Clientes empresas grupo y asociadas (nota 26)		
Clientes empresas grupo y asociadas por servicios y concesiones	21.636	23.894
Total Clientes empresas grupo y asociadas	21.636	23.894
Personal	79	147
Deudores varios	46	58
Activo por impuesto corriente (nota 20)	10.004	15.137
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 20)	116.339	147.058
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar:	<u>340.058</u>	<u>380.018</u>

**a) Clientes por servicios**

En el ejercicio 2020, el principal saldo recogido en este epígrafe corresponde a los derechos de cobro pendientes de facturar por importe de 185.165 miles de euros a Saudi Railways Organization (177.670 miles de euros en el ejercicio 2019) y, en relación con los proyectos internacionales, también se encuentran recogidos en este epígrafe los derechos de cobro tanto facturados como pendientes de facturar a Texas Central por un importe de 5.993 miles de euros (3.827 miles de euros en 2019) (véanse notas 18 y 22).

Asimismo, también se recoge la deuda de Adif por importe de 570 miles de euros por mantenimiento y servicios sujetos a convenios (634 miles de euros en 2019), así como la deuda del Ministerio de Transportes de Argentina por ventas de material ferroviario por importe de 1.015 miles de euros que, al igual que en 2019, se encuentra deteriorada.

**b) Correcciones valorativas**

El movimiento de las correcciones valorativas de clientes por ventas y prestaciones de servicios es como sigue:

	Miles de euros	
	2020	2019
Saldo inicial a 1 de enero	(1.769)	(1.794)
Dotaciones	(1)	-
Reversiones (nota 24)	25	6
Aplicaciones	1	19
Saldo final a 31 de diciembre	<u>(1.744)</u>	<u>(1.769)</u>

**c) Deudores varios**

Este epígrafe recoge principalmente el IVA soportado por inversiones cuyas certificaciones parciales de obra están pendientes de pago y que, al no estar devengado, no es liquidable a la Hacienda Pública (igual composición en 2019).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**12. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes**

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Tesorería		
Caja	128	61
Bancos c/c	576.528	140.680
Total	<u>576.656</u>	<u>140.741</u>

**13. Fondos propios**

La composición y el movimiento del patrimonio neto se presentan en el estado total de cambios en el patrimonio neto.

a) Aportación patrimonial

La Aportación patrimonial se corresponde con la diferencia entre los activos y los pasivos que fueron asignados a la Entidad en el proceso de segregación de RENFE a 1 de enero de 2005 y que se menciona en la nota 1(d) de esta memoria, a la que se han incorporado las aportaciones patrimoniales del Contrato-Programa 2006-2010. Además, recoge el importe de 72.256 miles de euros consecuencia de la incorporación de la rama de actividad de FEVE en el ejercicio 2013.

b) Reservas

La cifra de reservas representa la variación en los fondos propios como consecuencia de los ajustes realizados para adaptar las cuentas de la Entidad a las normas de registro y valoración establecidas en el PGC de 2007. En el ejercicio 2011, se registró en Reservas el saldo de Otras aportaciones de socios de acuerdo con la distribución del resultado de 2010 y otras reservas de la Entidad.

Asimismo, se recoge un importe de 104.882 miles de euros que provienen de la incorporación de la rama de actividad de FEVE en el ejercicio 2013.

**14. Subvenciones, donaciones y legados**

Las subvenciones recogidas en este epígrafe corresponden a subvenciones de capital presentándose por el importe neto de su efecto impositivo.

El movimiento que recoge los importes reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Saldo a 1 de enero	62	85
Subvenciones concedidas en el ejercicio	145	-
Traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(32)	(30)
Efecto impositivo	(28)	7
Saldo a 31 de diciembre	<u>147</u>	<u>62</u>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En 2020 se ha reclasificado a subvenciones de capital, por importe de 145 miles de euros, la parte de la subvención correspondiente a los gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio para la realización de un “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria” (véase nota 5), concedida por la Comisión Europea en el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility), destinada a apoyar aquellos proyectos que sean innovadores para favorecer un cambio de combustibles para el sistema de transportes en los principales corredores europeos.

Al cierre del ejercicio 2020, la Entidad tiene un crédito a largo plazo por la parte de la subvención considerada reintegrable por importe de 1.864 miles de euros (1.578 miles de euros en 2019) dentro del epígrafe Deudores a largo plazo por subvenciones (véase nota 17).

## 15. Provisiones y contingencias

### a) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2020 es el siguiente:

Provisiones a largo plazo	Miles de euros							Saldo Final	
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización		Traspaso personal entre sociedades		
					Financiera	Traspasos			
<b>Obligaciones por prestaciones al personal:</b>									
- Premios de permanencia	1.124	130	-	(4)	(33)	(367)	7	857	
- Indemnización por fallecimiento	54	1	-	-	-	2	-	57	
- Reclamaciones Laborales	131	175	-	(69)	-	(25)	9	221	
- Plan Jubilaciones Parciales	123	273	-	(2)	(5)	(244)	-	145	
Por compromisos con terceros	12	-	-	-	-	-	-	12	
Otras Provisiones	21.167	53	-	(12)	(2)	-	-	21.206	
<b>TOTAL</b>	<b>22.611</b>	<b>632</b>	<b>-</b>	<b>(87)</b>	<b>(40)</b>	<b>(634)</b>	<b>16</b>	<b>22.498</b>	
<b>Provisiones a corto plazo</b>									
Provisiones a corto plazo	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización		Traspaso personal entre sociedades	Saldo Final	
					Financiera	Traspasos			
<b>Obligaciones por prestaciones al personal:</b>									
- Premios de permanencia	159	-	(347)	-	-	367	-	179	
- Indemnización por fallecimiento	69	-	(42)	(13)	-	(2)	-	12	
- Fondo Planes Empresa	722	1.066	(583)	(139)	-	-	-	1.066	
- Reclamaciones Laborales	671	-	(14)	-	-	25	-	682	
- Fondos de ayudas sociales	1	337	(336)	-	-	-	-	2	
- Plan Jubilaciones parciales	127	-	(88)	-	-	244	-	283	
Otras Provisiones	-	91	-	-	-	-	-	91	
<b>TOTAL</b>	<b>1.749</b>	<b>1.494</b>	<b>(1.410)</b>	<b>(152)</b>		<b>634</b>		<b>2.315</b>	

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento durante el ejercicio 2019 fue el siguiente:

Provisiones a largo plazo	Miles de euros							Traspaso personal entre sociedades	Saldo Final		
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización		Traspasos CP				
					Financiera	Traspasos CP					
Obligaciones por prestaciones al personal:											
- Premios de permanencia	911	394	-	(4)	3	(191)	11	1.124			
- Indemnización por fallecimiento	53	3	-	(32)	-	30	-	54			
- Reclamaciones Laborales	182	50	-	(236)	-	133	2	131			
- Plan Jubilaciones Parciales	-	123	-	-	-	-	-	123			
Por compromiso con terceros	12	-	-	-	-	-	-	12			
Otras Provisiones	21.155	12	-	-	-	-	-	21.167			
<b>TOTAL</b>	<b>22.313</b>	<b>582</b>	<b>-</b>	<b>(272)</b>	<b>3</b>	<b>(28)</b>	<b>13</b>	<b>22.611</b>			
Provisiones a corto plazo											
Obligaciones por prestaciones al personal:											
- Premios de permanencia	72	-	(104)	-	-	191	-	159			
- Indemnización por fallecimiento	282	-	(183)	-	-	(30)	-	69			
- Fondo Planes Empresa	1.395	722	(640)	(755)	-	-	-	722			
- Reclamaciones Laborales	1.029	-	(223)	-	-	(133)	(2)	671			
- Fondos de ayudas sociales	6	358	(363)	-	-	-	-	1			
- Plan Jubilaciones Parciales	-	127	-	-	-	-	-	127			
<b>TOTAL</b>	<b>2.784</b>	<b>1.207</b>	<b>(1.513)</b>	<b>(755)</b>	<b>-</b>	<b>28</b>	<b>(2)</b>	<b>1.749</b>			

La provisión para “Premios de permanencia” recoge el importe de la obligación de RENFE-Operadora, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 4 (k)).

La Provisión de “Indemnización por fallecimiento” recoge el importe destinado a cubrir las obligaciones establecidas por la normativa laboral para los trabajadores procedentes de la integración de FEVE y que se encontraban en situación de jubilados a 31 de diciembre 2012.

Para los trabajadores jubilados durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2015 (periodo en el cual los trabajadores ya fueron adscritos al Convenio Colectivo del Grupo Renfe), la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo ha acordado la liquidación total de las obligaciones adquiridas por la Entidad, lo que al cierre del ejercicio 2020 ha supuesto la aplicación de la provisión por valor de 40 miles de euros (182 miles de euros en 2019).

En el corto plazo, dentro del apartado “Provisión Planes de Empresa”, se recoge a 31 de diciembre de 2020 el valor actual de la estimación de los compromisos de la Entidad en relación al Plan de Desvinculaciones 2021 (véase nota 4 (k)). A 31 de diciembre de 2019 se recogía el correspondiente al Plan de Desvinculaciones 2020.

Asimismo, en la provisión para “Plan Jubilaciones Parciales” se recoge el coste de la prestación efectiva realizada por encima de la jornada reducida, cuyo desembolso se estima que se producirá después del 31 de diciembre de 2020 conforme a los acuerdos suscritos en el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe (véase nota 4 (k)).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Por otra parte, y como consecuencia del traspaso de personal entre distintas empresas del Grupo Renfe durante el ejercicio, se ha procedido a la liquidación entre las mismas de los importes que garanticen a futuro la cobertura de las obligaciones asumidas para los trabajadores pertenecientes a cada una de ellas el 31 de diciembre de 2020, de acuerdo con los importes devengados en la fecha de los traspasos. Este efecto ha representado para la Entidad un incremento neto de las obligaciones reconocidas de 16 miles de euros (11 miles de euros en el ejercicio 2019).

Dentro de “Reclamaciones Laborales”, se ha mantenido a corto plazo una provisión de 208 miles de euros recogida en 2016, que contemplaba la aportación prevista al Tesoro Público en cumplimiento de lo establecido en la Ley 27/2011, de 1 de agosto, sobre actualización, adecuación y modernización del sistema de Seguridad Social, por las 4 adhesiones del procedimiento de despido colectivo universal y voluntario del ejercicio 2014, que no cumplían los requisitos necesarios para el acceso inmediato a la jubilación.

La provisión por compromisos con terceros recoge la valoración de los compromisos de aportaciones a la sociedad de integración León Alta Velocidad 2003, S.A. que se estima que no van a ser recuperados, adicional al deterioro registrado que corrige el valor de las aportaciones ya efectuadas (véase nota 10).

En Otras provisiones del corto plazo se recogen en 2020 la perdida estimada en proyectos internacionales.

a) Contingencias y garantías

La Entidad tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 7.166 miles de euros para el ejercicio 2019 (22.317 miles de euros para el ejercicio 2019), de los que no se espera que se produzcan riesgos significativos asociados al incumplimiento de las condiciones relativas a dichas garantías.

La Entidad tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio de las sociedades pertenecientes al grupo empresarial RENFE-Operadora por importe de 5.888 miles de euros (5.888 miles de euros en 2019).

En 2012 la Entidad suscribió dos avales bancarios en SAR por su participación en el Consorcio Hispano Saudí encargado de la ejecución del proyecto Haramain y cuyo importe, valorado al tipo de cambio EUR/SAR al cierre del ejercicio, ascendió a 3.767 miles de euros (7.298 miles de euros en 2019).

El 3 de enero de 2020 se ha cancelado el aval suscrito en SAR el 25 de octubre de 2018 como garantía por la entrada en funcionamiento de la operación adelantada en Arabia denominada CPS1, cuyo importe en 2019 ascendía a 12.843 miles de euros a tipo de cambio de cierre.

El 28 de septiembre de 2020 se ha suscrito un aval en USD como garantía con carácter de póliza de responsabilidad civil para los trabajos a realizar por la Entidad en Texas y cuyo importe, al tipo de cambio de cierre, es de 1.222 miles de euros.

Por otro lado, la Entidad presenta diversas cartas de conformidad o compromiso (comfort letter) para favorecer determinadas operaciones de financiación en alguna de las empresas en las que participa, junto con el resto de los accionistas. El riesgo de las operaciones de financiación por su importe nominal dispuesto a las que se refieren las mencionadas cartas de compromiso, teniendo en cuenta el porcentaje de participación de la Entidad, asciende a 2.060 miles de euros (11.087 miles de euros en el ejercicio 2019).

De los importes anteriores, 2.000 miles de euros de riesgo (11.027 miles de euros en el ejercicio 2019), corresponden a sociedades de integración del ferrocarril de alta velocidad en diversas ciudades en las que la Entidad participa en un 12,5%, siendo el resto de accionistas Adif y Adif AV con un 37,5%, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de la ciudad sobre la que se refiera cada integración con un 25% cada uno.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El detalle por sociedad, del riesgo asumido por RENFE-Operadora mediante las cartas de compromiso para los ejercicios 2020 y 2019, es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros	
	Importe Riesgo a 31.12.2020	Importe Riesgo a 31.12.2019
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	2.000	6.000
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	-	5.027
	<b>2.000</b>	<b>11.027</b>

Asimismo, se ha llevado a cabo la refinanciación de determinadas operaciones de financiación de las sociedades de integración del ferrocarril, que han requerido el compromiso de aportación por parte de sus accionistas mediante préstamos participativos a las sociedades, de acuerdo con un calendario establecido.

El detalle por sociedad, de los compromisos de aportaciones asumidos por RENFE-Operadora derivados de las cartas de compromiso para los ejercicios 2020 y 2019, es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros			
	Compromisos de aportaciones			
	31.12.2020	31.12.2019	Principal	Intereses
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	2.000	378	6.000	878
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	-	-	5.027	104
	<b>2.000</b>	<b>378</b>	<b>11.027</b>	<b>982</b>

De las manifestaciones expresadas en las mencionadas cartas de conformidad, incluyendo los compromisos futuros de aportaciones, y atendiendo a la situación actual de las sociedades, no se espera que pudiera resultar una minoración del patrimonio neto de la Entidad, por la no recuperación de las aportaciones, mayor del importe ya provisionado, y que se detalla en esta memoria.

El 20 de noviembre de 2017, se firmó el Convenio entre Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, que sustituyó al Convenio anterior del 6 de noviembre de 2002.

Dicho convenio prevé la aportación de 299.080 miles de euros por todos los accionistas de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. según sus porcentajes accionariales, con el fin de financiar el coste de las actuaciones que se realicen a partir del 1 de enero de 2017 de las contenidas en el convenio. Asimismo, se financiarán por los accionistas los costes sociales operativos o cualquier otro derivado de dicho convenio y de la actuación de la sociedad.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Estas aportaciones se realizarán mediante préstamos participativos de todos los accionistas, siendo las aportaciones comprometidas por RENFE-Operadora, en base a su porcentaje accionarial (12,5%), de un importe de 37.385 miles de euros, las cuales se efectuarán de acuerdo con el siguiente calendario:

Año	Miles de euros
2017	2.244
2018	3.976
2019	3.991
2020	4.334
2021	4.339
2022	4.359
2023	4.126
2024 – 2033	10.016
	<hr/>
	37.385

A 31 de diciembre de 2020 la Entidad tiene aportado un importe de 10.211 miles de euros (6.220 miles de euros en 2019), de los compromisos de este nuevo Convenio (véase nota 10).

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, la Entidad tiene un compromiso de aportación con Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. por importe de 601 miles de euros.

El 21 de octubre de 2014 la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) incoó un expediente sancionador a la Entidad, a Renfe Mercancías y a ciertas empresas del Grupo Transfesa por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. El expediente sancionador quedó suspendido tras aceptar la CNMC la posibilidad de Terminación Convencional del procedimiento. En este sentido, la Entidad propuso el cumplimiento de una serie de compromisos en una propuesta de Terminación Convencional que fue desistida por Acuerdo de la Dirección de Competencia el 19 de abril de 2016, reanudándose el expediente sancionador. No obstante, lo anterior, RENFE-Operadora y Renfe Mercancías presentaron recurso ante el Consejo de la CNMC contra la citada resolución, puesto que se considera que los compromisos ofrecidos resolvían los efectos sobre la competencia, garantizando el interés público, y yendo más allá de lo exigible legalmente y del ámbito material de las supuestas conductas infractoras. El recurso ha sido desestimado por la Resolución de la CNMC del 17 de junio de 2016.

