Dirección General Económico-Financiera

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL
Renfe Operadora

• *CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS*
31 de Diciembre 2018

• *INFORME DE GESTIÓN*
Ejercicio 2018

• *ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA*
Ejercicio 2018

(Junto con Informe Auditoría)

MINISTERIO
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

AUDITORÍA DE CUENTAS CONSOLIDADAS

GRUPO RENFE Ejercicio 2018

Plan de control AP 2019

Código AUDInet 2019/417

Oficina Nacional de Auditoría

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: UUZA3YVFP21S8P1S en http://www.pap.minhap.gob.es

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN 1

II. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO: RESPONSABILIDAD DE LOS AUDITORES 2

III. OPINIÓN 3

IV. ASUNTOS QUE NO AFECTAN A LA OPINIÓN 4

V. INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS 5

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: UUZA3YVFP21S8P1S en http://www.pap.minhap.gob.es

I. INTRODUCCIÓN

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Oficina Nacional de Auditoría, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 del Grupo Renfe-Operadora, que comprenden el balance consolidado a 31 de diciembre de 2018, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

El Presidente del grupo Empresarial Renfe-Operadora es responsable de la formulación de las cuentas anuales de la entidad de acuerdo con el marco de información financiera que se detalla en la nota 2 de la memoria adjunta y, en particular, de acuerdo con los principios y criterios contables. Asimismo, es responsable del control interno que considere necesario para permitir que la preparación de las citadas cuentas anuales esté libres de incorrección material.

Las cuentas anuales del ejercicio 2018 a las que se refiere el presente informe fueron formuladas el 27 de junio de 2019 por el Presidente del Grupo y puestas a disposición de la Oficina Nacional de Auditoría telemáticamente el mismo día.

El grupo Empresarial Renfe-Operadora inicialmente formuló sus cuentas anuales el 29 de marzo de 2018 y fueron puestas a disposición de la Oficina Nacional de Auditoría en esa fecha. Dichas cuentas fueron modificadas el 24 de junio de 2019 y en la fecha indicada en el párrafo anterior.

La información relativa a las cuentas anuales queda contenida en el fichero GC1462_2018_F_190627_122435_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es 3EE7304ACFA0F5675BD2478DE3B0B05013171F6BC197515C00CE74E84BCCB2B1 y está depositado en la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: UUZA3YVFP21S8P1S en http://www.pap.minhap.gob.es

II. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO: RESPONSABILIDAD DE LOS AUDITORES

Nuestra responsabilidad es emitir una opinión sobre si las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan la imagen fiel, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público. Dichas normas exigen que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable, aunque no absoluta, de que las cuentas anuales están libres de incorrección material.

Una auditoría conlleva la aplicación de procedimientos para obtener evidencia adecuada y suficiente sobre los importes y la información recogida en las cuentas anuales. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la preparación y presentación razonable por parte del gestor de las cuentas anuales, con el fin de diseñar los 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. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de los criterios contables y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por el gestor, así como la evaluación de la presentación global de las cuentas anuales.

Nuestro trabajo no incluyó la auditoria de las cuentas anuales del ejercicio 2018 de las sociedades participadas por la entidad pública empresarial Renfe Operadora y cuyos datos sobre el valor neto contable y porcentaje de participación se detallan en el anexo II de la memoria consolidada. Las cuentas anuales de estas sociedades participadas han sido auditadas por otros auditores y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas se basa, en lo relativo a las participaciones indicadas, únicamente en el informe de dichos auditores.

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: UUZA3YVFP21S8P1S en http://www.pap.minhap.gob.es

III. OPINIÓN

En nuestra opinión, las cuentas consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo Renfe-Operadora a 31 de diciembre de 2018, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: UUZA3YVFP21S8P1S en http://www.pap.minhap.gob.es

IV. ASUNTOS QUE NO AFECTAN A LA OPINIÓN

IV.1. Párrafo de énfasis

Llamamos la atención respecto de lo señalado en la nota 24 “Otros ingresos de Explotación” de la memoria adjunta en la cual se informa de los ingresos relativos al Proyecto Haramain, por importe de 47.917 miles de euros en el ejercicio 2018 (41.631 miles de euros en 2017) obtenidos aplicando el método de grado de avance. Hasta el ejercicio 2017, la estimación del grado de avance se realizó bajo la hipótesis de que la fase de Operación (fase OPEX) tendría una duración de 7 años. Sin embargo, para el ejercicio 2018, la entidad estima como escenario más probable la duración de 12 años, por lo que se ha considerado este último periodo a efectos de realizar dicha estimación. Adicionalmente, en las cuentas anuales de 2018, la entidad se ha basado en los datos provisionales de un nuevo estudio de mercado, aún no finalizado, que pone de manifiesto una sensible disminución de la demanda de viajeros y, en consecuencia, de los ingresos asociados a la misma. A pesar de la reducción de los ingresos, la ampliación del plazo anteriormente señalado, así como la nueva estimación de los gastos asociados al Proyecto, que refleja una reducción de los mismos, permite a la Entidad considerar que se mantiene el estrecho margen previsto en ejercicios anteriores. Sin perjuicio de todo lo anterior, la Entidad considera que se cumplen todos los requisitos previstos en la Norma de Registro y Valoración 14 del Plan General de Contabilidad.