Tanto la Resolución de la CNMC de 7 de julio de 2016, como el Acuerdo de la Dirección de Competencia del 19 de abril de 2016, han sido objeto de la interposición de un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, por parte de la Renfe Mercancías y de RENFE-Operadora, quedando en suspenso el procedimiento, hasta que el 23 de enero de 2017 la Audiencia Nacional desestimó la suspensión como medida cautelar.

Con fecha 28 de febrero de 2017 se dictó Resolución por la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC en el expediente S/DC/0511/14, *RENFE OPERADORA*, que declara que RENFE-Operadora y Renfe Mercancías cometieron dos infracciones de las normas de defensa de la competencia por las que se les imponen dos multas por importe total de 65.091 miles de euros, de las que deberán responder solidariamente. En concreto:

- Una infracción única y continuada de los artículos 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE; acuerdo colusorio con el Grupo Deutsche Bahn), por la que se impuso una multa de 49.962 miles de euros.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- Una infracción única y continuada del artículo 2 LDC y del artículo 102 TFUE (abuso de posición de dominio), por la que se impuso una multa de 15.129 miles de euros.

La Resolución de la CNMC fue recurrida, por considerar que no se ajusta a Derecho y, en todo caso, porque las multas impuestas son desproporcionadas. En este sentido, se consideró que la multa total quedará con toda probabilidad reducida de forma significativa, por lo que se estimó por la Dirección del Grupo, en base a los análisis jurídicos realizados, una provisión del 65% del importe total de las multas, a asumir por RENFE-Operadora y Renfe Mercancías, al 50% cada una de ellas, dado el carácter solidario de la sanción, al considerar la CNMC que es RENFE-Operadora quien define la política y estrategia del Grupo, y que la cuantía de la sanción se determinó teniendo en cuenta el volumen de negocios de todo el Grupo Renfe por importe de 21.155 miles de euros.

Para el resto de conceptos incluidos en el capítulo de “Otras provisiones” se recoge la mejor estimación realizada por la Entidad de las consecuencias económicas que pudieran derivar para la misma la resolución de los litigios con terceros, incluyendo, en su caso, los potenciales acuerdos que se considera que pudieran ser alcanzados entre las partes.

#### **16. Pasivos financieros por categoría**

La clasificación de los pasivos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre es la siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2020	2019	2020	2019
Débitos y partidas a pagar				
Deudas con entidades de crédito	3.897.651	3.479.652	1.121.995	708.332
Otros pasivos financieros	2.038	1.915	2.992	3.065
	<u>3.899.689</u>	<u>3.481.567</u>	<u>1.124.987</u>	<u>711.397</u>
Deudas con empresas del grupo y asociadas (nota 26)			338.768	526.857
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (nota 18)				
Proveedores	-	-	49.025	73.168
Proveedores empresas del grupo y asociadas (nota 26)	-	-	38.618	30.365
Otras cuentas a pagar	-	-	6.513	2.861
Total Acreedores y otras cuentas a pagar	-	-	94.156	106.394
Total Pasivos financieros	<u>3.899.689</u>	<u>3.481.567</u>	<u>1.557.911</u>	<u>1.344.648</u>

La Entidad considera que tanto a 31 de diciembre de 2020 como a 31 diciembre 2019 el valor contable de los pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

El importe de las pérdidas y ganancias netas por categorías de pasivos financieros es el siguiente:

	Miles de euros	
	Débitos y partidas a pagar	
	2020	2019
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado (nota 25)	(45.324)	(41.278)
	<u>(45.324)</u>	<u>(41.278)</u>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**17. Deudas financieras**

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2020	2019	2020	2019
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	3.897.716	3.479.794	1.110.277	697.276
Intereses de deudas con entidades de crédito	(65)	(142)	11.718	11.056
	3.897.651	3.479.652	1.121.995	708.332
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	1.746	1.705	-	-
Proveedores de inmovilizado	23	51	2.992	3.062
Fianzas y depósitos recibidos	269	159	-	3
	2.038	1.915	2.992	3.065
Total	3.899.689	3.481.567	1.124.987	711.397

El apartado de “Otras Deudas” no corrientes recoge subvenciones concedidas por la Unión Europea, que aún no pueden ser calificadas como no reintegrables:

- En el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility), destinadas a un "Estudio de demostración de la infraestructura asociada a una innovadora solución de tracción de GNL en operaciones ferroviarias" por 1.051 miles de euros (966 miles de euros en 2019).
- En el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility), para la “Instalación y actualización del ERTMS Nivel 2 Base 3” en el material ferroviario por importe de 568 miles de euros (739 miles de euros en 2019).
- Para el proyecto consistente en desarrollar un prototipo de tren binodo (eléctrico + hidrógeno) que incluya tecnología de pila de combustible (FCH), por importe de 127 miles de euros pendientes de cobro en su totalidad.

Estas subvenciones al cierre del ejercicio presentan un saldo pendiente de cobro por importe de 1.864 miles de euros (1.578 miles de euros en 2019) (véase nota 14)

La distribución por vencimientos del resto de Otras deudas a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

	Miles de euros			
	Año	2020	Año	2019
2022	23	2021	28	
2023	-	2022	23	
Sin plazo definido	269	Sin plazo definido	159	
	292		210	

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Se ha excluido de este detalle la deuda transformable en subvenciones de los proyectos GNL y ERTMS que no tienen vencimiento, y de las que se espera que en el futuro se cumplan las condiciones necesarias para calificarlas como no reintegrables.

“Deudas a largo plazo con entidades de crédito” recoge principalmente el saldo neto de las deudas con Eurofima, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otras entidades financieras.

El principal de la deuda no corriente presenta el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2020	2019
EUROFIMA	1.598.600	1.059.900
BEI	1.356.550	1.329.785
Otros	942.566	1.090.108
	<b>3.897.716</b>	<b>3.479.794</b>

El importe de intereses de deudas con entidades de crédito no corriente corresponde a los gastos de formalización de deudas, de los cuales 37 miles de euros corresponden a préstamos EUROFIMA (81 miles de euros en 2019).

En 2020, se ha procedido a la refinanciación de deuda por 475.200 miles de euros (744.000 miles de euros en 2019) mejorando las condiciones financieras y se ha dispuesto de nuevos préstamos destinados al cumplimiento de las obligaciones presupuestarias por importe de 453.000 miles de euros (356.000 miles de euros en 2019).

De las nuevas disposiciones, 100.000 miles de euros corresponden a la disposición del préstamo con BEI firmado el 30 de julio de 2019, para la financiación de material rodante para las redes de suburbano y servicios regionales de vía estrecha en el norte de España.

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2020	2019	
Año	Importe	Año	Importe
2022	373.099	2021	510.277
2023	326.032	2022	373.099
2024	499.413	2023	326.032
2025	248.991	2024	249.413
2026	218.616	2025	248.991
Posteriores	<b>2.231.565</b>	Posteriores	<b>1.771.982</b>
	<b>3.897.716</b>		<b>3.479.794</b>

El tipo medio del endeudamiento de RENFE-Operadora a 31 de diciembre de 2020 es del 0,74% anual (1,02% a 31 de diciembre de 2019), siendo a tipo de interés fijo un 96% del importe total (un 84% a 31 de diciembre de 2019).

Los préstamos con Eurofima se encuentran garantizados con determinados activos de material rodante de las sociedades en las que participa la Entidad y a las que tiene traspasada la deuda a través de un contrato de deuda espejo (véase nota 26).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Al cierre del ejercicio no se encuentran dispuestas las líneas de crédito contratadas por la Entidad de un total contratado de 235.000 miles de euros (205.000 miles de euros en 2019).

Por otra parte, la Entidad presenta tres créditos en el pasivo corriente por importe de 600.000 miles de euros.

#### **18. Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar**

El detalle de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2020	2019
Grupo, multigrupo y asociadas		
Proveedores (nota 26)	38.618	30.365
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	49.025	73.168
Acreedores varios	5.487	1.899
	54.512	75.067
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	1.026	962
Otras Deudas con las Administraciones Públicas (nota 20)	2.377	2.405
Total Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>96.533</u>	<u>108.799</u>

En el apartado de “No vinculadas” se recogen principalmente las deudas por servicios de seguridad, publicidad, mantenimiento de equipos informáticos, soporte y alquiler de software. Igualmente destacan las deudas contraídas por importe de 9.567 miles de euros (15.131 miles de euros en 2019) y el saldo del anticipo recibido pendiente de aplicar a la facturación por importe de 2.438 miles de euros (2.695 miles de euros en 2019), ambos relativos al Proyecto Haramain, (véanse notas 11 y 22).

Igualmente, se recogen los saldos correspondientes a la deuda con Adif y Adif Alta Velocidad por un importe de 10.068 miles de euros (9.352 miles de euros en 2019), que principalmente corresponden a convenios informáticos, arrendamientos de espacios y suministros.

#### **19. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores. Disposición adicional tercera “Deber de información de la Ley 15/2010 de 5 de julio”.**

La información relativa a los aplazamientos de pagos a proveedores para los ejercicios 2020 y 2019 ha sido la siguiente:

	Días	
	2020	2019
Periodo medio de pago a proveedores	56,97	51,29
Ratio de las operaciones pagadas	60,36	56,07
Ratio de las operaciones pendientes de pago	26,50	22,35
Miles de euros		
Total pagos realizados	172.094	159.440
Total pagos pendientes	19.154	26.333

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en el ejercicio 2020 y 2019 conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecen las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero es de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

No se incluyen en los cálculos las provisiones por facturas pendientes de recibir.

## 20. Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2020 y 2019 es como sigue:

	Miles de euros			
	2020		2019	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Activos</b>				
Activos por impuesto diferido	148	-	194	-
Activos por impuesto corriente (nota 11)	-	10.004	-	15.137
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 11)	-	116.339	-	147.058
	148	126.343	194	162.195
<b>Pasivos</b>				
Pasivos por impuesto diferido	3.100	-	3.811	-
Por retenciones practicadas (nota 18)	-	1.025	-	1.121
Seguridad Social (nota 18)	-	1.352	-	1.284
	3.100	2.377	3.811	2.405

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la situación fiscal de cada uno de los impuestos relevantes que son de aplicación a la Entidad es como sigue:

### (a) Impuesto sobre beneficios

La Entidad desde el ejercicio 2013 tributa en el Impuesto sobre Sociedades bajo el régimen de consolidación fiscal.

El grupo fiscal del que RENFE-Operadora es la entidad dominante está integrado por Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Renfe Alquiler y Logirail como sociedades dependientes en las que la Entidad dispone de una participación, directa o indirecta, del 100% de su capital social. Desde el ejercicio 2019, Pecovasa se incorpora al grupo fiscal.

En el año 2016, a través del Real Decreto-ley 2/2016, que entró en vigor el 30 de septiembre de 2016, se modificó la regulación del pago fraccionado de la modalidad del artículo 40.3 de la Ley del Impuesto estableciendo, para los sujetos pasivos con una cifra de negocios a partir de 10 millones de euros, un tipo de gravamen del pago fraccionado del 24% para las entidades que tributan al tipo del 25% así como un importe mínimo del 23 por 100 del resultado contable positivo del período correspondiente.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Adicionalmente, el Real Decreto-ley 3/2016 introdujo modificaciones significativas en aspectos como la reversión de deterioros de valor de participaciones en instrumentos de patrimonio anteriores a 2013 o estableciendo nuevos límites en la compensación de bases imponibles negativas para grandes empresas, llegando a limitar dicha compensación al 25 por 100 de la base imponible previa si el importe neto de la cifra de negocios fuese superior a 60 millones de euros. Asimismo, dicho Real Decreto-ley fija un límite para la aplicación de deducciones por doble imposición del 50% de la cuota íntegra del impuesto.

El detalle del gasto por impuesto sobre beneficios es como sigue:

	Miles de euros	
	2020	2019
Ajuste ejercicios anteriores	(209)	706
Impuesto corriente del ejercicio	5.483	519
Impuesto diferido	(694)	(669)
<b>Total Impuesto sobre beneficios</b>	<b>4.580</b>	<b>556</b>

Debido a que determinadas operaciones tienen diferente consideración a efectos de la tributación por el Impuesto sobre Sociedades y de la elaboración de estas cuentas anuales, la base imponible del ejercicio difiere del resultado contable.

En el ejercicio 2020 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible es la siguiente:

	Miles de euros					
	2020			Ingresos y gastos reconocidos		
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	9.307	-	9.307	85	-	85
Impuesto sobre sociedades	4.580	-	4.580	28	-	28
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos	13.887	-	13.887	113	-	113
Diferencias permanentes						
De la Sociedad individual	2.781	3.447	(666)	-	-	-
De los ajustes de consolidación	586	98	488	-	-	-
Diferencias temporarias:						
De la Sociedad individual						
- con origen en el ejercicio	13.661	-	13.661	-	113	(113)
- con origen en ejercicios anteriores	2.958	8.397	(5.439)	-	-	-
Base imponible (Resultado fiscal)	33.873	11.942	21.931	113	113	-

Las bases imponibles aportadas en 2020 por las entidades integrantes del grupo fiscal son las siguientes:

	Miles de euros
- RENFE-Operadora	21.931
- Renfe Viajeros	(388.611)
- Renfe Mercancías	(38.840)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	(30.323)
- Renfe Alquiler	2.744
- Logirail.	2
- Pecovasa	(365)
Total base imponible del grupo fiscal	(433.462)

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2019 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros						
	2019						
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos			Total
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto	
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	16.621	-	16.621	-	23	(23)	16.598
Impuesto sobre sociedades	556	-	556	-	7	(7)	549
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos	17.177	-	17.177	-	30	(30)	17.177
Diferencias permanentes							
De la Sociedad individual	1.723	3.953	(2.230)	-	-	-	(2.230)
De los ajustes de consolidación	-	-	-	-	-	-	-
Diferencias temporarias:							
De la Sociedad individual							
- con origen en el ejercicio	1.743	-	1.743	-	-	-	1.743
- con origen en ejercicios anteriores	2.853	3.091	(238)	30	-	30	(208)
Base imponible (Resultado fiscal)	23.496	7.044	16.452	30	30	-	16.452

Las bases imponibles aportadas en 2019 por las entidades integrantes del grupo fiscal, y la liquidación del impuesto serían las siguientes:

	Miles de euros
- RENFE-Operadora	16.452
- Renfe Viajeros	119.933
- Renfe Mercancías	(30.132)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	(20.271)
- Renfe Alquiler	5.355
- Logirail.	1.738
- Pecovasa	234
Total base imponible previa del grupo fiscal	93.309
Reducción por reserva de capitalización	(9.330)
Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	(23.327)
Total base imponible del grupo fiscal	60.652
Cuota previa	15.163
Deducciones aplicadas	(4.322)
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidad dominante	(19.752)
Cuota líquida (Importe a cobrar)	(8.911)

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2020 la Entidad aporta a la base imponible previa del grupo fiscal una base imponible positiva generada en el ejercicio por importe de 21.931 miles de euros (16.452 miles de euros en el ejercicio 2019), siendo la estimación de la base imponible previa del grupo un importe negativo de 433.462 miles de euros (importe positivo de 93.309 miles de euros en el ejercicio 2019).

La Entidad no ha soportado retenciones y pagos a cuenta en el ejercicio 2020 (19.752 miles de euros en el ejercicio 2019).

Los derechos de cobro y obligaciones de pago recíprocos entre las sociedades derivados de la tributación consolidada en los ejercicios 2020 y 2019 se muestran en la nota 26.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2020 y 2019 corresponden al efecto impositivo por el diferimiento fiscal del beneficio por la venta de los derechos de uso (véanse notas 5 y 6) y de las subvenciones de capital imputadas al patrimonio neto.

El movimiento de los activos y pasivos diferidos se muestra a continuación:

	Miles de euros	
	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido
Saldo a 31.12.2018	238	4.532
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(44)	(714)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	-	(7)
Saldo a 31.12.2019	194	3.811
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(46)	(739)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	-	28
Saldo a 31.12.2020	148	3.100

Las diferencias permanentes del ejercicio 2020 ascendieron a un importe total negativo de 666 miles de euros correspondiendo: i) un ajuste negativo por importe de 3.263 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 73 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en Arabia Saudí; iii) un ajuste positivo por importe de 757 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente en los Estados Unidos; iv) un ajuste positivo por importe de 2.015 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; v) un ajuste positivo de 9 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente; y (vi) un ajuste negativo por importe de 111 miles de euros por correcciones al resultado contable pendientes de aplicar.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2019 ascendieron a un importe total negativo de 2.230 miles de euros correspondiendo: i) un ajuste negativo por importe de 1.422 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 2.462 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en Arabia Saudí; iii) un ajuste negativo por importe de 69 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en Estados Unidos, en el Estado de Texas; iv) un ajuste positivo de 1.135 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; y v) un ajuste positivo de 588 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Las diferencias temporarias del ejercicio 2020 ascendieron a un importe total positivo de 8.222 miles de euros (importe total positivo de 1.505 miles de euros en el ejercicio 2019) cuyo detalle es el siguiente:

- Ajuste positivo de 2.958 miles de euros (2.853 miles de euros en 2019) como consecuencia de la adopción del criterio de exigibilidad de los cobros en lugar del de devengo para la imputación temporal de las rentas por operaciones con precio aplazado derivadas del Acuerdo suscrito con fecha 28 de diciembre de 2015 con Adif y Adif Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconoce a favor de la entidad en la Orden FOM/2909/2006 así como para la adquisición por Adif y Adif Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos.
- Ajuste negativo por importe de 1.011 miles de euros (1.011 miles de euros en el ejercicio 2019) correspondiente a la reversión de forma lineal durante un plazo de 10 años del gasto por amortización no deducible como consecuencia de la limitación de la deducibilidad del 70% del gasto por amortización en los ejercicios 2013 y 2014 introducido por la Ley 16/2012, para consolidación de las finanzas públicas y el impulso de la actividad económica.
- Fondos Internos por compromisos con el personal de la Sociedad determinando un ajuste positivo por importe de 475 miles de euros y un ajuste negativo de 776 miles de euros (ajuste neto positivo de 83 miles de euros en el ejercicio 2019).
- Ajuste positivo por importe de 1.339 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias (974 miles de euros en el ejercicio 2019), y un ajuste negativo por importe de 817 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (1.394 miles de euros en el ejercicio 2019).
- Ajuste positivo por importe de 1 miles de euros en el ejercicio 2020 por dotaciones fiscalmente no deducibles por provisiones por insolvencias de créditos, y un ajuste negativo por importe de 26 miles de euros por reversiones por este mismo concepto (no se practicaron ajustes en 2019).
- Ajuste positivo por importe de 11.846 miles de euros por dotaciones fiscalmente no deducibles a provisiones por riesgos y gastos por obligaciones asumidas con sociedades participadas directa o indirectamente, y un ajuste negativo por importe de 5.692 miles de euros por reversión de las provisiones por este mismo concepto (no se practicaron ajustes en 2019).
- Ajuste negativo por importe de 75 miles de euros por reversión de provisiones por deterioro de la participación en sociedades participadas (no se practicaron ajustes en 2019).

El grupo fiscal no ha aplicado en el ejercicio 2020 ninguna reducción en la base imponible por dotación de la reserva de capitalización, según lo previsto en el artículo 25 de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades. El importe de esta reducción en la base imponible del grupo fiscal fue de 9.330 miles de euros en 2019. Este importe se reparte para cada entidad del grupo fiscal en función de la contribución de cada entidad a la variación positiva de fondos propios del grupo computable para la dotación de la reserva de capitalización. En el ejercicio 2020, no corresponde ningún efecto por esta reducción en la base imponible de la Sociedad (442 miles de euros en 2019).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La conciliación del ingreso por impuesto y el resultado contable del ejercicio 2020 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2020		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	9.307	85	9.392
Impuesto sobre beneficio	4.580	28	4.608
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	13.887	113	14.000
Impuesto al 25%	3.472	28	3.500
<i>Efectos en cuota:</i>			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(816)	-	(816)
Exención beneficios	(18)	-	(18)
Diferencias de consolidación	(25)	-	(25)
Otros ajustes	(28)	(28)	(56)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	2	-	2
Donativos	504	-	504
Rentas negativas no deducibles	189	-	189
Otros ajustes fiscales positivos	3.415	-	3.415
Diferencias de consolidación	147	-	147
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión amortización no deducida	(253)	-	(253)
Otros ajustes	(1.846)	-	(1.846)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Derechos de uso	740	-	740
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	46	-	46
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(740)	-	(740)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	4.789	-	4.789

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La conciliación del ingreso por impuesto y el resultado contable del ejercicio 2019 fue la siguiente:

	Miles de euros		
	2019		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	16.621	(23)	16.598
Impuesto sobre beneficio	556	(7)	549
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	17.177	(30)	17.147
Impuesto al 25%	4.294	(7)	4.287
<i>Efectos en cuota:</i>			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(355)	-	(355)
Exención beneficios	(632)	-	(632)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	147	-	147
Donativos	284	-	284
Otros ajustes fiscales positivos	436	-	436
Deducciones y bonificaciones del ejercicio corriente	(256)	-	(256)
Reducción por reserva de capitalización	(111)	-	(111)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión amortización no deducida	(253)	-	(253)
Otros ajustes	(520)	7	(513)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Derechos de uso	713	-	713
Créditos fiscales aplicados no reconocidos en ejercicios anteriores	(668)	-	(668)
Deducciones fiscales aplicadas no reconocidas en ej. anteriores	(2.559)	-	(2.559)
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	44	-	44
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(714)	-	(714)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	(150)	-	(150)

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 9.658 miles de euros (9.658 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

La Entidad puede compensar las bases imponibles negativas, con las rentas positivas de los períodos impositivos siguientes con el límite del 25% de la base imponible previa a la aplicación de la reserva de capitalización y a su compensación. No obstante, en todo caso, se pueden compensar en el periodo impositivo bases imponibles negativas hasta un importe mínimo de 1 millón de euros.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Las deducciones pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2020 y de 2019 son las siguientes:

	Miles de euros	
	2020	2019
Deducción por doble imposición de dividendos	1.163	1.163
Deducción por aportaciones a entidades sin fines lucrativos	724	53
Deducción por actividades de I+D+i	12	-
Deducción por reversión de medidas temporales (D.T. 37 LIS)	51	-
	<b>1.950</b>	<b>1.216</b>

Los importes de las deducciones pendientes están ajustados al tipo impositivo del 25%, aplicable en el ejercicio 2020.

Las deducciones por aportaciones a entidades sin fines lucrativos pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2020 se desglosan de la forma siguiente en función de su ejercicio de generación:

Ejercicio de origen	Miles de euros
2019	53
2020	671
	<b>724</b>

Por otro lado, las deducciones por actividades de I+D+i y por reversión de medidas temporales pendientes de aplicación a 31 de diciembre de 2020 han sido generadas en el propio ejercicio.

Las bases imponibles negativas, las deducciones por doble imposición de dividendos y las deducciones por reversión de medidas temporales pendientes de compensar o aplicar a 31 de diciembre de 2020 podrán compensarse o aplicarse en ejercicios siguientes sin limitación temporal. Las deducciones por aportaciones a entidades sin fines lucrativos y por actividades de I+D+i podrán aplicarse en los 10 y 18 ejercicios siguientes, respectivamente, al de generación.

Siguiendo un criterio de prudencia, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura compensación de las pérdidas fiscales generadas, debido a la incertidumbre en la generación de beneficios fiscales en el grupo fiscal en un futuro próximo. Por idéntica razón, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura aplicación de las deducciones generadas.

Finalmente, la Entidad, como consecuencia de su actividad en Arabia Saudí a través de su sucursal en este país, no satisface ningún impuesto de naturaleza directa en ese país. Asimismo, en lo referente a la actividad realizada en los Estados Unidos por la Entidad, la actividad desarrollada a través de su establecimiento permanente está gravada con el impuesto sobre la renta federal, por el que se ha pagado en 2020 un importe de 16 miles de euros, correspondiente al impuesto del ejercicio 2019. En el ejercicio 2020 no se ha devengado ningún pago ni se determina ningún gasto o ingreso por este concepto.

#### (b) Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

La Entidad, desde el 1 de enero de 2015, tributa en el Impuesto sobre el Valor Añadido bajo el régimen especial del grupo de entidades, en su modalidad simplificada, regulado en los artículos 163.quinquies y siguientes de la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La Entidad queda integrada en el grupo de IVA de RENFE-Operadora, siendo su composición la siguiente: RENFE-Operadora como entidad dominante y, como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler.

De conformidad con dicho régimen, las entidades que lo apliquen deberán cumplir sus obligaciones fiscales en este impuesto, excepción hecha del pago de la deuda tributaria o de la solicitud de compensación o devolución resultante. La entidad dominante ostentará la representación del grupo de entidades ante la Administración tributaria y, además de ser responsable del cumplimiento de las obligaciones específicas derivadas de la sujeción a este régimen especial, deberá presentar las autoliquidaciones periódicas agregadas del grupo en la que se integrarán los resultados de las autoliquidaciones individuales de las entidades que formen parte del mismo, procediendo asimismo al ingreso de la deuda tributaria resultante o a la solicitud de compensación o devolución que proceda.

**(c) Ejercicios abiertos a inspección**

Los ejercicios no prescritos y, por consiguiente, abiertos a inspección a 31 de diciembre de 2020 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2016 y posteriores, sin perjuicio de la interrupción del período de prescripción de ciertas declaraciones del Impuesto sobre Sociedades e IVA como consecuencia de la presentación de solicitudes de rectificación de autoliquidaciones.

No obstante, el derecho de la Administración para comprobar o investigar las bases imponibles negativas compensadas o pendientes de compensación, las deducciones por doble imposición y las deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades aplicadas o pendientes de aplicación, prescriben a los 10 años a contar desde el día siguiente a aquel en que finalice el plazo establecido para presentar la declaración o autoliquidación correspondiente al período impositivo en que se generó el derecho a su compensación o aplicación. Transcurrido dicho plazo, la Sociedad deberá acreditar las bases imponibles negativas o deducciones, mediante la exhibición de la liquidación o autoliquidación y de la contabilidad, con acreditación de su depósito durante el citado plazo en el Registro Mercantil.

Como consecuencia, entre otras, de posibles diferentes interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como resultado de una inspección. En todo caso, la Dirección de la Entidad considera que dichos pasivos, caso de producirse, no serían de importe relevante y no afectarían significativamente a las cuentas anuales.

Finalmente, como consecuencia del estado de alarma declarado por medio del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en su Disposición Adicional Cuarta, los plazos de prescripción y caducidad de cualesquiera acciones y derechos quedaron suspendidos durante el plazo de vigencia del estado de alarma y sus sucesivas prórrogas. Por otro lado, el artículo 33.6 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, establece que el período comprendido entre la entrada en vigor del Real Decreto-ley hasta el 30 de mayo de 2020 no computa a los efectos de los plazos del artículo 66 de la Ley General Tributaria. Ello implica que el período de prescripción del derecho de la Administración a determinar la deuda tributaria, y por lo tanto a iniciar un procedimiento de inspección, queda ampliado en dicho período.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**21. Importe neto de la cifra de negocios**

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2020 y 2019 es:

	Miles de euros	
	2020	2019
Ingresos de Apoyo a la Gestión		
Renfe Viajeros	146.263	150.540
Renfe Mercancías	8.760	9.044
Renfe Fabricación y Mantenimiento	26.416	24.814
Renfe Alquiler	248	220
Total importe neto de la cifra de negocios	181.687	184.618

**22. Otros ingresos de explotación**

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2020 y 2019 es:

	Miles de euros	
	2020	2019
Subvenciones de explotación	194	59
Convenios con Adif	400	398
Ingresos accesorios	47.937	75.216
Total Otros ingresos de explotación	48.531	75.673

El detalle de Ingresos accesorios es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Alquileres y cánones (Nota 29)	4.035	3.894
Servicios a terceros	34.121	60.561
Otros	1.811	559
Formación	7.970	10.202
Total Ingresos accesorios	47.937	75.216

Dentro del epígrafe “Servicios a terceros” se incluyen los ingresos relativos al proyecto para la puesta en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que unirá La Meca y Medina en Arabia Saudí en el que participa la Entidad (Proyecto Haramain). En el ejercicio 2020 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 30.418 miles de euros (56.207 miles de euros en 2019), que han sido obtenidos aplicando el método del grado de avance, independientemente de la facturación certificada y los anticipos recibidos (véanse notas 11 (a) y 18). En relación con los proyectos internacionales, también se encuentran recogidos en este epígrafe los ingresos del proyecto en Estados Unidos por un importe de 2.844 miles de euros (3.787 miles de euros en 2019).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El 1 de diciembre de 2020 se firmó con Nacional Financiera, S.N.C., Institución de banca de Desarrollo como fiduciaria del fideicomiso denominado Fondo Nacional de Fomento al Turismo de México, un Contrato de Prestación de Servicios en relación con la asesoría para la operación y supervisión en el proyecto Tren Maya, el cual se llevará a cabo en colaboración con Ineco y DB Engineering & Consulting GmbH.

El proyecto Haramain se encuentra dividido en dos fases: una primera denominada fase de construcción, CAPEX, en la que RENFE-Operadora participa fundamentalmente con la construcción de los talleres de mantenimiento, así como la selección y formación del personal necesario para el desarrollo de la siguiente fase; y una segunda denominada fase de operación, OPEX, en la que se llevará a cabo la operación de los trenes y explotación comercial de los servicios de viajeros de la citada línea establecida en el contrato principal. No obstante, antes del comienzo de la segunda fase se han llevado a cabo determinados trabajos no previstos en el contrato inicial, que han sido acordados entre las partes, y se ha denominado CPS1, en la se ha arrancado la explotación limitada del servicio.

Según el contrato principal, la duración base del contrato en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros (fase OPEX). Adicionalmente a lo anterior se establece un periodo reducido por el que el gobierno saudí tiene el derecho de terminar el contrato al final del séptimo año, siempre que notifique esta intención antes del final del sexto año, y un periodo extendido por el que las partes tienen derecho a negociar una extensión adicional de 5 años, para la cual el Consorcio debe presentar sus condiciones económicas entre 18 meses y 12 meses anteriores a la terminación del plazo inicial de 12 años.

Los ingresos del proyecto se han estimado en función del grado de avance, de acuerdo con la NRV 14 del PGC, considerando ambas fases del proyecto de forma conjunta (véase nota 4 m)), y a pesar del escaso margen y el riesgo de variabilidad en las estimaciones, la Entidad considera que cumple con todos los requisitos de la misma.

En el epígrafe de “Formación”, se incluyen los cursos de conducción impartidos por la Entidad en su Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones para la obtención conjunta de la licencia de maquinista y el diploma que acredita formación para los Certificados de Categoría B. Las periodificaciones a corto plazo se corresponden con Ingresos anticipados por este concepto por importe de 7.421 miles de euros (7.842 miles de euros en 2019).

### **23. Gastos de personal**

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	51.024	52.233
Dotación Plan Empresa	1.066	722
Total de sueldos, salarios y asimilados	52.090	52.955
 Cargas Sociales		
Seguridad Social	12.159	11.590
Otros gastos sociales	917	1.054
Total Cargas Sociales	13.076	12.644
 Exceso de Provisiones	(228)	(1.027)
Gastos de personal	64.938	64.572

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2020, conforme a los acuerdos alcanzados, y las condiciones establecidas por el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe y autorizadas por los distintos organismos competentes, se han puesto en marcha el Plan de Desvinculaciones Voluntarias y el Plan de Jubilaciones Parciales aprobado para el ejercicio 2021, habiéndose ejecutado las correspondientes al ejercicio anterior (véase nota 4 (k)).

El Plan de Desvinculaciones que se recoge en el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe presenta las siguientes características:

Para los trabajadores que cumplidas en el momento de la adhesión las condiciones de acceso a la jubilación, alcanzarán o no el 100% de su base reguladora, se estableció un complemento cuya cuantía quedó determinada en función del salario bruto mensual (con prorratoe de las pagas extras) y la edad de cada trabajador en el momento de la baja.

Para aquellos trabajadores adheridos sin condiciones de acceso a la jubilación, se estableció un complemento del 60% del salario bruto mensual (con prorratoe de las pagas extras), más 1.000 euros por cada mes que le faltará al trabajador hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, con un máximo de 24 mensualidades.

Adicionalmente, se fijó una cuantía de 1.000 euros mensuales por cada mes que le faltará hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, para hacer frente al convenio especial a establecer con la Seguridad Social, con un máximo de 24 mensualidades.

Asimismo, se estableció como garantía, la percepción de un complemento equivalente al número de mensualidades del salario bruto mensual (con prorratoe de las pagas extras) fijado para el trabajador en función de su edad, siempre que el sumatorio de los complementos indicados en los párrafos anteriores fuera menor a este.

La provisión registrada en 2020 por este concepto ha ascendido a 1.066 miles de euros y contempla un total de 13 bajas estimadas en la Entidad. A 31 de diciembre de 2019 se registró una provisión de 722 miles de euros por el Plan de Desvinculaciones 2020, que contemplaba un total de 20 bajas estimadas en la Entidad (véase nota 15).