Por otra parte, en la nota 12 “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” se recoge el derecho de cobro pendiente de facturar por la aplicación del método de grado de avance a Saudi Railways Organization, por importe de 163.459 miles de euros (127.478 miles de euros en el ejercicio 2017).

Esta cuestión no modifica nuestra opinión.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: UUZA3YVFP21S8P1S en http://www.pap.minhap.gob.es

V. INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

La Entidad ha elaborado un Informe de Gestión que contiene las explicaciones que se consideran oportunas respecto a la situación y evolución de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y sus sociedades dependientes y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que la información contable que contiene concuerda con la de las cuentas anuales auditadas.

Asimismo, de conformidad con lo previsto en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria la Entidad tiene que presentar junto con las cuentas anuales, un informe relativo al cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume como consecuencia de su pertenencia al sector público.

Nuestro trabajo se ha limitado a verificar que se han elaborado de acuerdo con su normativa reguladora y que la información contable que contienen concuerda razonablemente con la de las cuentas anuales auditadas.

Señalar que, no siendo obligatorio para Renfe Operadora, al ser una entidad pública empresarial, el cumplimiento del apartado 5 del artículo 49 del Código de Comercio en su redacción vigente dada por la Ley 11/2018, de incluir un estado de información no financiera en el informe de gestión, la entidad ha incluido dicho estado en documento junto a las cuentas anuales y el informe de gestión consolidado del grupo Renfe Operadora y Sociedades dependientes, por razones de transparencia. En nuestro trabajo no hemos realizado verificaciones sobre dicho estado.

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 IV de la Oficina Nacional de Auditoría, y una Auditora Nacional Directora de Equipos, en Madrid, a 27 de junio de 2019.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: UUZA3YVFP21S8P1S en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2018

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE–Operadora y sociedades dependientes

Balances Consolidados a
31 de diciembre de 2018 y 2017

(Expresados en miles de euros)

Activo	Nota	31.12.2018	31.12.2017
Inmovilizado intangible	5	46.495	51.219
Inmovilizado material	6	6.265.942	6.342.448
Inversiones inmobiliarias		323	102
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		139.944	137.301
Participaciones puestas en equivalencia	8	137.167	137.301
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	28	2.777	-
Inversiones financieras a largo plazo	10	177.579	164.823
Activos por impuesto diferido	22	4.086	4.835
Periodificaciones a largo plazo	12	14.485	16.622
Total activos no corrientes		6.648.854	6.717.350
Activos no corrientes mantenidos para la venta	6	3.645	-
Existencias	11	99.584	89.256
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	12	1.785.324	1.380.824
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		340.458	307.929
Sociedades puestas en equivalencia		26.030	29.868
Activos por impuesto corriente		7.508	21.531
Otros deudores		1.411.328	1.021.496
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo		132	2.889
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	28	132	2.889
Inversiones financieras a corto plazo	10	8.903	4.737
Otros activos financieros		8.903	4.737
Periodificaciones a corto plazo		2.660	3.731
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	13	52.704	20.004
Total activos corrientes		1.952.952	1.501.441
Total activo		8.601.806	8.218.791

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes

Balances Consolidados al
31 de diciembre de 2018 y 2017

(Expresados en miles de euros)

Pasivo	Nota	31.12.2018	31.12.2017
Fondos propios	14		
Aportación patrimonial		3.449.436	3.449.436
Reservas		(466.798)	(534.160)
Resultado atribuido a la sociedad dominante		111.363	69.764
Total Fondos propios		3.094.001	2.985.040
Ajustes por cambios de valor	14		
Diferencias de conversión		15.841	13.730
Otros ajustes por cambios de valor		(27)	70
Total Ajustes por cambios de valor		15.814	13.800
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15	20.402	22.001
Socios externos	14	1.508	3.846
Total patrimonio neto		3.131.725	3.024.687
Provisiones a largo plazo	16	92.790	101.269
Deudas a largo plazo	18 y 19	3.091.648	3.601.277
Deudas con entidades de crédito		3.078.175	3.583.973
Otros pasivos financieros		13.473	17.304
Pasivos por impuesto diferido	22	16.571	17.098
Total pasivos no corrientes		3.201.009	3.719.644
Provisiones a corto plazo	16	59.031	53.936
Deudas a corto plazo		1.359.044	612.097
Deudas con entidades de crédito	18	1.304.925	551.054
Otros pasivos financieros		54.119	61.043
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	18	1.074	-
Otras deudas		1.074	-
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	20	802.083	763.014
Proveedores a corto plazo		526.945	505.997
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia		77.502	68.899
Pasivos por impuesto corriente		1	1
Otros acreedores		197.635	188.117
Periodificaciones a corto plazo	17	47.840	45.413
Total pasivos corrientes		2.269.072	1.474.460
Total patrimonio neto y pasivo		8.601.806	8.218.791

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes

Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas
para los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2018 y 2017

(Expresadas en miles de euros)

	Nota	2018	2017
Importe neto de la cifra de negocios	23	2.514.285	2.441.188
Trabajos realizados por la empresa para su activo	6	136.727	144.364
Aprovisionamientos	11	(95.610)	(89.287)
Consumo de mercaderías		(4.255)	-
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares		(79.418)	(76.221)
Trabajos realizados por otras empresas		(11.737)	(11.168)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprov.		(200)	(1.898)
Otros ingresos de explotación	24	1.343.203	1.015.057
Gastos de personal	25	(915.197)	(892.817)
Otros gastos de explotación	26	(2.444.930)	(2.111.557)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(366.749)	(364.922)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	15	599	647
Exceso de provisiones		6.904	1.234
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(16.100)	(22.560)
Deterioro y pérdidas		5.114	(22.993)
Resultados por enajenaciones y otras	6	(21.214)	433
Otros resultados		10	146
Resultado de explotación		163.142	121.493
Ingresos financieros		5.656	3.294
Gastos financieros		(49.032)	(53.893)
Diferencias de cambio		(20)	580
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(6.177)	(8.119)
Deterioro y pérdidas		(6.177)	(8.119)
Resultado financiero	27	(49.573)	(58.138)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	8	7.357	6.948
Deterioro y resultado por pérdida de influencia significativa de participaciones puestas en equivalencia		-	639
Resultado antes de impuestos		120.926	70.942
Impuesto sobre beneficios	22	(9.508)	(1.134)
Resultado del ejercicio		111.418	69.808
Resultado atribuido a socios externos		55	44
Resultado atribuido a la Entidad dominante		111.363	69.764

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2018 y 2017

A) Estados Consolidados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

	Nota	2018	2017
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		111.418	69.808
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Activos financieros disponibles para la venta		(97)	34
Por cobertura de flujos de efectivo			-
Subvenciones, donaciones y legados	15	2.821	18.000
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		32	-
Diferencias de conversión	14	2.815	(6.499)
Efecto impositivo		(1.408)	(2.875)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		4.163	8.660
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por cobertura de flujos de efectivo		-	1.791
Subvenciones, donaciones y legados	15	(4.946)	(2.266)
Efecto impositivo		1.230	119
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(3.716)	(356)
Total de ingresos y gastos reconocidos		111.865	78.112

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2018 y 2017

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios						
	Aportación Patrimonial	Reservas y resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Socios externos	Total
Saldo final año 2016	3.449.436	(498.409)	(35.266)	17.296	10.199	3.801	2.947.057
Ajustes por cambios de criterios y errores del ejercicio 2016 y anteriores	-	-	(761)	-	-	-	(761)
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2017	3.449.436	(498.409)	(36.027)	17.296	10.199	3.801	2.946.296
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	69.764	(3.497)	11.801	44	78.112
III. Otras variaciones en el Patrimonio Neto							
1. Distribución del beneficio de 2016	-	(36.027)	36.027	-	-	-	-
2. Otros movimientos	-	276	-	1	1	1	279
Saldo final año 2017	3.449.436	(534.160)	69.764	13.800	22.001	3.846	3.024.687
Ajustes por cambios de criterios y errores del ejercicio 2017	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ajustado, inicio del ejercicio 2018	3.449.436	(534.160)	69.764	13.800	22.001	3.846	3.024.687
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	32	111.363	2.014	(1.599)	55	111.865
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto							
1. Distribución del beneficio de 2017	-	69.764	(69.764)	-	-	-	-
2. Adquisición de participaciones a socios externos	-	(661)	-	-	-	(2.393)	(3.054)
3. Otros movimientos	-	(1.773)	-	-	-	-	(1.773)
Saldo final año 2018	3.449.436	(466.798)	111.363	15.814	20.402	1.508	3.131.725

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Expresados en miles de euros)	2018	2017
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	120.926	70.942
2. Ajustes del resultado	474.670	499.484
a) Amortización del inmovilizado	366.749	364.922
b) Correcciones valorativas por deterioro	3.933	32.147
c) Variación de provisiones	39.442	50.014
d) Imputación de subvenciones	(599)	(647)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	21.214	(433)
f) Resultado por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	-	-
g) Ingresos financieros	(5.656)	(3.294)
h) Gastos financieros	49.032	53.893
i) Diferencias de cambio	(417)	(567)
j) Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	972	3.449
3. Cambios en el capital corriente	(416.512)	(261.619)
a) Existencias	(10.528)	(7.664)
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	(390.948)	(352.311)
c) Otros activos corrientes	3.673	11.070
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	39.048	138.177
e) Otros pasivos corrientes	(52.277)	(50.891)
…f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(5.480)	-
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(66.219)	(77.682)
a) Pagos de intereses	(47.103)	(51.873)
b) Cobros de dividendos	592	1.132
c) Cobros de intereses	-	34
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(17.802)	(16.807)
e) Otros pagos (cobros)	(1.906)	(10.168)
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación	112.865	231.125
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
6. Pagos por inversiones	(338.925)	(434.328)
a) Sociedades del Grupo neto de efectivo en sociedades consolidadas	(955)	-
b) Inmovilizado intangible	(13.939)	(14.914)
c) Inmovilizado material	(303.421)	(295.382)
d) Otros activos	(20.610)	(124.032)
7. Cobros por desinversiones	12.051	5.521
a) Sociedades del Grupo neto de efectivo en sociedades consolidadas	-	-
b) Inmovilizado material	12.051	4.921
c) Otros activos financieros		600
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(326.874)	(428.807)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Expresados en miles de euros)

	2018	2017
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	(3.054)	-
a) Adquisición de participaciones a socios externos	(3.054)	-
9. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	249.326	149.319
a) Emisión	639.621	1.124.806
1. Deudas con entidades de crédito	639.621	1.105.400
2. Otras deudas	-	19.406
b) Devolución y amortización de	(390.295)	(975.487)
1. Deudas con entidades de crédito	(390.295)	(975.487)
10. Flujos de efectivo de las actividades de financiación	246.272	149.319
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	437	(14)
E) Aumento/Disminución neta del efectivo equivalente	32.700	(48.377)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	20.004	68.381
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	52.704	20.004

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

1. Naturaleza, Actividades de la Entidad, Entorno jurídico legal y Composición del grupo

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (en adelante RENFE-Operadora, la Entidad o la Entidad dominante) 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, su domicilio social y fiscal se encuentra en Avenida Pío XII, 110, de Madrid y su número de identificación fiscal es Q-2801659-J. La información relativa a las participaciones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas se presenta en el Anexo II.