El número medio de empleados durante el ejercicio, desglosado por categorías, es el siguiente:

	2020	2019
Directivos	8	8
Estructura	579	531
Mandos Intermedios	152	155
Conducción	105	89
Comercial	11	12
Gestión	339	355
Talleres	1	1
	<b>1.195</b>	<b>1.151</b>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La distribución por sexos del número de trabajadores y administradores a 31 de diciembre es como sigue:

	2020		2019	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	2	6	2	6
Estructura	203	401	174	392
Mandos Intermedios	73	81	72	81
Conducción	1	99	1	83
Comercial	2	7	2	10
Gestión	48	134	136	231
Talleres	-	-	-	1
	329	728	387	804

El número medio de empleados durante el ejercicio con discapacidad mayor o igual del 33%, desglosado por categorías, es como sigue:

	2020	2019
Estructura	4	4
Mandos Intermedios	2	2
Gestión	4	4
	10	10

#### 24. Otros gastos de explotación

Su detalle en la cuenta de pérdidas y ganancias al cierre del ejercicio es como sigue:

	Miles de euros	
	2020	2019
Alquileres y cánones (nota 29)	14.907	14.551
Reparaciones y conservación	17.036	19.386
Servicios de profesionales	11.350	12.375
Transportes	1.364	1.947
Primas de seguros	1.144	1.122
Servicios bancarios	1.365	319
Publicidad y Propaganda	12.146	19.728
Energía usos distintos de tracción	503	1.268
Otros suministros	990	1.145
Otros servicios	94.964	102.377
Total Servicios Exteriores	155.769	174.218
Variación de provisiones por operaciones comerciales (nota 11)	67	(6)
Tributos	871	856
Total Otros gastos de explotación	156.707	175.068

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Para el ejercicio 2020, en el capítulo “Reparaciones y Conservación”, se recoge el mantenimiento de instalaciones y los servicios de limpieza por valor de 3.764 miles de euros (3.452 miles de euros en el ejercicio 2019). Igualmente se incluyen en este mismo capítulo, operaciones por el mantenimiento de equipos informáticos y aplicaciones por valor de 13.166 miles de euros (15.836 miles de euros en el ejercicio 2019).

Dentro de “Servicios de profesionales” se incluyen para el ejercicio 2020 gastos por importe de 6.127 miles de euros en concepto de asesoramiento informático y consultoría (5.858 miles de euros en el ejercicio 2019). En este mismo capítulo también se incluyen otros servicios por importe en 2020 de 4.872 miles de euros (5.919 miles de euros en 2019), siendo los más significativos los correspondientes al Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí, con motivo de los costes asociados a la fase CPS1 (comienzo del servicio reducido con pasajeros) iniciada en el ejercicio 2018.

En el capítulo “Publicidad y propaganda” se recogen gastos en concepto de publicidad corporativa, así como publicidad específica de las sociedades a las que luego se les refactura por importe de 8.686 miles de euros (14.994 miles de euros en el ejercicio 2019), igualmente se incluyen gastos de comunicación en medios por valor de 2.132 miles de euros (2.113 miles de euros en el ejercicio 2019) y los correspondientes a marketing y encuestas por valor de 608 miles de euros (965 miles de euros en 2019).

“Energía usos distintos de tracción”, recoge los acuerdos de gestión de suministro con Adif que se plasman en el correspondiente convenio, donde se establecen las condiciones de prestación de los servicios por su parte y las contraprestaciones de RENFE-Operadora, que para el ejercicio 2020 asciende a 309 miles de euros (755 miles de euros en el ejercicio 2019). Adicionalmente, se encuentran incluidos suministros con otros proveedores por importe de 194 miles de euros (513 miles de euros en el ejercicio 2019).

En el capítulo “Otros servicios”, se encuentran incluidos gastos de vigilancia de edificios por valor de 59.292 miles de euros (57.724 miles de euros en el ejercicio 2019). Asimismo, se incluyen operaciones derivadas del Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí, por importe de 12.567 miles de euros (20.607 miles de euros en el ejercicio 2019). En 2020 se han realizado menos actuaciones asociadas a la terminación de los trabajos en el Taller de Medina, tanto en la construcción como en el suministro de equipos, que en el ejercicio anterior.

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif, ascienden a 11.783 miles de euros en el ejercicio 2020 (11.923 miles de euros en 2019) y se encuentran repartidos con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2020	2019
Alquileres y cánones	4.234	4.239
Reparaciones y conservación	106	99
Suministros	323	314
Otros servicios	7.120	7.271
	11.783	11.923

Dentro de los convenios con Adif, cabe destacar para 2020 en el capítulo de “Alquileres y cánones”, el coste de la renta anual establecida conforme al Acuerdo suscrito con fecha 28 de diciembre de 2015 con Adif y Adif Alta Velocidad, para la reposición parcial de los derechos de uso y para la adquisición de los derechos de uso no repuestos que se detalla en la nota 5, por importe de 4.222 miles de euros en el ejercicio 2020 (4.222 miles de euros en el 2019).

Dentro del capítulo “Otros servicios”, igualmente soportados por los convenios con Adif, se corresponden fundamentalmente con la prestación de servicios informáticos.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**25. Resultado financiero**

El detalle de los epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias que conforman el resultado financiero es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
a) Ingresos financieros		
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	8	104
Dividendos empresas asociadas	500	474
Dividendos otras empresas (nota 9)	2.763	948
Intereses de préstamos a empresas del grupo y asociadas (nota 9)	46.910	43.447
Otros ingresos financieros	787	930
Total ingresos financieros	<u>50.968</u>	<u>45.903</u>
b) Gastos financieros		
Financiación recibida (nota 16)	(45.324)	(41.278)
Gastos de Deudas Empresas del Grupo y Asociadas	(96)	(239)
Otros gastos financieros	(225)	(94)
Actualizaciones de provisiones	(1)	-
Total gastos financieros	<u>(45.646)</u>	<u>(41.611)</u>
c) Diferencias de cambio		
Negativas	(5.735)	(805)
Positivas	5.616	4.652
	<u>(119)</u>	<u>3.847</u>
d) Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		
Deterioros y pérdidas	(6.079)	-
	<u>(876)</u>	<u>8.139</u>

**26. Saldos y transacciones con Partes Vinculadas**

	Miles de euros			
	2020	2019	No corriente	Corriente
Saldos deudores				
a) Créditos a empresas del grupo y asociadas	3.831.949	625.482	3.429.812	789.061
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	21.636	-	23.894
Saldos acreedores				
c) Deudas con entidades de crédito	1.598.563	292.841	1.059.819	477.158
d) Deudas con empresas del grupo y asociadas				
- Créditos recibidos	-	338.768	-	526.857
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	-	38.618	-	30.365

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El desglose a 31 de diciembre de los saldos de empresas del grupo y asociadas es el siguiente:

a) Créditos a empresas del grupo y asociadas

	Miles de euros			
	2020		2019	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Empresas del Grupo</b>				
Renfe Viajeros				
- Deuda Espejo	3.392.142	446.865	3.034.789	608.531
- Por efecto impositivo	-	-	-	4.088
	<b>3.392.142</b>	<b>446.865</b>	<b>3.034.789</b>	<b>612.619</b>
Renfe Mercancías				
- Deuda Espejo	237.860	39.825	226.053	51.631
- Contrato de tesorería centralizada	-	35.604	-	26.670
- Otras deudas	-	-	-	4.336
	<b>237.860</b>	<b>75.429</b>	<b>226.053</b>	<b>82.637</b>
Renfe Fabricación y Mantenimiento				
- Deuda Espejo	201.946	28.611	168.970	39.353
- Contrato de tesorería centralizada	-	47.311	-	31.650
- Otras deudas	-	10.221	-	7.997
	<b>201.946</b>	<b>86.143</b>	<b>168.970</b>	<b>79.000</b>
Renfe Alquiler				
- Por efecto impositivo	-	686	-	848
	<b>-</b>	<b>686</b>	<b>-</b>	<b>848</b>
Logirail				
- Por efecto impositivo	-	1	-	1.934
- Créditos concedidos	-	7.851	-	-
	<b>-</b>	<b>7.852</b>	<b>-</b>	<b>1.934</b>
Pecovasa, por efecto impositivo	-	52	-	58
<b>Empresas Asociadas</b>				
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAMM)				
- Créditos concedidos	-	884	-	865
- Otros activos financieros	-	7.571	-	11.100
	<b>-</b>	<b>8.455</b>	<b>-</b>	<b>11.965</b>
Total de créditos a empresas del grupo y asociadas	<b>3.831.948</b>	<b>625.482</b>	<b>3.429.812</b>	<b>789.061</b>

La distribución por vencimientos de los créditos a largo plazo concedidos a las empresas del grupo y asociadas a 31 de diciembre es la siguiente:

Año	Miles de Euros			
	2020	Año	2019	
2021	368.399	2021	503.818	
2022	321.158	2022	368.389	
2023	481.059	2023	321.150	
2024	245.292	2024	245.704	
2025	215.291	2025	245.286	
Posteriores	<b>2.200.750</b>	Posteriores	<b>1.745.465</b>	
	<b>3.831.949</b>		<b>3.429.812</b>	

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El tipo medio de los préstamos que RENFE-Operadora mantiene con las empresas del grupo y asociadas a 31 de diciembre de 2020 es del 0,74% (1,02% a 31 de diciembre de 2019).

La mayoría de los créditos con las sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento tienen su origen en la segregación de ramas de actividad de la Entidad, momento en el que se determina el mantenimiento de la deuda con las entidades financieras en RENFE-Operadora y el establecimiento de una deuda espejo entre la Entidad y las sociedades, consistente en la aplicación de un porcentaje a todos los préstamos, para de este modo trasladar fielmente la estructura financiera del momento de la segregación de RENFE-Operadora a las sociedades.

Los porcentajes aplicados en la segregación fueron los siguientes:

<u>Sociedad</u>	<u>Porcentaje</u>
Renfe Viajeros	84,43%
Renfe Mercancías	6,32%
Renfe Fabricación y Mantenimiento	5,75%
Renfe Alquiler	2,18%

De acuerdo con las necesidades de financiación de cada ejercicio de las cuatro sociedades y de la Entidad, ésta contrata los préstamos y los créditos necesarios, asignándose a cada sociedad el porcentaje de deuda espejo correspondiente, según las necesidades de financiación de cada una, y de acuerdo con lo establecido en la adenda al contrato de gestión de tesorería centralizada. En caso de refinanciar o modificar las condiciones de alguna financiación por parte de RENFE-Operadora, ésta traslada las nuevas condiciones a las sociedades al mismo porcentaje de la deuda que se refinancia o se modifica.

Los porcentajes ponderados de la deuda espejo a 31 de diciembre son los siguientes:

<u>Sociedad</u>	<u>Porcentaje</u>	
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Renfe Viajeros	85,10%	86,99%
Renfe Mercancías	9,54%	6,63%
Renfe Fabricación y Mantenimiento	5,78%	4,97%

Los créditos con empresas del grupo por efecto impositivo tienen su origen en la consolidación fiscal del Grupo RENFE-Operadora (véase nota 20).

En Otras Deudas se recoge el importe pendiente de pago a las sociedades correspondiente a las liquidaciones del IVA del ejercicio en régimen especial del grupo de entidades en su modalidad simplificada.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose a 31 de diciembre de los saldos netos de clientes, empresas del grupo y asociadas es el siguiente (véase nota 11):

	Miles de euros	
	2020	2019
Empresas del Grupo:		
- Renfe Viajeros	12.527	20.318
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	1.921	2.480
- Renfe Mercancías	583	863
- Renfe Alquiler	24	48
- Logirail	51	25
Total Empresas del Grupo	<u>15.106</u>	<u>23.734</u>

Empresas Asociadas

Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	4
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2	5
Transportes Ferrorivarios Especiales, S.A.	-	1
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	1
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAMM)	143	149
SPANISH SAUDI TRAIN PROJEET CO LTD (SSTPC)	<u>6.385</u>	-
Total Empresas Asociadas	<u>6.530</u>	<u>160</u>
 Total general	 <u>21.636</u>	 <u>23.894</u>

c) Deudas con entidades de crédito

En este apartado se recoge la cifra de la deuda, así como la de los gastos de formalización y los intereses devengados pendientes de pago con EUROFIMA (véase nota 17):

	Miles de euros			
	2020		2019	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Préstamos recibidos de EUROFIMA	1.598.600	289.500	1.059.900	475.200
Gastos de formalización	(38)	(43)	(81)	(43)
Intereses a pagar	-	3.384	-	2.001
Total	<u>1.598.562</u>	<u>292.841</u>	<u>1.059.819</u>	<u>477.158</u>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

d) Deudas con empresas del grupo y asociadas

Las deudas con empresas del grupo y asociadas por créditos recibidos han sido las siguientes:

	Miles de euros	
	2020	2019
	Corriente	Corriente
<b>Empresas del Grupo</b>		
Renfe Viajeros		
- Contrato de tesorería centralizada	181.118	326.619
- Por efecto impositivo	5.233	-
- Otras deudas	129.013	158.609
	<b>315.364</b>	<b>485.228</b>
Renfe Mercancías		
- Por efecto impositivo	523	7.789
- Otras deudas	102	-
	<b>625</b>	<b>7.789</b>
Renfe Fabricación y Mantenimiento		
- Por efecto impositivo	408	5.245
	<b>408</b>	<b>5.245</b>
Renfe Alquiler		
- Contrato de tesorería centralizada	22.308	28.585
- Otras deudas	63	10
	<b>22.371</b>	<b>28.595</b>
Total Deudas con empresas del grupo y asociadas	<b>338.768</b>	<b>526.857</b>

Los créditos con empresas del grupo por efecto impositivo tienen su origen en la consolidación fiscal del Grupo Renfe (véase nota 20).

En Otras Deudas se recoge el importe pendiente de pago a las sociedades correspondiente a las liquidaciones del IVA del ejercicio en régimen especial del grupo de entidades en su modalidad simplificada.

e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

	Miles de euros	
	2020	2019
<b>Acreedores Grupo</b>		
- Renfe Viajeros	115	170
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	16	23
- Renfe Mercancías	2	4
- Logirail	998	1.214
Total Acreedores del Grupo	<b>1.131</b>	<b>1.411</b>
<b>Empresas Asociadas</b>		
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAMM)	26.732	28.954
SPANISH SAUDI TRAIN PROJEET CO LTD (SSTPC)	10.755	-
Total Empresas Asociadas	<b>37.487</b>	<b>28.954</b>
Total general	<b>38.618</b>	<b>30.365</b>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

f) Transacciones de la Entidad con partes vinculadas

Los importes de las transacciones de la Entidad con partes vinculadas en el ejercicio 2020 son los siguientes:

	Miles de euros		
	Entidades del grupo	Empresas Asociadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	185.559	3	185.562
Dividendos	-	500	500
Ingresos financieros	44.501	3.514	48.015
Total Ingresos:	<u>230.060</u>	<u>4.017</u>	<u>234.077</u>
Otros servicios recibidos	1.815	9.836	11.651
Gastos financieros	96	29	125
Total Gastos:	<u>1.911</u>	<u>9.865</u>	<u>11.776</u>

La cifra de ingresos financieros de la cuenta de resultados en empresas asociadas no recoge las diferencias de cambio producidas en la valoración de los saldos y partidas en moneda extranjera por importe de 2.074 miles de euros.

Los importes de las transacciones de la Entidad con partes vinculadas en el ejercicio 2019 fueron los siguientes:

	Miles de euros		
	Entidades del grupo	Empresas Asociadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	188.360	25	188.385
Dividendos	-	474	474
Ingresos financieros	41.096	3.167	44.263
Total Ingresos:	<u>229.456</u>	<u>3.666</u>	<u>233.122</u>
Otros servicios recibidos	2.125	11.618	13.743
Gastos financieros	239	12.061	12.300
Total Gastos:	<u>2.364</u>	<u>23.679</u>	<u>26.043</u>

**27. Información relativa a Administradores y personal de Alta Dirección de la Entidad.**

Las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración, en concepto de dietas, ascienden a 175 miles de euros en el ejercicio 2020 (164 miles de euros en el ejercicio 2019), de los cuales 49 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (40 miles de euros en 2019). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 317 miles de euros en el ejercicio 2020 (275 miles de euros en el ejercicio 2019).

Al 31 de diciembre de 2020 no existen saldos acreedores con miembros del Consejo de Administración (7 miles de euros en el ejercicio 2019). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidente, ascienden a 407 euros en el ejercicio 2020 (306 euros en el ejercicio 2019).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2020 por importe de 1.049 miles de euros (1.048 miles de euros en el ejercicio 2019). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 926 euros en el ejercicio 2020 (881 euros en el ejercicio 2019).