La disposición adicional única de la Orden HAP/1724/2015, de 31 de julio, por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, determina que las entidades públicas empresariales que sean dominantes de un grupo deberán presentar cuentas anuales consolidadas conforme a los requerimientos de la normativa mercantil. El ejercicio 2008 fue el primero en el que la Entidad estuvo obligada a formular cuentas anuales consolidadas.

La actividad y el entorno jurídico legal aplicable al Grupo se detallan a continuación:

La actividad principal del Grupo consiste en la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento, la venta y el alquiler del material rodante.

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 unirá La Meca y Medina en Arabia Saudí. El 30 de octubre de 2018 la Entidad ha firmado un acuerdo con un grupo inversor denominado Texas Central Railroad, LLC, este acuerdo sienta las bases de colaboración en el proyecto de Alta Velocidad para unir las ciudades de Houston y Dallas, en el estado de Texas (EE.UU).

RENFE-Operadora, tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Fomento a través de su titular según se establece en el Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 362/2017, de 8 de abril.

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.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Renfe correspondientes al ejercicio 2017 aprobadas por su Consejo de Administración, mostraron un beneficio atribuido a la entidad dominante de 69.764 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 3.024.687 miles de euros. Estas cuentas anuales consolidadas junto con el informe de gestión del grupo y el informe de auditoría se encuentran disponibles en www.renfe.com.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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.

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 ha modificado 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 de viajeros que desarrolla Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Viajeros) son actualmente prestados en cuatro 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. La LSF lo concluye de igual forma y señala que tendrán la consideración de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística aquellos servicios en los que, teniendo o no carácter periódico, la totalidad de las plazas ofertadas en el tren se prestan en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global en el que, aparte del servicio de transporte ferroviario, se incluyan, como principales, servicios para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales o de ocio, siendo el servicio de transporte por ferrocarril complemento de los anteriores.

  En ningún caso se podrá asimilar a esta actividad aquella que tuviera como objeto principal o predominante el transporte de viajeros por ferrocarril.

- Los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia que tienen previsto 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

- 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 transporta viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

Los servicios de transporte de mercancías, que son prestados a través de la sociedad Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., (en adelante Renfe Mercancías) están 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).

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, introduce una serie de modificaciones en la regulación del transporte ferroviario, que básicamente consiste 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 desarrollab 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 ferroviaria de interés general de ancho ibérico, vías de ancho convencional, 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 (en adelante Reglamento 1370).

c) Estatuto de la Entidad Dominante

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

i) Actividades y objeto de la Entidad Dominante

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 desarrollen.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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 40/2015, en la legislación presupuestaria y en su Estatuto. En todo caso, le es de aplicación lo previsto en la LSF y en su normativa de desarrollo.

El régimen de contratación y adquisición de RENFE-Operadora se somete a las normas del Derecho Privado sin perjuicio de que para la preparación y adjudicación de los contratos le sea de aplicación lo dispuesto en la legislación de contratación pública prevista para los llamados sectores especiales. En concreto, el régimen de contratación y adquisición de RENFE-Operadora se somete a las normas del Derecho Privado sin perjuicio de lo determinado por la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales -en adelante LCSE (Ley de Contratos de Sectores Excluidos)-. Esta ley no es aplicable a los siguientes contratos:

- Los contratos de obras, servicios y suministros cuyo importe estimado sea inferior al establecido en el artículo 16 de la LCSE.

- Los contratos excluidos de la LCSE en virtud de lo dispuesto en sus artículos 14 y 18.

Desde el pasado día 9 de marzo de 2018, los contratos a los que no resulta de aplicación la LCSE se regulan por lo establecido en los artículos 321 y 322 de Ley de Contratos del Sector Público, Ley 9/2017, de 8 de noviembre (en adelante LCSP). Asimismo, en aplicación de lo establecido en el artículo 321.1 de la citada LCSP, la Sociedad tiene aprobadas las correspondientes instrucciones de contratación, que están publicadas en su web corporativa y se difunden en la Plataforma de Contratación del Sector Público en el perfil del contratante.

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, a las que se dicten en su desarrollo y 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 Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

iv) Régimen presupuestario

La Entidad elaborará anualmente, de forma coherente con el Contrato-Programa o acuerdos que se encuentren en vigor sus presupuestos estimativos de explotación y capital, con la estructura que determine el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, 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 de titularidad de RENFE-Operadora están sujetas a lo dispuesto en 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.

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 del Grupo comienza el día 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre de cada año.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

vi) Régimen de personal

La disposición adicional primera de la LSF, 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 entenderá que existe 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 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 serán atendidas exclusivamente con personal de RENFE-Operadora. La integración del personal de la Entidad en la Sociedad no ha supuesto en ningún caso incremento de dotaciones, retribuciones, ni otros gastos de personal al servicio del sector público y se ha realizado 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.

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 considerasen 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 acordara 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 (e)).

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.

Con la entrega de los inmuebles y de las cantidades establecidas en el Acuerdo a RENFE-Operadora, quedarán cancelados la totalidad de los mencionados derechos de uso a su favor.

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 encuentren 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Una vez obtenida la información del inventario patrimonial de ADIF sobre los terrenos de los recintos de taller acordados, se procederá a la inscripción registral y regularización catastral de los inmuebles, a favor de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A., realizando los ajustes pertinentes en el patrimonio de la Entidad y en el valor de la participación de dicha sociedad, que en cualquier caso no se estima que sea por un importe significativo.

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.

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 que consistentes en:

- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de transporte de viajeros de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la entidad de nueva constitución, Renfe Viajeros, que adquirirá por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.
- El conjunto y logística elementos patrimoniales integrantes en la unidad de transporte ferroviario de mercancías de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la entidad 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 incluyen 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 elementos rodantes de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la entidad 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 Dominante.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

e) Servicios de transporte ferroviario de interés público

El régimen por el que se prestan los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril viene regulado a nivel europeo por el Reglamento 1370, cuyo objetivo consiste en definir las modalidades según las cuales las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar.

Con ese fin, el Reglamento 1370 define las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer o contratar Obligaciones de Servicio Público (en adelante OSP), compensan a los operadores de servicios públicos por los costes que se hayan derivado y conceden derechos exclusivos en contrapartida por la ejecución de OSP.

En ejecución del Reglamento 1370, tanto la Administración General del Estado (en adelante AGE) como determinadas comunidades autónomas, han declarado sujetos a OSP determinadas relaciones de servicios ferroviarios de viajeros, prestados por Renfe Viajeros en la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG).

1. Acuerdos del Consejo de Ministros sobre Obligaciones de Servicio Público

Los actuales servicios ferroviarios OSP competencia de la AGE fueron declarados por el Consejo de Ministros en su reunión del 15 de diciembre de 2017 siendo prestados por Renfe Viajeros en la RFIG, según se detallan en el propio Acuerdo, y comprenden los siguientes:

- “Cercanías” (se incluyeron nuevas relaciones por su interés social, respecto a la anterior declaración de OSP).
- "Media Distancia" prestados en la red de ancho convencional (con carácter general aquellas con un índice de aprovechamiento superior al 15%).
- "Alta velocidad Media Distancia" (AVANT), prestados en la red Altas Prestaciones (con carácter general aquellas con un índice de aprovechamiento superior al 30%)
- "Cercanías" y "Media Distancia" prestados en la red de ancho métrico

En el plazo máximo de cuatro años desde la aprobación del Acuerdo, todos los servicios ferroviarios declarados como Obligación de Servicio Público serán revisados, en lo que se refiere a esta calificación, en este acuerdo.

El Ministerio de Fomento deberá formalizar con Renfe Viajeros el contrato de servicio público relativo a las condiciones en que se habrán de ejercer las obligaciones de servicio declaradas por el Acuerdo, estableciendo las condiciones para su compensación, que se llevará a cabo previa auditoría de la aplicación de los criterios de imputación de ingresos y gastos por la IGAE.

En caso de que alguna Comunidad Autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario de viajeros sobre alguna de las relaciones que no han sido declaradas de OSP por la AGE, dicha Comunidad Autónoma podrá formalizar el correspondiente contrato con Renfe Viajeros, asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

2. Contrato entre la Administración General del Estado (AGE) y RENFE-Viajeros.

Con fecha 18 de diciembre de 2018 se ha formalizado el vigente contrato entre la AGE y Renfe Viajeros, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia Convencional", "Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)" y "Ancho Métrico", competencia de la AGE, sujetos a OSP en el periodo 2018-2027, con efectos desde el 1 de enero de 2018 y una duración de 10 años con opción a 5 años adicionales en los términos establecidos en el propio acuerdo. No obstante lo anterior, en el segundo trimestre del año 2023, se evaluará el cumplimiento del indicador de eficiencia de gestión del contrato, cuyo incumplimiento podría acarrear la rescisión del mismo con fecha 31 de diciembre de 2023.

Este nuevo contrato incluye una partida destinada a remunerar el capital invertido a través de un beneficio razonable, calculado como el 3% de los ingresos de tráfico reales del ejercicio, siempre que no se supere el techo de gasto anual contemplado en el contrato.

A su vez contempla una serie de incentivos y penalizaciones, relativos tanto a la calidad del servicio como a la variación de costes imputables a la gestión, en ambos casos sin superar el techo de gasto.