La Entidad tiene suscrita una póliza de Responsabilidad Civil que cubre a los miembros del Consejo de Administración, al personal directivo, a todas aquellas personas (físicas o jurídicas, así como las personas físicas representantes de estas últimas) que han sido designadas para los cargos de administrador, consejero, consejero delegado, liquidador, director, gerente o miembro del comité de dirección, tanto en la propia RENFE-Operadora como en sus “Sociedades Filiales” o en “Sociedades Participadas”, y aquellas personas físicas a las que se hayan otorgado cualquier tipo de poderes o delegación de facultades. Siendo el importe total de esta póliza de 24 miles de euros (24 miles de euros en 2019), de los cuales la entidad ha repercutido gasto a las sociedades del grupo por 9 miles de euros (9 miles de euros en 2019).

No existen ni al 31 de diciembre de 2020 ni al 31 de diciembre de 2019 anticipos ni créditos, ni avales concedidos a los miembros del Órgano de Administración y la Alta Dirección de la Entidad, ni obligaciones en materia de pensiones contraídas con los mismos o con anteriores administradores o directivos.

El Consejo de Administración de la Entidad a la fecha de formulación de estas cuentas anuales está formado por 10 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2020 y por 10 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2019.

## **28. Información medioambiental**

RENFE-Operadora tiene en cuenta en sus operaciones las leyes relativas a la protección del medio ambiente (“leyes medioambientales”) y considera que cumple sustancialmente tales leyes y que mantiene los procedimientos adecuados para fomentar y garantizar su cumplimiento.

La Entidad ha adoptado las medidas oportunas en relación con la protección y mejora del medio ambiente y la minimización, en su caso, del impacto ambiental, cumpliendo con la normativa vigente al respecto.

## **29. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar.**

### **(a) Ingresos por Arrendamientos Operativos**

Los ingresos por arrendamientos operativos se corresponden con alquileres de locales, naves e instalaciones por importe de 4.035 miles de euros (3.894 miles de euros en 2019) (nota 22).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

## (b) Gastos por Arrendamientos Operativos

Los gastos registrados por este concepto, se desglosan dentro de “Otros gastos de explotación”, como sigue:

	Miles de euros	
	2020	2019
Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	4.234	4.239
Alquileres Software Informáticos	8.028	7.702
Alquileres de edificios y locales	1.862	2.033
Otros	783	577
<b>Total (nota 24)</b>	<b>14.907</b>	<b>14.551</b>

**30. Hechos posteriores**

El Consejo de Administración de la Entidad, en su sesión del 17 de marzo de 2021, ha procedido, en relación con la Fase 2 del Proyecto “Haramain High Speed Railway”, a la aprobación del Settlement Agreement III entre el Consorcio español y el Cliente saudí, en el que se prevé que la fecha del comienzo de los servicios de pasajeros sea el 31 de marzo de 2021 (CPS Date), y que, por tanto, en dicha fecha dé comienzo el plazo de 12 años pactado para la fase de Operación.

En el ejercicio 2020, como consecuencia de la pandemia (COVID-19), las autoridades sanitarias saudíes suspendieron, el 20 de marzo de 2020, los servicios de pasajeros en todas sus líneas de la fase de operación adelantada CPS1. Si bien dicha suspensión fue alzada el 31 de mayo de 2020, la falta de un acuerdo con el Cliente para reanudar la operación en la línea Meca-Medina y para acordar una fecha definitiva para el inicio de la fase de Operación (Date for Commencement of Passenger Services o CPS Date), ha supuesto que durante el resto de 2020 no se hayan prestado más servicios comerciales.



# ***INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2020***

## ***ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA***

**Marzo 2021**

# ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES</b>	<b>5</b>
2.1 Cuenta de Resultados de Gestión	10
2.2 Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión	13
<b>3. INVERSIONES</b>	<b>14</b>
<b>4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE OPERADORA</b>	<b>15</b>
<b>5. ACTIVIDAD DE I+D+i</b>	<b>19</b>
<b>6. EFECTO COVID-19</b>	<b>27</b>
<b>7. POLITICA DE GESTIÓN DE RIESGOS</b>	<b>29</b>
<b>8. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO</b>	<b>31</b>
<b>9. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN</b>	<b>33</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

La actual entidad pública empresarial RENFE-Operadora quedó constituida como cabecera de un grupo de sociedades creadas en virtud de la aplicación del artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

La aplicación del citado RDL supuso la segregación de la antigua entidad pública empresarial RENFE-Operadora, en cuatro sociedades mercantiles estatales, cuyo capital, al 100%, pertenece a la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.

En este nuevo modelo, el objetivo primordial de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora (en adelante la EPE), es el de asegurar la coordinación y la asignación de una manera eficiente de los recursos públicos, actuando como matriz del Grupo y desempeñando funciones corporativas y de servicios, además de gestionar la tenencia de las participaciones en las nuevas sociedades.

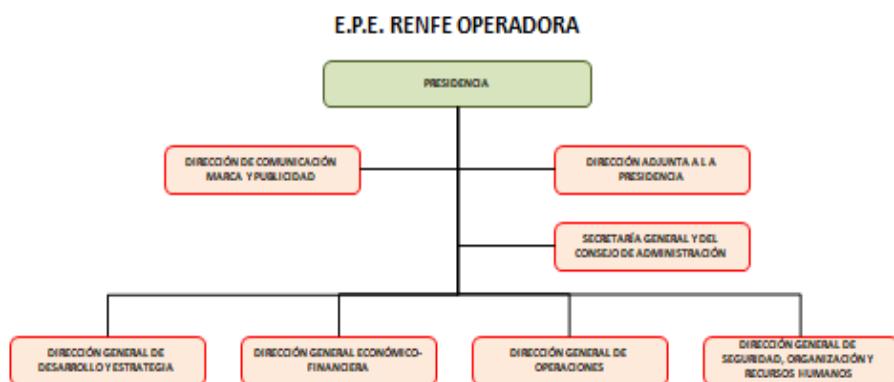
Con fecha 29 de junio de 2018 se produjo el nombramiento de D. Isaías Táboas Suárez como Presidente del Consejo de Administración de esta entidad, mediante la publicación del Real Decreto 736/2018, de 29 de junio, del Ministerio de Fomento, por el que se nombra Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

Entre las principales funciones asignadas a la EPE se pueden destacar las siguientes:

- ✓ Definición de la política y estrategia de negocio del Grupo.
- ✓ Asesoría Jurídica.
- ✓ Recursos humanos, prevención de riesgos laborales, servicios médicos, planificación de plantillas, selección y contratación, definición de retribuciones, formación, gestión de nóminas y administración con la Seguridad Social y Hacienda.
- ✓ Política financiera, contable, fiscal y de seguros.
- ✓ Control presupuestario.
- ✓ Negociación de contratos programa.
- ✓ Desarrollo de Proyectos Internacionales.
- ✓ Auditoría Interna del Grupo.
- ✓ Relación con instituciones externas y otros organismos.
- ✓ Seguridad en la circulación.

- ✓ Protección civil y seguridad.
- ✓ Comunicación, relaciones con los medios, marca y publicidad.
- ✓ Gestión del Patrimonio del Grupo.
- ✓ Compras centralizadas (las que afectan a la propia EPE y varias empresas del Grupo).

El organigrama de primer nivel de la entidad pública empresarial a 31 de diciembre de 2020, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:



## **Estado de Información No financiera**

El estado de información no financiera de esta entidad se presenta junto con el Informe de Gestión Consolidado del Grupo Renfe y Sociedades dependientes del que la entidad es matriz, que será publicado en la página web [www.renfe.com](http://www.renfe.com) una vez aprobadas las cuentas del ejercicio.

El citado estado de información no financiera ha sido elaborado en línea con los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 de 28 de diciembre de 2018 de información no financiera y diversidad, aprobada el 13 de diciembre de 2018 por el Congreso de los Diputados.

En los siguientes apartados se aportan los aspectos más significativos relativos a la actividad de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora en el ejercicio 2020, dedicando el último a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión incluida en el presente documento y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de la entidad.

## 2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

### **RESULTADOS**

El volumen total de ingresos se situó en los 246,4 millones de euros, un 5,2% inferior al del año anterior, con el siguiente detalle:

#### **EVOLUCIÓN INGRESOS EPE**

Millones de euros	2020	2019	%
Prestación servicios directos a sociedades del Grupo	114,9	117,4	-2,1
Servicios de apoyo a la gestión	65,5	66,4	-1,3
Proyecto Haramain	30,4	56,2	-45,9
Proyecto TEXAS	3,6	3,8	-4,2
Resto	32,0	16,0	99,7
<b>TOTAL</b>	<b>246,4</b>	<b>259,8</b>	<b>-5,2</b>

La disminución de la cifra total ha sido de 13,4 millones de euros y obedece, por un lado, al menor nivel de los servicios, tanto directos como de apoyo a la gestión, prestados a las sociedades del Grupo, por 3,4 millones de euros, y por otro lado, a la evolución de los ingresos asociados al Proyecto Haramain, -25,8 millones de euros y del Proyecto TEXAS, con -0,2 millones de euros.

La prestación de servicios directos a sociedades del Grupo incluye el importe de los gastos de vigilancia y seguridad, sistemas de información y publicidad, gestionados por la EPE y asignados a cada una de las sociedades en función del uso de los mismos.

Los servicios de apoyo a la gestión se corresponden con el importe facturado por la EPE por la prestación de todos aquellos servicios corporativos (funciones de recursos humanos, económico financieras, seguridad en la circulación, etc.) que, por su carácter transversal, se desarrollan desde la misma y son finalmente imputados a cada una de las sociedades aplicando los inductores de reparto recogidos en el contrato que ampara su prestación.

Por último, el importe registrado en ambos ejercicios en la partida de Resto obedece principalmente a los cursos de formación de maquinistas impartidos en la ETPCO (11<sup>a</sup>, 12<sup>a</sup> y 13<sup>a</sup> promoción), incluyéndose además este año el importe correspondiente al Acuerdo alcanzado, con fecha 9 de julio de 2020, entre Renfe Operadora y ADIF para la adquisición por ésta de los derechos de uso no repuestos a favor de Renfe en la estación de Atocha.

Por lo que se refiere a la evolución de los gastos de la Entidad, el total de gastos al EBITDA (*Personal, Materiales y Servicios prestados por proveedores externos e intragrupos*) asciende a 223,8 millones de euros, registrándose una disminución frente a 2019 de 11,8 millones de euros, un -5%.

La partida de gastos de personal, alcanza los 65,3 millones de euros incluyendo el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2020, y que se ejecutará a lo largo de 2021.

Este Plan de Desvinculaciones voluntarias, tiene su origen en la singularidad de la especialización ferroviaria, que queda plasmada en la Orden FOM 679/2015, de 9 de abril, que regula, entre otras cosas, las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación, y que impiden que se produzca un automatismo en el proceso de sustitución de los trabajadores y que se necesiten largos periodos de formación adaptativa para el desarrollo de dichas funciones.

Esta circunstancia, unida a la eliminación de la edad forzosa de jubilación, la elevada edad de la plantilla y los exigentes condicionamientos psicofísicos para ejercer las funciones señaladas, aconsejaban la implementación de un Plan que permitiera realizar previsiones de las necesidades de cobertura de vacantes para poder garantizar la continuidad del servicio ferroviario, consiguiendo además un rejuvenecimiento de la plantilla.

Este Plan dota al Grupo Renfe Operadora de una herramienta de gestión y de capacidad organizativa para acomodar los procesos productivos anticipadamente.

Al margen de los gastos de personal, las partidas principales de gasto han sido la vigilancia y seguridad, con 59,4 millones de euros, el mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina por 22,2 millones de euros y la presencia en medios de comunicación por 12,1 millones de euros, que, en su conjunto, han tenido valores inferiores a los del año anterior.

El epígrafe de Servicios ADIF, se mantiene en importes similares a los del año 2019, e incluye el alquiler de espacios por importe de 4,2 millones de euros que Renfe Operadora empezó a abonar a ADIF según lo estipulado en el Acuerdo sobre derechos de uso, firmado entre ambas entidades el año 2015.

Por último, hay que destacar la partida de gastos asociados al proyecto Haramain, por importe de 22,2 millones de euros (sin incluir personal y financieros) que sufre una reducción importante frente al año 2019 derivada de la situación originada por la pandemia (COVID-19).

Teniendo en cuenta los ingresos y gastos descritos anteriormente, el EBITDA de la EPE ascendió en 2020 a 22,6 millones de euros empeorando en un 6,4% el del año anterior.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la entidad en el ejercicio 2020 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2020 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores en operaciones comerciales, de 56,97 días (51,29 días en el ejercicio 2019).

La dotación a la amortización en el año 2020, incluidos los retiros de inmovilizado, se sitúa en 10,0 millones de euros.

Por su parte, el resultado financiero se sitúa en -0,9 millones de euros, empeorando en relación al del año 2019, debido a varios efectos:

- El primero, se debe a una mayor dotación de provisiones de gasto financiero en el ejercicio 2020 frente al año anterior, por importe de 6,1 millones de euros, al establecerse diversas dotaciones por riesgos de créditos en las sociedades de integración.
- El segundo, se deriva del incremento del nivel de endeudamiento que pasó de 4.177 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 a 5.008 millones a 31 de diciembre de 2020, compensado parcialmente por la evolución favorable de los tipos de interés y de la política proactiva de Renfe para aprovechar esta situación, que ha situado el tipo medio asociado a la deuda del Grupo en un 0,96% frente al 1,013% del año 2019.

A su vez, se ha registrado un resultado de ejercicios anteriores de 2,2 millones de euros

Como consecuencia de todo lo anterior, la entidad, en el ejercicio 2020, obtiene un Resultado antes de impuestos de 13,9 millones de euros, empeorando el del año anterior en 3,3 millones.

Por otra parte, además de las actividades señaladas en la Introducción, la EPE tiene entre sus responsabilidades la gestión y desarrollo del denominado “Proyecto Haramain High Speed Rail” (desarrollo de la alta velocidad en Arabia Saudí entre Medina y La Meca), cuya adjudicación a un consorcio hispano-saudí se formalizó en enero de 2012 por un importe de 6.736 millones de euros, tiene un alcance que incluye la construcción de la superestructura, el suministro del material rodante, la puesta en servicio y la operación ferroviaria, así como el mantenimiento de la línea y del material.

En el citado consorcio participan catorce empresas, 12 españolas y 2 saudíes, y de las 12 españolas 3 son públicas (RENFE, ADIF e INECO) y el resto privadas.

Este proyecto consta de dos fases:

- CAPEX, que en el caso de RENFE-Operadora supone la construcción de los talleres para el mantenimiento del material rodante y la preparación de la operación comercial de la línea.
- OPEX, que en el caso de RENFE-Operadora supondrá la operación comercial del transporte de viajeros una vez esté operativa la línea.

RENFE-Operadora gestiona este proyecto a través de un Establecimiento Permanente, creado en ese país el 8 de enero de 2013 para la gestión y defensa de los intereses de RENFE-Operadora en Arabia Saudí, y denominado “Renfe Operadora, Saudi Arabian Branch”

En el ejercicio 2018 se realizó con éxito la denominada “Service demonstration”, consistente en la simulación de circulaciones comerciales sin venta de billetes, iniciada el 31 de diciembre de 2017, y, tras la misma, comenzó, en septiembre de 2018, un período de explotación parcial de la línea, que continuó durante 2019 con éxito y a total satisfacción del cliente.

Esta fase, denominada CPS-1, fue prorrogada hasta el 31 de marzo de 2020. Sin embargo, como consecuencia de la pandemia (COVID-19), las autoridades sanitarias saudíes suspendieron, el 20 de marzo de 2020, los servicios de pasajeros en todas sus líneas.

Si bien dicha suspensión fue alzada el 31 de mayo de 2020, la falta de un acuerdo con el Cliente para reanudar la operación en la línea Meca-Medina y para acordar una fecha definitiva para el inicio de la fase de Operación (Date for Commencement of Passenger Services o CPS Date), ha supuesto que durante el resto de 2020 no se hayan prestado más servicios comerciales.

A fecha de redacción de este informe, como se señala en el punto 8 del mismo, ya se ha alcanzado un acuerdo con el cliente y los servicios se reanudarán el 31 de marzo de 2021, siendo esta fecha la considerada como CPS Date.

El ingreso de estas operaciones es un ingreso por prestación de servicios y debe calcularse utilizando el porcentaje de realización del servicio en la fecha de cierre del ejercicio.

Es decir, se calcula y reconoce el ingreso derivado del proyecto aplicando el porcentaje de realización anterior (definido como el cociente entre los ingresos previstos totales y los costes previstos totales del proyecto), sobre el total de costes, tanto directos como indirectos, incurridos en el ejercicio y que hayan sido imputados al proyecto.