Los aspectos fundamentales del contrato son los siguientes:

- La Sociedad asumirá la dirección y gestión de los servicios, que incluirá la operación de los trenes, su explotación comercial y la gestión de las estaciones de Cercanías en virtud del Convenio suscrito con Adif.
- Las tarifas de aplicación a la venta de títulos de transporte de los servicios objeto del contrato serán objeto de revisión, y en su caso aprobación, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a propuesta del Ministerio de Fomento y previo informe favorable de la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Economía y Empresa.
- Los servicios deberán ser prestados con arreglo a los niveles de calidad señalados en el contrato y serán anualmente evaluadas por un evaluador externo, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Transporte Terrestre.
- Se establece la obligación a la Sociedad de mantener una contabilidad analítica separada por tipología de servicios (Cercanías con desagregación de núcleos, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico), de forma que los costes se imputen con arreglo a las normas contables y fiscales vigentes ya a los criterios informados por la IGAE, que no se imputen costes ni ingresos relacionados con otras actividades de la Sociedad a los servicios objeto del contrato, y que no puedan transferirse los ingresos a otra actividad de la Sociedad.
- La AGE concede a la Sociedad el derecho de explotar en exclusiva los servicios objeto del contrato durante la vigencia del mismo.
- Se establece un procedimiento de cálculo de la compensación que tendrá en cuenta los costes totales de la prestación de los servicios, los ingresos procedentes de los títulos transporte, o cualquier otro derivado de la explotación de los servicios, más (o menos) el resultado de los incentivos y las penalizaciones que en su caso resulten de aplicación. Además, se incorpora un beneficio razonable calculado como el 3% de los ingresos de tráfico reales del ejercicio, siempre y cuando no se supere el techo de gasto anual.
- La IGAE auditará la aplicación de los criterios de imputación de ingresos y gastos a efectos de lo señalado en el Reglamento 1370 y comprobará que el cálculo de la compensación se ajuste a la realidad contable y no sea excesiva.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

- La Sociedad elaborará una propuesta de liquidación provisional que será objeto de aprobación provisional por parte de la Comisión de Seguimiento del contrato, y será objeto de informe de auditoría por parte de la IGAE, tras el cual se aprobará la liquidación definitiva por parte de la Comisión de Seguimiento, para proceder al cargo o al abono de la cantidad final que resulte de la liquidación.
- El contrato tiene establecido un mecanismo de revisión de sus condiciones ante modificaciones legislativas, circunstancias excepcionales o acuerdo de las partes.
- Previa audiencia de la Comisión de Seguimiento, las partes podrán revisar, de mutuo acuerdo, el contenido del contrato para alcanzar una mejor satisfacción del interés público o una mayor eficiencia del sistema de transporte. Las modificaciones del contrato deberán ser previamente informadas por la CDGAE.

Para la compensación de 2018 el Ministerio tenía previsto abonar en el cuarto trimestre un importe de 481.139 miles de euros en concepto de entrega a cuenta, que se han cobrado en 2019. Durante 2019, la AGE abonará un máximo de 357.397 miles de euros y el resto se abonará una vez aprobada la liquidación definitiva no más tarde del primer trimestre de 2020. No serán de aplicación los incentivos y penalizaciones en la liquidación del ejercicio 2018 (véase nota 11.e) i)).

En este nuevo acuerdo se establece la forma de cobro para ejercicios posteriores, básicamente dos entregas a cuenta en el propio ejercicio y en el ejercicio siguiente, y la liquidación definitiva en el segundo ejercicio posterior al que se refiera la prestación.

El importe de dichas compensaciones se abonará con cargo a la aplicación 17.39.441M.442 prevista cada año a tal efecto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de acuerdo con el siguiente calendario e importes estimados:

Miles de euros	Año de consignación y pago PGE												
Año de devengo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
2018	481.139	357.397	93.171										931.707
2019		612.822	233.293	94.013									940.128
2020			610.936	233.102	93.782								937.820
2021				610.285	237.712	94.222							942.219
2022					605.906	250.517	95.158						951.581
2023						592.661	281.546	97.134					971.341
2024							560.696	330.877	99.064				990.637
2025								509.389	391.458	100.094			1.000.941
2026									446.878	461.243	100.902		1.009.023
2027										376.063	540.463	101.836	1.018.362
	481.139	970.219	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	641.365	101.836	9.693.759

Estas cantidades suponen el compromiso de gasto máximo en concepto de compensación económica total en caso de que se realicen inversiones asociadas a la renovación del parque de material rodante dedicado a la prestación del servicio objeto de este contrato, las cuales han de ser informadas previamente a la CDGAE, si bien la cuantía en concepto de compensación económica por el déficit de explotación en la prestación de la OSP, sin tener en cuenta el efecto de las inversiones no superará 9.251.302 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

A la finalización del contrato, y en caso de licitación del mismo, el Ministerio de Fomento exigirá la subrogación del material rodante adquirido para la prestación de los servicios del contrato, al operador que resulte adjudicatario, debiendo compensar a Renfe Viajeros por el valor de mercado de los activos.

Anteriormente, con fecha 18 de octubre de 2016, se formalizó el contrato entre la AGE y Renfe Viajeros, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de "Cercanías", "Media Distancia" y "Ancho Métrico", competencia de la AGE, sujetos a OSP en el periodo 2016.

Dicho contrato establecía las condiciones conforme a las que la Sociedad debía prestar dichos servicios, así como la compensación a que tendría derecho, en los términos previstos por el Reglamento 1370, y lo dispuesto en el artículo 59 de la LSF. Con fecha 30 de diciembre de 2016 fue formalizada su prorroga por un periodo adicional de un año a contar desde el día 1 de enero de 2017.

No obstante, de la misma forma que ocurría en los contratos anteriores y a diferencia del actual contrato en vigor, en el cálculo de la compensación no se incluía la existencia de una partida destinada a remunerar el capital invertido por la empresa para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato (beneficio razonable), tal y como se recoge en el propio Reglamento 1370. Asimismo, en este contrato no se tenían en cuenta incentivos ni penalizaciones como en el contrato de 2018, siendo el resto de los aspectos fundamentales muy similares a los del actual contrato.

El importe anual máximo de compensación sin tener en cuenta el efecto de las inversiones de renovación del material rodante es el siguiente:

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Miles de euros	931.707	934.123	931.823	929.366	926.739	924.808	921.997	919.823	916.138	914.778	9.251.302

En la cláusula séptima de dicho contrato estaba prevista una compensación máxima a pagar por la AGE por los servicios prestados en 2016 por un importe de 495.376 miles de euros y por igual cuantía para el 2017, estos últimos pagaderos siguiendo para ello el procedimiento establecido en la cláusula octava de dicho contrato, esta prórroga finalizó el 31 de diciembre de 2017.

La aplicación de los nuevos cánones que establecían los artículos 97 y 98 de la LSF a partir del 1 de julio de 2017, determinó un incremento importante para Renfe Viajeros de los costes reales de la prestación de los servicios OSP recogidos en el Contrato con la AGE. Por este motivo, en noviembre de 2017 el Ministerio de Fomento acordó con la Sociedad una adenda al contrato, por la que la AGE asumía la obligación de abonar a la Sociedad una cantidad adicional máxima de 226.451 miles de euros, en concepto de entrega a cuenta de la liquidación definitiva, aprobada por la Comisión de Seguimiento (véase nota 11, e) i)).

3. Servicios de transporte ferroviario de interés público competencia de la Generalidad de Cataluña

Mediante Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, el Estado traspasó a la Generalidad de Cataluña, con fecha efectiva a partir del día 1 de enero de 2010, las funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el ámbito de las cercanías de Barcelona, en función del acuerdo adoptado por la Comisión Bilateral Generalidad – Estado de fecha 21 de julio de 2009, y en los términos del acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 22 de diciembre de 2009.

Por otro lado, el Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, recogió el traspaso del Estado a la Generalidad de Cataluña de las funciones de la AGE correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de vías de ancho convencional ibérico de la red ferroviaria de interés general cuyo recorrido discurriera íntegramente en el ámbito territorial de Cataluña, con fecha efectiva a partir del 1 de enero de 2011, en los términos del acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 17 de noviembre de 2010.

Los acuerdos adoptados básicamente consistían en lo siguiente:

- Las funciones que asumía la Generalidad de Cataluña comprendían la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de dicho servicio, así como la potestad tarifaria sobre el mismo.
- Las funciones objeto de valoración que se traspasaban a la Generalidad de Cataluña se venían realizando por RENFE-Operadora en el marco del Contrato-Programa 2006-2010 entre la AGE y la Entidad a la fecha de adopción de este acuerdo, por lo que no se incluyó valoración económica del coste efectivo de dichas funciones al estar incorporado para el ejercicio 2010 al citado Contrato-Programa.

El 13 de enero de 2010, la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora firmaron un convenio en el que se establecía y concretaba la dirección y gestión de la prestación del servicio de Cercanías en Barcelona. La vigencia de este convenio iba desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2010, habiendo sido prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2011, y estableciéndose la prórroga tácita del mismo por periodos anuales.

Entre los aspectos más relevantes de este convenio destacaban los siguientes:

- RENFE-Operadora constituiría un Área de Negocio específica Cercanías – Cataluña a fecha 1 de enero de 2010, en la que se integraría la Dirección de Cercanías Metropolitanas de Barcelona.
- Se crearía un Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalidad de Cataluña / RENFE-Operadora al que se le atribuirían determinadas funciones relativas a la Dirección del Servicio de Cercanías en Barcelona.
- Los servicios quedaban definidos de acuerdo con lo establecido en el Presupuesto de RENFE-Operadora (en adelante el Órgano Mixto) para el ejercicio 2010, que se inscribía en el marco del Contrato-Programa 2006-2010 entre RENFE-Operadora y la AGE.
- El Órgano Mixto podría proponer la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalidad de Cataluña debería satisfacer a RENFE-Operadora.

Asimismo, el Acuerdo de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales de 22 de diciembre de 2009 (en adelante Acuerdo CMAEF 22.12.09), de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestado por RENFE-Operadora en Barcelona, establecía que "*La Generalidad de Cataluña asume, en el ejercicio 2010, la gestión y dirección del transporte ferroviario de viajeros correspondiente a cercanías de Barcelona, en los términos y condiciones establecidos en el Acuerdo de subrogación de la posición de la Administración General del Estado*

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

en el Contrato-programa suscrito entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora, para el periodo 2006-2010".

Con fecha 14 de diciembre de 2010, se firmó la segunda adenda de modificación al Convenio entre la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora en la que se establece y concreta la dirección y gestión de la prestación del servicio de Cercanías en Barcelona, para su ampliación a los servicios Regionales. Mediante esta adenda se adaptaba el mencionado Convenio, para la adscripción de los servicios regionales de transporte de viajeros sobre la red de vías de ancho convencional de ibérico en Cataluña a la organización del servicio de cercanías, del que la Generalidad de Cataluña es la Administración titular desde el 1 de enero de 2010.