El citado porcentaje de realización, según la normativa interna de RENFE-Operadora, debe actualizarse al menos una vez al año y siempre que la variación o mejor conocimiento de las circunstancias del proyecto así lo aconsejen.

Al cierre del ejercicio 2020 la actualización de dicho porcentaje se ha situado en 1,018, como relación entre los ingresos y gastos previstos para la totalidad del proyecto.

También en el ámbito internacional, cabe destacar lo siguiente:

- ✓ Se continúa con la ejecución del contrato para asesorar en el diseño, planificación y construcción de un ferrocarril de alta velocidad en el estado de Texas entre Dallas/Forth Worth y Houston.
- ✓ Se firmó en diciembre un Contrato de Prestación de Servicios en relación con la asesoría para la operación y supervisión en el proyecto Tren Maya con NACIONAL FINANCIERA, S.N.C., Institución de banca de Desarrollo como fiduciaria del fideicomiso denominado FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO de México. Este Contrato se ejecuta en colaboración con DB e INECO.

Además de los proyectos anteriores, ya convertidos en realidad, se sigue trabajando para incrementar la presencia del Grupo Renfe a nivel internacional.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, el desglose de las principales partidas de Materiales y Servicios, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

## 2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

### Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2020		2020	2019	VARIACIÓN % <sup>(1)</sup>	
				DIFERENCIA	%
<b>INGRESOS</b>					
Prestación de Servicios al Grupo		181,69	184,62	-2,93	-1,6
Ingreso Proyecto Haramain		30,42	56,21	-25,79	-45,9
Ingresos Varios		34,28	18,92	15,36	81,2
+ <b>TOTAL INGRESOS</b>		<b>246,39</b>	<b>259,75</b>	<b>-13,36</b>	<b>-5,1</b>
<b>GASTOS</b>					
Personal		65,27	65,01	0,26	0,4
Servicios Adif (excepto energía)		12,06	12,03	0,03	0,2
Vigilancia de Edificios y Trenes		59,44	57,96	1,48	2,5
Gasto Proyecto Haramain		20,31	32,46	-12,14	-37,4
Alquiler y Mantenimiento Medios Informáticos		21,37	23,89	-2,52	-10,5
Publicidad y Propaganda		11,00	17,43	-6,43	-36,9
Resto de Servicios del Exterior e Intragrupo		34,39	26,88	7,51	27,9
- <b>TOTAL GASTOS</b>		<b>223,83</b>	<b>235,65</b>	<b>-11,82</b>	<b>-5,0</b>
= <b>RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)</b>		<b>22,55</b>	<b>24,09</b>	<b>-1,54</b>	<b>-6,4</b>
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado		9,98	11,79	-1,81	-15,3
= <b>RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)</b>		<b>12,57</b>	<b>12,30</b>	<b>0,27</b>	<b>2,2</b>
Ingresos Financieros		11,99	9,22	2,77	30,0
Gastos Financieros		12,86	1,08	11,78	>1000
+/- Resultado Financiero		-0,88	8,14	-9,02	-110,8
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores		2,19	-3,27	5,46	167,2
+/- Resultados Excepcionales					
= <b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>13,89</b>	<b>17,18</b>	<b>-3,29</b>	<b>-19,2</b>
- Impuesto sobre Beneficios		4,58	0,56	4,02	723,9
= <b>RESULTADO</b>		<b>9,31</b>	<b>16,62</b>	<b>-7,31</b>	<b>-44,0</b>
<i>Coeficientes de Cobertura</i>					
Al EBITDA( % )		110,1	110,2	-0,1	
Al EBIT (%)		105,4	105,0	0,4	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)		106,0	107,1	-1,1	
Al Resultado (%)		103,9	106,8	-2,9	

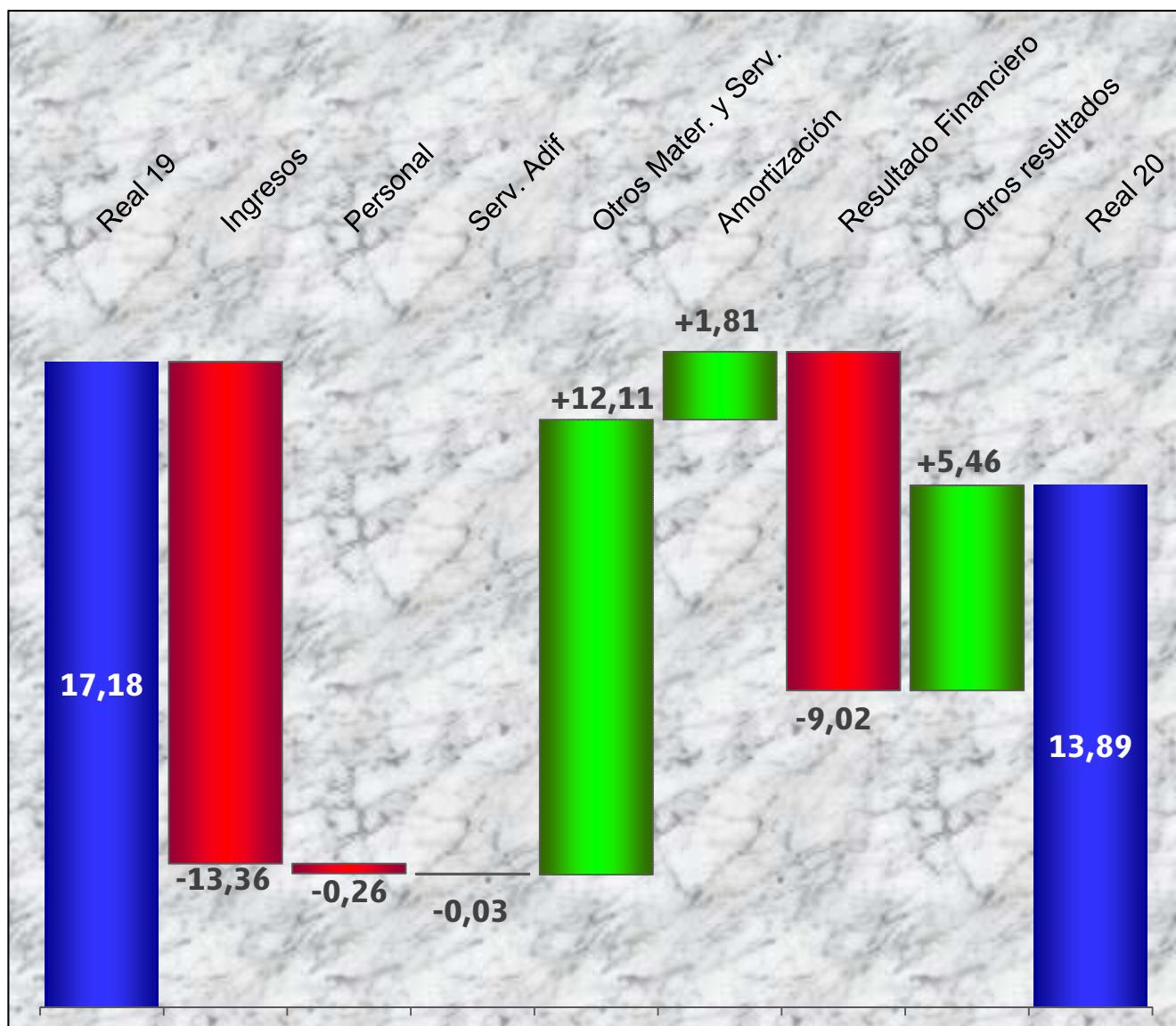
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.

# Evolución Resultado antes de Impuestos 2020 vs 2019

## Entidad Pública Empresarial

### RENFE Operadora

(millones de euros)



## Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

### DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	IMPORTE (miles Euros)	2020		2019	
		% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
<b>Total ADIF</b>	<b>12.059,6</b>	7,6	7,6	7,0	7,0
Servicios ADIF	12.059,6	7,6	7,6	7,0	7,0
<b>Vigilancia de Edificios</b>	<b>59.439,8</b>	37,5	45,1	34,0	41,0
<b>Mantenimiento de Hardware, Software y equipos oficinas</b>	<b>22.191,8</b>	14,0	59,1	14,4	55,4
<b>Gastos Proyecto Haramain</b>	<b>20.313,7</b>	12,8	71,9	19,0	74,4
<b>Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas</b>	<b>12.088,2</b>	7,6	79,5	11,4	85,8
<b>Estudios y Consultorías</b>	<b>6.776,4</b>	4,3	83,8	3,6	89,4
<b>Trabajos Realizados por Terceros</b>	<b>6.044,6</b>	3,8	87,6	0,8	90,2
<b>Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas</b>	<b>3.703,5</b>	2,3	89,9	2,0	92,2
<b>Fundación FF.EE y Otros</b>	<b>1.988,3</b>	1,3	91,2	1,1	93,3
<b>Recog. Transp. Metálico</b>	<b>1.139,5</b>	0,7	91,9	1,0	94,3
<b>Energía U.D.T.</b>	<b>985,2</b>	0,6	92,5	0,8	95,1
<b>Tributos</b>	<b>852,5</b>	0,5	93,1	0,5	95,6
<b>Alquiler de Edificios</b>	<b>611,3</b>	0,4	93,5	0,3	95,9
<b>Seguros</b>	<b>407,4</b>	0,3	93,7	0,2	96,1
<b>Servicios Intragrupo</b>	<b>124,7</b>	0,1	93,8	0,3	96,4
<b>Resto</b>	<b>9.839,8</b>	6,2	100,0	3,6	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>158.566,2</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2020	2019	Variación
			2020/2019 (%)
<b>PERSONAL</b>			
Número medio de personas	1.194,8	1.151,1	3,8

## 2.2. CONCILIACIÓN ENTRE LAS CUENTAS ANUALES Y LA CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

### Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CIERRE 2020	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS INTRAGRUPO	TOTAL CON AJUSTES	CUENTAS ANUALES
-------------	---------------------------------	-----------------------	--	-------------------	-----------------

Datos en miles de euros

Prestación de Servicios al Grupo	181.687	0	181.687	181.687	
Alquileres y Cánones	477	-21	456	456 (1)	
Beneficios Venta Inmovilizado	16.084	0	16.084	16.084 (3)	
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0 (3)	
Otros Ingresos	43.995	12	44.007	44.007 (1)	
Otros Ingresos Intragrupo	3.669	0	3.669	3.669 (1)	
Convenios ADIF	400	0	400	400 (1)	
Trabajos para el Inmovilizado	47	0	47	47	
Aplicación de Subvención de Capital	32	0	32	32	
<b>Ingresos Varios</b>	<b>64.702</b>	<b>-9</b>			
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>246.389</b>	<b>-9</b>			
Personal (*)	65.269	-330	64.938	64.938	
Servicios Adif	12.060	-144	11.915	11.915 (2)	
Resto de Servicios	146.507	-1.716	144.790	144.790 (2)	
Exceso de Provisión años anteriores		-12	-12	-12	
Otros Resultados					
<b>TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)</b>	<b>223.835</b>	<b>-2.203</b>			
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>22.554</b>	<b>2.194</b>			
Amortizaciones	9.882		9.882	9.882	
Retiros del Inmovilizado	103		103	103 (3)	
Pérdidas Inmov. Intragrupo	0		0	0 (3)	
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>12.569</b>	<b>2.194</b>	<b>14.764</b>	<b>14.764</b>	<b>Resultado de Explotación</b>
Ingresos Financieros	11.987		44.597 (6)	56.584	50.968
Diferencias de cambio (ingreso)					5.616 (4)
Gastos financieros	12.863		44.597 (6)	57.460	45.646
Diferencias de cambio (gasto)					5.735 (4)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.					6.079 (5)
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-876</b>				<b>-876</b>
Ingresos de Ejercicios Anteriores	.9				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-2.203				
<b>Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>2.194</b>	<b>-2.194</b>			
Ingresos Excepcionales	0	0		0	
Gastos Excepcionales	0	0		0	
<b>Resultados Excepcionales</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Resultado antes de Impuestos</b>	<b>13.887</b>			<b>13.887</b>	
Impuesto sobre Beneficios	4.580			4.580	
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>9.307</b>			<b>9.307</b>	

(1) Otros Ingresos de Explotación (48.530 miles de€)

(2) Otros Gastos de Explotación (156.705 miles de€)

(3) Deterioro y Rdo por enajenaciones de inmov. (15.981 miles de€)

(4) Diferencias de cambio (-119 miles de€)

(5) Resultados por enajenaciones y otros (-6.079 miles de€)

(6) Gasto correspondiente a las deudas de las sociedades mercantiles Renfe Viajeros, SME, S.A., Renfe Mercancías, SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A. y el ingreso tesorero correspondiente a las mismas.

(\*) Incluye plan de desvinculación

### 3. INVERSIONES

En el ejercicio 2020, el importe ejecutado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 13.223,4 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros	
Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	12.779,6
Inversiones financieras	443,8
<b>Total</b>	<b>13.223,4</b>

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Proyecto	Gasto	%
Renovación integral de las aulas tecnológicas de conducción con simuladores	1.521,2	11,5
Adquisición de licencias software IBM (Acuerdo ELA)	1.420,9	10,7
Renovación infraestructura de firewall de seguridad	1.373,2	10,4
Obras de acondicionamiento interior del antiguo economato de León	1.127,0	8,5
Adquisición de licencias de software básico	697,5	5,3
Equipos remodelación centro de transformación eléctrica. Delicias	607,8	4,6
Renovación de infraestructura DNS, DHCP e IPAM	593,4	4,5
Desarrollo de los portales públicos Renfe.com	484,5	3,7
Aportación capital social Renfe Of America	443,8	3,4
Desarrollo nuevas funcionalidades de tarificación y simulación en la aplicación informática de Cánones	344,9	2,6
Mejoras y evolución funcional y técnica de aplicaciones corporativas - Comunicación- Operaciones y Financieras	334,4	2,5
Sumnistro de licencias de sistemas operativos y bases de datos Microsoft	270,9	2,0

Como puede observarse, y acorde con las funciones asignadas a la EPE en el nuevo modelo de gestión implantado en 2013, la mayor parte del gasto se corresponde con actuaciones patrimoniales y en sistemas de información.

#### 4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE-Operadora

A 31 de diciembre de 2020 la entidad pública empresarial mantiene las siguientes participaciones societarias:

##### **Sociedades cien por cien participadas por la EPE RENFE-Operadora**

Denominación	% de participación
Renfe Viajeros, SME, S.A.	100,00
Renfe Mercancías, SME, S.A.	100,00
Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.	100,00
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.	100,00
Renfe of América LLC, SME, S.A.	100,00

##### **Sociedades de integración del ferrocarril**

Denominación	% de participación
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	12,50
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	12,50
Gijón al Norte, S.A.	12,50
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	12,50
Valencia Parque Central Alta Velocidad, S.A.	12,50
Valladolid Alta Velocidad, S.A.	12,50
Zaragoza Alta Velocidad, S.A.	12,50
León Alta Velocidad S.A. en liquidación	12,50

##### **Otras sociedades**

Denominación	% de participación
Consorcio Español de Alta Velocidad Meca-Medina, S.A.	26,90
INECO, SME, S.A.	12,78
EUROFIMA	5,22
Bureau Central de Clearing, S.A.	2,04
EMGRISA, SME, S.A.	0,08

El primer bloque, **sociedades participadas cien por cien por la EPE RENFE Operadora**, está compuesto, fundamentalmente, por las cuatro sociedades mercantiles estatales creadas en virtud del contenido del artículo 1 del RDL 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios: tres por segregación de rama de actividad (Renfe Viajeros, SME, S.A., Renfe Mercancías, SME, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.) y una de nueva creación (Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.).

Como ya se ha señalado en el apartado *Introducción* de este Informe, tras esta nueva configuración, la EPE desempeña el papel de matriz o cabecera de estas sociedades, y las cuentas consolidadas de la entidad recogen la información correspondiente a las mismas.

Asimismo, con fecha 12 de abril de 2019 fue autorizada por Consejo de Ministros la creación de la sociedad Renfe of América, LLC, SME, S.A., para el desarrollo del contrato ganado por Renfe y firmado con “Texas Central Railroad, LLC”, para asesorar y dirigir el diseño, planificación y construcción de un sistema de transporte ferroviario de alta velocidad entre Dallas/Forth North y Houston, incluyendo la posterior operación y mantenimiento del mismo.

Para esta nueva sociedad, la EPE desempeña el mismo papel de matriz o cabecera que para las otras cuatro.

El segundo bloque, **sociedades de integración del ferrocarril**, está compuesto por la participación de RENFE-Operadora en las sociedades creadas al 50% entre el Grupo Fomento y las autoridades locales correspondientes (Ayuntamientos y Comunidades Autónomas), para facilitar la coordinación y ejecución de las diversas actuaciones correspondientes a las obras de integración del ferrocarril en las ciudades como consecuencia del desarrollo de las líneas de Alta Velocidad, así como a la promoción y gestión de la transformación urbanística derivada de dichas obras.

La participación de RENFE-Operadora en todas ellas procede de la segregación de la antigua Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en 2005, en cuyo momento se decidió repartir el accionariado que tenía esta entidad en las sociedades de integración entre ADIF y RENFE-Operadora al 50%.

En el ejercicio 2019 se produjo la venta de la participación detentada por la EPE RENFE-Operadora en la sociedad Almería Alta Velocidad, S.A., al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (del 12,5% propiedad de la EPE RENFE-Operadora, un 2,5% a ADIF y un 10% a ADIF AV), siendo este el primer paso para la salida del Grupo Renfe de estas sociedades, dedicadas mayoritariamente

a la provisión de infraestructuras ferroviarias en el marco de la integración del ferrocarril en las grandes ciudades.

El objeto social y los convenios previos a la constitución de estas sociedades, confieren a su régimen contable una particular singularidad, ya que el período de puesta en marcha y de generación de sus proyectos sólo permiten una obtención de ingresos en períodos plurianuales, por lo que se activan determinadas inversiones en proyectos en marcha.

Si no se adoptasen estas medidas, la cuenta de Pérdidas y Ganancias ofrecería un resultado contable de pérdidas desproporcionadas como consecuencia de omitir el valor de los activos sociales. Esto es propio de las sociedades del sector de las empresas inmobiliarias o constructoras, en las que los contratos a largo plazo obligan a la activación en el Grupo de Existencias de determinados gastos plurianuales. Es decir, durante el período de desarrollo de las obras que acometen, su resultado contable es prácticamente cero.

En ejercicios anteriores se procedió a refinanciar la mayor parte de los préstamos concedidos a estas sociedades.

Tal y como se viene informando en la Memoria de las Cuentas Anuales de los últimos ejercicios, el límite de riesgo de las cartas de compromiso (*comfort letters*) emitidas por RENFE-Operadora para estas sociedades, considerando principal más intereses asociados, alcanza un importe de 2 millones de euros (datos a 31 de diciembre de 2020).

Las aportaciones realizadas por este concepto a estas sociedades en el ejercicio 2020, considerando el principal más los intereses asociados, se sitúa en 13,62 millones de euros. Adicionalmente se han capitalizado intereses en Valladolid por importe de 2,37 millones de euros

El 20 de noviembre de 2017, se firmó el Convenio entre Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (en adelante VAV), la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid.

Dicho convenio prevé la aportación de 299,08 millones de euros por todos los accionistas de VAV según sus porcentajes accionariales, con el fin de financiar el coste de las actuaciones contenidas en el convenio que se realicen a partir del 1 de enero de 2017. Asimismo, se financiarán por los accionistas los costes sociales operativos o cualquier otro derivado de dicho convenio y de la actuación de la sociedad.

Estas aportaciones se realizarán mediante un préstamo participativo de todos los accionistas, siendo las aportaciones comprometidas por RENFE-Operadora, en base a su porcentaje accionarial (12,5%), de 37,39 millones de euros, con pagos

anuales calendarizados entre 2017 y 2022. A este respecto se han aportado en 2020 un total de 3,99 millones de euros.

Adicionalmente existe un compromiso de aportación asumido por RENFE-Operadora derivado de las aportaciones comprometidas por los socios en Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. de 0,6 millones de euros.

En cuanto al tercer grupo, **otras sociedades**, destaca la participación en EUROFIMA (Sociedad Europea para la Financiación de Material Ferroviario), que es una organización supranacional creada en 1956, siguiendo lo establecido en una Convención Interestatal con los siguientes objetivos:

- ✓ Que los ferrocarriles llevasen a cabo la renovación y la modernización indispensable del material rodante.
- ✓ Que los progresos realizados en cuanto a la estandarización del material y en cuanto a la explotación en común del mismo, encontrasen su complemento lógico en la adopción de una financiación internacional de las compras, susceptible de constituir una verdadera operación de consolidación de los esfuerzos técnicos realizados para asegurar una integración progresiva de los ferrocarriles dentro de un plan europeo, adaptada a un material rodante compuesto por unidades estandarizadas, cuya propiedad pudiera ser fácilmente transferible de un país a otro.
- ✓ Que las redes de ferrocarril de los países firmantes de la convención fuesen los accionistas de la sociedad y que por esta razón, la Sociedad tuviese un interés público y un carácter internacional.

A 31 de diciembre de 2020, RENFE-Operadora mantenía una deuda con esta sociedad por importe de 1.888 millones de euros.

Por su parte, el Consorcio Español de Alta Velocidad Meca-Medina, S.A., creado el 28 de octubre de 2011 por las 12 empresas españolas participantes en el proyecto, como ya se ha señalado en el punto 2 de este Informe, es la sociedad vehicular que a su vez ostenta el 88% del capital de la sociedad árabe Al Shoula Consortium, adjudicataria del contrato para la ejecución del proyecto Haramain de desarrollo de la alta velocidad entre La Meca y Medina.

Por último, INECO y EMGRISA son sociedades mercantiles estatales de consultoría, especializada en temas de transporte y con un amplio despliegue de actividad internacional, la primera, y especializada en temas medioambientales, la segunda.

## 5. ACTIVIDAD DE I+D+i

La innovación es un aspecto estratégico para Renfe que nace de las necesidades y expectativas de los clientes, y proporciona una de las principales palancas para afrontar los retos a los que se debe enfrentar la compañía en el futuro inmediato.

En el Grupo Renfe, estamos impulsando el proceso de transformación digital a través del uso de tecnologías habilitantes: IoT, big data, inteligencia artificial, drones, realidad aumentada, impresión aditiva..., ya que sin un enfoque innovador más adaptado a las nuevas circunstancias no podremos dar los servicios de movilidad y logística de calidad que esperan nuestros clientes.

### Modelo de innovación de Renfe

Desde el Grupo Renfe hemos procedido a la actualización del Plan Estratégico 2019-2023, con el objetivo de adaptarnos a la nueva situación y hacer frente a los efectos de la pandemia y la evolución de la liberalización del mercado y hemos arrancado la preparación del Plan Director de Innovación del Grupo Renfe para el periodo 2020 a 2028, alineado con el Plan Estratégico y como un proyecto de éste.

Su objetivo es establecer los medios, métodos e infraestructuras para gestionar, facilitar e incentivar la innovación en todo el Grupo Renfe, y aportar soluciones innovadoras para los proyectos del Plan Estratégico. El Plan dará cobertura a todas las iniciativas y actividades de I+D+I del Grupo Renfe y:

- Coordinará los proyectos innovadores del Plan Estratégico
- Recogerá los planes específicos de innovación de las Sociedades
- Facilitará la gestión ordenada de la Innovación entre las Sociedades y la EPE
- Alimentará y mejorará el Plan Estratégico con nuevas iniciativas
- Recogerá la Reingeniería de Procesos como un elemento clave de la innovación

Combinando conocimiento interno con conocimiento externo bajo un enfoque de inteligencia colectiva, el grupo Renfe apuesta por la innovación abierta, para aportar más velocidad y eficacia a todo el modelo, especialmente en el ámbito digital, sobre el que va a girar una gran parte de los retos de innovación.

### TrenLab

Nuestro programa de incubación y aceleración TrenLab nació en el marco del South Summit 2018, con el objetivo de impulsar la transformación digital de Renfe y reforzar su posición ante la próxima liberalización del mercado de viajeros en el sector ferroviario y comenzó lanzando tres grandes retos de negocio a la comunidad de innovación y emprendimiento: Movilidad Digital, Digitalización de Operaciones y Logística a Demanda.

Los proyectos ganadores participan en un programa de aceleración personalizado de seis meses de duración, e incluyen una dotación económica de hasta 50.000 euros, tutorización con los mejores mentores, acceso a la red global de Wayra y acceso a expertos de Renfe para validar sus soluciones.

Desde 2018 TrenLab ha acelerado 12 startups punteras y 3 proyectos de innovación interna que están ayudando a Renfe a reinventar el futuro de la movilidad.

En la tercera edición de TrenLab, desarrollada durante 2020, han pasado por el programa las startups: -ADDvance, cuya solución de plataforma de gestión de fabricación aditiva permite fabricar repuestos en el momento en el que se necesiten, en el punto de consumo, y con total trazabilidad y seguridad; Alteria Automation, que diseña y fabrica sensores inteligentes para el mantenimiento predictivo de industria, transporte, aeroespacio e infraestructuras; Motion Tag, startup que propone una solución de seguimiento de la movilidad para proporcionar soluciones como el ticketing dinámico, la orientación al cliente, el marketing online o el control de accesos; y SigmaRail quien aplica su tecnología a la geolocalización de activos y a la observación de la infraestructura para el soporte de tareas de mantenimiento.

Además de acelerar startups, TrenLab también apoya la difusión y adquisición de conocimientos de nuevas tecnologías y sus aplicaciones (Internet Of Things, 5G, Big Data, Inteligencia Artificial, Machine Learning, Ciberseguridad, Blockchain, ...) y competencias en nuevas metodologías y herramientas de trabajo (Agile y Design Thinking, conceptos de Lean Startup, gamificación en la innovación y la protección legal en el ámbito innovador). Todo ello con el fin de potenciar la transformación cultural enfocada a modelos digitales.

### *Renfe as a Service*

Renfe as a Service (RaaS) es la nueva Plataforma Digital de Movilidad como Servicio de Renfe que permitirá ofrecer una nueva experiencia personalizada de viaje a nuestros clientes.

Es un nuevo modelo de negocio que ofrecerá servicios de movilidad puerta a puerta, mediante modos de transporte públicos y privados, así como servicios adicionales con proveedores de alojamiento, restauración, ocio y turismo, integrando el pago único de todos los servicios.

RaaS persigue mejorar la movilidad de los ciudadanos y reducir la huella de carbono, evitando el uso del transporte privado y proponiendo soluciones puerta a puerta para los habitantes de las poblaciones urbanas y rurales de todo el ámbito nacional. Integraremos el mayor número de proveedores y operadores de servicios de movilidad, priorizando los modos más sostenibles. Los requisitos para adherirse a la Plataforma serán:

1. Ética empresarial (fiscalidad, contratación de personal, etc.)
2. Interés comercial (acuerdo entre las partes)
3. Viabilidad Tecnológica (integración API)

Con “Renfe as a Service”, Renfe fomentará la colaboración público-privada generando un marco de gobernanza neutral, que promueva y dinamice los modelos de negocio de grandes empresas, pymes y startups orientadas a la prestación de servicios de movilidad y transporte.

Además del principio de “neutralidad”, Renfe as a Service pondrá foco en la “transparencia” en la gestión de los datos de los clientes, que solo serán utilizados para enriquecer su experiencia. Los datos obtenidos, con la autorización expresa de cada cliente, serán debidamente anonimizados y agregados para su tratamiento con los miembros de la Plataforma, en dos casos:

- Con las empresas, con el objetivo de mejorar su eficiencia operativa y la calidad de servicio a los clientes.
- Con las AAPP, para mejorar la planificación de los servicios públicos y los planes urbanos de Movilidad.

Consiste en un catálogo de servicios a nuestros clientes donde podrán interactuar a través de distintos canales, app, web y redes sociales, integrando una nueva oferta de servicios de diferentes medios de transporte privados y públicos, incluyendo desplazamientos puerta a puerta, bajo demanda, con tarifa personalizada y pago único.

Estas son algunas de las claves que definen y llevan a la creación del proyecto Renfe as a Service:

- Enfoque de Movilidad como Servicio, construyendo un modelo de negocio colaborativo y abierto a todos los operadores bajo el liderazgo público de Renfe. Se basa en alianzas estratégicas y comerciales a todos los niveles, administraciones y empresas privadas del ecosistema de movilidad desde lo local hasta lo internacional. Un modelo flexible y personalizado que se adaptará a las singularidades de cada territorio, para que todos sientan la plataforma como suya.
- Entre otros aspectos, se basa en la integración de tecnologías Big Data, nuestra recientemente inaugurada plataforma de open data, Internet de las cosas o la transformación de nuestros canales de venta.
- Con este plan, Renfe va a tener muy en cuenta que la transformación digital ha capacitado a diferentes actores a generar nuevos modelos en el negocio de la movilidad. La amplia competencia a la que hoy nos enfrentamos no se encuentra solo en el tren, sino también en las diferentes plataformas de

movilidad, que pertenecen a compañías automovilísticas, constructoras, tecnológicas u operadores públicos.

#### *Qué ofrecemos a los clientes*

- Planificador de Viajes puerta a puerta con visión de todos los servicios.
- Configuración de una tarifa personalizada en un billete integrado, garantizando la seguridad y privacidad de los datos.
- Asistencia en tiempo real durante toda la prestación de servicios a través de los distintos canales digitales.

#### *Qué ofrecemos a los operadores*

- Plataforma Abierta y neutral.
- Redistribución de ingresos a terceros.
- Seguridad de todas las transacciones.
- Integración de todos los servicios de los operadores afiliados.

#### *Qué ofrecemos a los Consorcios y Autoridades de Transporte*

- Una Marca Blanca sobre nuestra Plataforma Tecnológica.
- Integración de servicios de los operadores locales.
- Personalización de la oferta de servicios.

Con el objetivo de validar la futura plataforma de RaaS, a finales del 2019 se lanzó una prueba piloto entre las ciudades de Madrid y Barcelona incluyendo operadores de transporte de Taxi, VTC, Patinetes eléctricos y tren.

#### *Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva*

En octubre de 2020, el Grupo Renfe presentó el nuevo Servicio de Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva, con el que pretende dotar a la organización de los recursos necesarios para un uso estratégico de la información disponible que nos ayude a detectar oportunidades y amenazas y ser más competitivos.

Este proyecto forma parte del Plan de Innovación, que coordina todas las iniciativas de I+D+I y establece los medios, métodos e infraestructuras para gestionar, facilitar e incentivar la innovación en todo el Grupo Renfe.

El cambio tecnológico, el desarrollo de herramientas de inteligencia artificial y las nuevas comunicaciones ponen a disposición de las empresas una gran cantidad de información que permite analizar tendencias de mercado y estrategias de la competencia, prediciendo posibles oportunidades y fortaleciendo así la competitividad de las empresas.

Para poder hacer un uso inteligente de esta información y poder traducirla en conocimiento útil, es necesario dotarse de la estructura, metodologías y tecnologías necesarias que canalicen esas ideas e intuiciones generales en soluciones innovadoras concretas. Este es precisamente el objetivo del Servicio de Vigilancia Tecnológica (VT) e Inteligencia Competitiva (IC) que, por un lado, recopila, prioriza y analiza todos los datos disponibles, y, por otro, explota toda esa información para anticipar cambios y tendencias, de forma que ayuden a la creación de nuevos productos y servicios y a la minimización de riesgos.

En el contexto de liberalización e internacionalización que vive la empresa, contar con un sistema efectivo de VT e IC es vital para mejorar nuestra competitividad y lograr un buen posicionamiento en el entorno nacional e internacional.

El objetivo global del proyecto es lograr la definición y puesta en marcha del grupo de vigilancia tecnológica para la colaboración y participación de los servicios de VT/IC dentro del Grupo Renfe. Para ello se implantará, de forma progresiva y coordinada con los responsables del Grupo Renfe los procesos, sistemas y demás elementos necesarios para el funcionamiento y operatividad del equipo.

#### *Renfe.com*

Desde junio de 2020 Renfe dispone de un canal web actualizado con el foco en el cliente cuyos objetivos se citan a continuación:

- Facilidad de uso. Una experiencia de uso más intuitiva, sencilla y rápida para nuestros clientes.
- Incremento de accesos. Hacer más extenso el uso de la web ampliando el tipo de terminales de acceso (movilidad) así como su posicionamiento en buscadores (SEO).
- Facilitar y promover la venta de billetes. Ayudar a los usuarios de la web en el acceso y soporte a las operaciones de venta de billetes.
- Internacionalización. El mercado internacional es creciente atendiendo sobre todo a la vertiente turística. Para potenciarlo hay que traducir los contenidos de renfe.com, adaptándolos a cada mercado
- Una persona, una web. La tecnología permite que cada persona / colectivo tenga una visión diferente de la web adaptada a sus necesidades.
- Infraestructura tecnológica como servicio. La demanda de uso de los canales digitales es variable por su propia naturaleza y las plataformas deben adaptarse de forma dinámica a la demanda.

#### *Robotización de procesos (RPA)*

RPA es una tecnología para automatizar procesos de una compañía, en la que un software dirige la ejecución de una o más tareas de la misma forma en que lo haría un trabajador.

La robotización de procesos aporta distintas ventajas:

- Disminución de los tiempos de operación

Un robot software no tiene tiempos de espera y puede trabajar ininterrumpidamente en tareas rutinarias que no requieran toma de decisiones complejas. Por lo tanto, tienen la capacidad de acelerar procesos de forma radical.

- Mejora el control y calidad de los procesos.

Cada robot es capaz de informar del trabajo realizado y de las excepciones encontradas para que se realice una intervención humana y por tanto el control de proceso es muy alto. Por otra parte, no comete errores que puedan degradar la calidad de la tarea.

- Escalado de operaciones

Por su carácter automático permite realizar operaciones de gran volumen que de otra forma serían inviables.

Entre enero y mayo de 2020, Renfe Operadora ha desarrollado un Plan Director de Robotización y automatización de Procesos (RPA). Se han identificado 325 actividades que pueden ser robotizadas, y hemos establecido un orden de prioridad para su desarrollo. Cuando los 325 procesos estén automatizados, 244 personas que trabajan en Renfe realizando tareas repetitivas pasarán a desarrollar actividades de mayor valor añadido para la compañía.

Ya se han realizado dos pruebas piloto con dos procesos “robotizables” para verificar las bondades de la automatización. Concretamente son la gestión de puesta de trenes a la venta y la automatización del proceso de aprobación de facturas.

### Proyecto TabTren

Con el objetivo de facilitar a los maquinistas los numerosos documentos tanto normativos como de carácter operativo en sus actividades diarias, surgió el proyecto TabTren. Este proyecto propone integrar a los maquinistas en los sistemas de información para facilitar la entrega de la documentación normativa y de servicio, así como la gestión de su jornada.

Para ello se implanta una plataforma de movilidad integral que incluye los propios dispositivos (tablets, beacons, etc.) así como una app que gestiona la información con la que va a trabajar el maquinista tanto en labores auxiliares como de conducción.

Los beneficios esperados son entre otros:

- Al maquinista le permite acceder a la información tanto normativa como operativa de forma inmediata desde cualquier lugar y a cualquier hora.
- A los Centros de Gestión, les proporciona absoluto control sobre la información distribuida, así como la recibida por cada maquinista.

El proyecto se inició en 2019 y se encuentra en fase productiva.

Desde esta plataforma se ha distribuido en formato digital, a finales de 2020, la actualización de la guía del maquinista instructor/a dirigida a los profesionales que imparten formación práctica en los cursos de habilitaciones y diseñada para ayudar a transmitir los valores del Grupo Renfe a los nuevos maquinistas.

Además del contenido vinculado específicamente a la formación en conducción profesional, la nueva guía incluye también aspectos relacionados con la cultura de seguridad operacional, la inclusión y la experiencia de cliente, alineado, todo ello, con nuestro Plan Estratégico.

#### *Control del aforo en estaciones*

En junio 2020, Renfe puso en marcha el proyecto piloto para controlar el aforo en estaciones de Cercanías y Rodalies. El proyecto permite analizar y controlar el aforo en tiempo real en esas estaciones, y ayudará a mejorar la gestión de los trenes.

Esta iniciativa está basada en el análisis de las imágenes de las cámaras de video-vigilancia instaladas en las estaciones. Mediante un sistema de algoritmos basados en inteligencia artificial, la tecnología aplicada es capaz de detectar, en tiempo real, si se rebasa la capacidad de aforo.

Asimismo, alerta de situaciones de aglomeración o congestión previamente definidas, lo que permitirá adoptar medidas correctoras necesarias, como puede ser el desplazamiento de efectivos a las zonas con mayor número de viajeros para evitar estas situaciones de aglomeración.

#### *Deducciones fiscales*

Las deducciones fiscales son un instrumento diseñado por la Administración para impulsar la innovación empresarial y se basa en deducciones en el Impuesto de Sociedades por la realización de proyectos de I+D+i.

Por cuarto año consecutivo, en 2020 Renfe tiene previsto acreditar en su declaración del Impuesto sobre Sociedades una deducción por el ejercicio de actividades de investigación y desarrollo e innovación tecnológica (I+D+i), en 2019. Una vez que se obtengan los certificados y sea ratificado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, la empresa podrá duducirse 1.217.000 euros.

En 2020 el Grupo Renfe ha solicitado a la Agencia de Certificación en Innovación Española, ACIE, que emita certificados de innovación tecnológica para el ejercicio contable de 2019 de las siguientes iniciativas del grupo Renfe: el proyecto 'Implementación de sistemas para la gestión integral de los talleres de trenes', desarrollada por Renfe Fabricación y Mantenimiento, los proyectos 'Nuevos canales y sistemas en la plataforma de Renfe Viajeros' y 'Nuevos desarrollos del sistema WIFI a bordo de trenes' de Renfe Viajeros; 'Plan de Transformación de procesos y sistemas' de Renfe Mercancías y 'Optimización del sistema de contabilidad y pagos' de Renfe Operadora.

Estos años han servido para adquirir experiencia y orientar los procesos a identificar y gestionar la innovación del Grupo Renfe. Gracias a la colaboración y la participación activa de todas las sociedades del grupo, junto con la Dirección de Finanzas y Administración y la Dirección de Innovación de la Entidad Pública Empresarial, la empresa podrá obtener deducciones acumuladas cercanas a 5,3 millones de euros derivadas de su actividad en I+D+i.

## 6. EFECTO COVID-19

La Organización Mundial de la Salud elevó el 11 de marzo de 2020 la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional.

Debido a esta situación, y como parte de las medidas tomadas por el Gobierno español para hacer frente a esta coyuntura, se produjo la declaración del estado de alarma recogida en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que se prolongó desde la publicación del RD citado hasta el 21 de junio de 2020.

Posteriormente, y con motivo de los efectos de la denominada “segunda ola”, se declaró nuevamente el estado de alarma entre el 25 de octubre de 2020 y el 9 de mayo de 2021.

Evidentemente, las declaraciones del estado de alarma, junto con las restricciones a la movilidad que han conllevado, han tenido y están teniendo un efecto sobre la economía que no podía dejar de afectar al transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril.

Sin embargo, dado el carácter transversal de las funciones desarrolladas por la EPE, fundamentalmente de apoyo a las sociedades en ámbitos económico financiero, de Recursos Humanos, de desarrollo y planificación, etc., así como la provisión de determinados servicios como la seguridad, la publicidad y el soporte informático, la cuenta de resultados de la EPE no se ha visto afectada como sí lo han sido las de las sociedades a las que presta los servicios citados anteriormente, los cuales, en todo caso, han seguido siendo prestados.

Sí cabe indicar que el devengo de los ingresos por servicios de formación para maquinistas, dadas las restricciones a la movilidad antes señaladas, ha registrado un importe en 2020 de algo menos de 8 millones de euros frente a los 10,2 millones registrados en 2019, lo que significa un 22% menos, diferencial que se irá recuperando según se vayan materializando los cursos.

Mención aparte merecen los proyectos internacionales desarrolladas bajo el paraguas de la EPE, concretamente los de Haramain y Texas.

En ambos casos, el método de contabilización de ingresos es el de “grado de avance”, por lo que a pesar de que el COVID ha supuesto una ralentización de los mismos, su reflejo en la aportación a los resultados de la EPE tiene en cuenta su particular contabilización.

Por último, el límite de incremento de endeudamiento fijado en 250 millones de euros para la EPE Renfe Operadora en la Ley de Presupuestos Generales del

Estado para 2018, prorrogada para los ejercicios 2019 y 2020, tuvo que ser ampliado hasta los 1.000 millones de euros como consecuencia de la pérdida de ingresos de los servicios de transporte de viajeros y mercancías prestados por las correspondientes filiales a causa de la pandemia, con el impacto en sus resultados que registran sus cuentas.

Hay que recordar que una de las principales funciones transversales de la EPE es la de prestar el soporte financiero a todo el Grupo RENFE.

Esta modificación del límite de endeudamiento se materializó en el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, cuyo artículo 15 se reproduce a continuación:

*Artículo 15. Endeudamiento de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.*

*Se autoriza a la entidad pública empresarial RENFE-Operadora a concertar operaciones de crédito durante el ejercicio presupuestario 2020 por un importe de 1.000 millones de euros. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo de las deudas a corto y largo plazo con entidades de crédito, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del ejercicio presupuestario. La autorización se refiere, en este caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 111.2 de la Ley General Presupuestaria, a las operaciones de crédito que no se concierten y cancelen dentro del año.*

Finalmente, y gracias a la intensa gestión realizada para minimizar el impacto en los resultados del Grupo, ha sido necesario incurrir en un incremento de endeudamiento de 831 millones de euros, sin agotar los 1.000 millones concedidos.

## 7. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades de la entidad pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por la Dirección General Económico Financiera de la Entidad conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

Los posibles riesgos relacionados con los instrumentos financieros utilizados por la entidad y la información relativa a los mismos se detallan a continuación:

### ***Riesgo de crédito.***

La entidad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito, no obstante establece las políticas de riesgo de crédito para las sociedades del Grupo de la que es dominante.

En este sentido el Grupo gestiona sus servicios estableciendo los límites de crédito y evaluando la solvencia de los clientes de forma periódica, bien mediante externos independientes o a través de información interna.

En el caso de que exista constancia de un elevado riesgo de crédito para un cliente concreto, se considera registrar el correspondiente deterioro de valor en su caso, y se reevalúa el límite de crédito concedido, que se elimina según las circunstancias.

Las correcciones valorativas por insolvencias de clientes implican un elevado juicio de valor por parte de la Dirección de la Entidad, quien efectúa una revisión de los saldos individuales con base en la calidad crediticia de los clientes, las tendencias actuales de mercado y la realización de análisis históricos de insolvencias a nivel agregado.

### ***Riesgo de liquidez***

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que la Entidad no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

El objetivo de la Entidad es mantener las disponibilidades líquidas necesarias para las sociedades del Grupo de las que es dominante, mediante los contratos de tesorería centralizada que la Entidad tiene suscritos con cada una de las sociedades. La Dirección General Económico Financiera de la Entidad establece diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener y contrata las pólizas de crédito necesarias para asegurar la liquidez del Grupo.

### ***Riesgo de tipo de cambio***

La Entidad no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales ya que las mismas están denominadas en euros, salvo las derivadas de dos proyectos: en Arabia Saudí, en el que participa a través de un consorcio de empresas para el desarrollo y explotación de una línea de alta velocidad, y donde parte de los contratos vinculados a este proyecto se encuentran referenciados parcialmente en euros o en riyales saudíes (SAR); y en Texas, en EE.UU., donde en 2018 la Entidad firmó un acuerdo con un grupo inversor denominado Texas Central Railroad, LLC, donde se sientan las bases de colaboración como asesor técnico para el desarrollo, diseño y construcción del proyecto de Alta Velocidad para unir las ciudades de Houston y Dallas, y donde parte de las operaciones se encuentran referenciadas al dólar.

Ocasionalmente se realizan otras operaciones en monedas distintas al euro, que en cualquier caso no son significativas.

Las transacciones que se hacen a través del Bureau Central de Clearing (BCC) con ferrocarriles extranjeros se hacen en euros, incluso las de países ajenos a esta moneda.

Las diferencias de cambio que se reflejan en las cuentas, corresponden principalmente a las variaciones del riyal saudí respecto al euro euro y a las generadas con respecto al dólar, ambas relativas a los proyectos mencionados.

### ***Riesgo de tipo de interés***

Con objeto de desarrollar su actividad, la entidad ha tomado préstamos y créditos con tipos de interés fijo o variable según las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, en función de la evolución de los tipos de interés.

La decisión de tomar a tipos de interés fijo o variable depende de la expectativa de los tipos futuros y de la vida de los créditos, no obstante, para determinados préstamos los tipos fijos son revisables cada cierto periodo permitiendo optar en dicho momento por un tipo de interés variable, o por un tipo fijo por un período adicional.

A 31 de diciembre de 2020 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Entidad del total de los préstamos tomados suponen un 96% (84% en 2019).

## 8. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

El Consejo de Administración de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, en su sesión del 17 de marzo de 2021, ha procedido, en relación con la Fase 2 del Proyecto “Haramain High Speed Railway”, a la aprobación del Settlement Agreement III (SA III) entre el Consorcio español y el Cliente saudí.

Como antecedentes de este acuerdo, hay que recordar que, pese al diseño originario del proyecto en dos fases (Construcción y Operación), a lo largo del mismo se han alcanzado diversos acuerdos con el Cliente (con su consiguiente reflejo a nivel interno entre los Socios), para llevar a cabo servicios de pasajeros de distinto alcance de forma simultánea a la fase de Construcción:

- Service Demonstration.
- CPS-1 y CPS-1 Extendido.

En el ejercicio 2020, como consecuencia de la pandemia (COVID-19), las autoridades sanitarias saudíes suspendieron, el 20 de marzo de 2020, los servicios de pasajeros en todas sus líneas. Si bien dicha suspensión fue alzada el 31 de mayo de 2020, la falta de un acuerdo con el Cliente para reanudar la operación en la línea Meca-Medina y para acordar una fecha definitiva para el inicio de la fase de Operación (Date for Commencement of Passenger Services o CPS Date), ha supuesto que durante el resto de 2020 no se hayan prestado más servicios comerciales.

No obstante, las negociaciones entre el Cliente y el Consorcio han sido constantes desde entonces, y ello, con el fin de lograr un acuerdo para que dicho reinicio tuviera lugar. Igualmente han sido ininterrumpidas las negociaciones en el plano interno, habiendo cristalizado las mismas en los correspondientes acuerdos internos, necesarios para que Renfe haya podido dar luz verde al mencionado SAIII, que concilia la voluntad del Cliente de reanudar los servicios comerciales (pese a que la estación de Jeddah estará inoperativa, al menos, hasta el verano de 2021) y las condiciones que ha planteado el Consorcio para que la reanudación tenga lugar.

En dicho SA III se prevé que la fecha del comienzo de los servicios de pasajeros sea el 31 de marzo de 2021 (CPS Date), y que, por tanto, en dicha fecha dé comienzo el plazo de 12 años pactado para la fase de Operación.

Por otra parte, profundizando en la estrategia de internacionalización de Renfe como uno de los pilares en que se apoya el Plan Estratégico 2019-2023 (con proyección a 2028), se están llevando a cabo diversas actuaciones con vistas al

establecimiento de alianzas y a la apertura de nuevas vías de negocio fuera del mercado nacional.

Entre las diversas iniciativas, se ha reparado en la empresa privada Leo Express, de nacionalidad checa, creada en 2010, y que comenzó a operar servicios en la modalidad “open access”, entre Praga y Ostrava.

Cuenta, entre otras características, con un parque de 10 unidades (5 de ellas eléctricas) y licencia y certificados de seguridad en vigor, además de:

- ✓ Capital humano preexistente y conocedor del mercado.
- ✓ Actividad en 3 países europeos (República Checa, Eslovaquia y Polonia).

Esta opción, que podría sustanciarse en la adquisición de hasta el 50% del capital por hasta 10 millones de euros, permitiría reducir el tiempo para la implantación de Renfe en Europa frente a un crecimiento orgánico, con buenas perspectivas para acceder con carácter inmediato a licitaciones de OSP en Alemania, República Checa y Polonia, así como en proyectos de alta velocidad.

## 9. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

### ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA A 31 de diciembre de 2020

<b>Presidente:</b>	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ
<b>Vocales:</b>	D. BENITO BERMEJO PALACIOS Dª. CRISTINA CARCELÉN HURTADO D. MIGUEL ÁNGEL CILLEROS SÁNCHEZ Dª. ANA DE LA CUEVA FERNÁNDEZ D. FRANCISCO FERRER MORENO D. JUAN JESÚS GARCÍA FRAILE Dª. MARÍA DEL CARMEN GARCÍA FRANQUELO D. GERARDO LUIS GAVILANES GINERÉS D. JESÚS MANUEL GÓMEZ GARCÍA D. JUAN ANTONIO LÓPEZ ARAGÓN D. RICARDO MAR RUIPÉREZ Dª. MARTA MARTÍNEZ GUERRA Dª. Mª. JOSÉ RALLO DEL OLMO D. MARIANO SANZ LUBEIRO D. PASCUAL VILLATE UGARTE
<b>Secretario del Consejo:</b>	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES
<b>Delegada Especial del Ministerio de Hacienda:</b>	Dª. Mª JOSÉ GUALDA ROMERO