La prestación de los servicios ferroviarios de cercanías en Cataluña fue declarada de servicio público por la Generalidad de Cataluña mediante el Acuerdo GOV/111/2010, de 1 de junio, y la prestación de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de vías de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general en Cataluña, lo fue declarada por el Acuerdo GOV/256/2010, de 14 de diciembre.

RENFE-Operadora a partir del 1 de enero del 2011 incorporó los servicios regionales mencionados en el Área de Negocio específica de Cercanías de Cataluña.

El Órgano Mixto en su sesión de 17 de junio de 2013 de forma unánime aprobó la propuesta de "Contrato de servicio público para la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales de titularidad de la Generalidad de Cataluña sobre la red ferroviaria de interés general, 2011-2015", comprometiéndose ambas partes, en el ámbito de sus respectivas responsabilidades, a desplegar la actividad necesaria para que su tramitación se lleve a término.

Las características principales de este contrato son las siguientes:

- Duración: 2011-2015.
- Los estándares de calidad, los compromisos y las condiciones son las que se establecen de mutuo acuerdo entre las partes firmantes del presente Contrato de servicio público, tomando como referencia, además, las contenidas en el Contrato que la AGE haya subscrito con RENFE-Operadora para los servicios públicos de cercanías y regionales en el resto del Estado.
- Capacidad de la Generalidad, en uso de sus competencias, para aplicar una política tarifaria diferente o requerir unos estándares de calidad, compromisos y condiciones diferentes a las que se establezcan en el futuro Contrato entre la AGE y RENFE-Operadora para los servicios públicos de cercanías y regionales.
- Según el régimen económico establecido en su cláusula Decimonovena, Contraprestación económica por los servicios prestados, la evolución de la compensación económica prevista por los servicios prestados es la siguiente:

2011	*2012*	*2013*	*2014*	*2015*
130.222	*106.239*	*116.447*	*116.900*	*119.965*

Este contrato se encuentra en fase de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalidad, en el mismo se exponen los parámetros que habrán de ser utilizados para el cálculo de la compensación que al prestador de los servicios le correspondería recibir, de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento 1370, el cual desarrolla el esquema conceptual para el cálculo de dicha compensación, que incluye, entre otras partidas, una destinada a remunerar el capital invertido por la empresa para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato (beneficio razonable).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Los importes correspondientes a los ejercicios 2011 a 2013 fueron liquidados tras los correspondientes informes de auditoría de verificación de las propuestas de liquidación, en los que la IGAE minoraba las cantidades a liquidar fundamentalmente por la no consideración del beneficio razonable, que sí, venía considerando en la propuesta de Contrato con la Generalidad. En los ejercicios siguientes no se incluye beneficio razonable alguno en la propuesta de liquidación que verifica la IGAE.

La no consideración de importe alguno en concepto de beneficio razonable, tal como expresa la propia IGAE en sus informes de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación emitidos hasta la fecha, no suponen ningún pronunciamiento sobre el derecho de la Sociedad a obtener una compensación por tal concepto.

No obstante lo anterior, y si bien la propuesta de Contrato de Servicio Público 2011-2015 aprobada por el Órgano Mixto con fecha 17 de junio de 2013, recoge explícitamente la compensación en concepto de beneficio razonable y como expresamente prevé el Reglamento 1370, la IGAE considera que por tratarse de un documento pendiente de aprobación por la CMAEF y ratificación por la Comisión Bilateral Estado-Generalidad, la fijación del beneficio razonable, tal como se refleja en la propuesta de contrato, no sería algo establecido a día de hoy de un modo definitivo y vinculante, entendiendo que solo una vez aprobado, ratificado y suscrito el Contrato de Servicio Público 2011-2015, podrá determinarse y abonarse el concepto de beneficio razonable.

Hasta la fecha no se ha producido reunión de la CMAEF que aprobase la propuesta de Contrato OSP para Cataluña ni se ha establecido la forma de hacer efectiva la transferencia de recursos por parte de la AGE a la Generalitat de Cataluña. Por esta razón, la situación de tramitación en la que se encuentra el citado contrato, la AGE en la disposición adicional septuagésima segunda de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de PGE para el año 2014 pretendió dar una solución transitoria a la situación de RENFE Operadora, en cuanto cumplidora de unas obligaciones de servicio público durante los ejercicios 2011, 2012 y 2013, sin haber percibido la correspondiente compensación por el déficit producido como consecuencia de su prestación. Posteriormente introdujo en la Ley de PGE para 2014, la disposición adicional sexagésimo segunda que se recogió la dotación en el presupuesto del Ministerio de Fomento de las cantidades necesarias para hacer frente, con carácter de entrega a cuenta, a las anualidades correspondientes a 2011, 2012 y 2013.

La Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de PGE para 2015, en su disposición adicional septuagésima primera estableció, en las mismas condiciones que las señaladas en la Ley de PGE para 2014, una consignación presupuestaria a favor de Renfe Viajeros con carácter de entrega a cuenta por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalidad de Cataluña que prestó en 2014.

Esta solución ha sido ampliada mediante sendas disposiciones adicionales de las Leyes de PGE para los años 2015-2018. En la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de los PGE para el año 2016, se dotó la partida correspondiente al ejercicio 2015 por importe de 110.023 miles de euros y en la Disposición adicional centésima quinta de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de PGE para el año 2017 se autorizó la partida para el ejercicio 2016, por importe de 110.023 miles de euros. Y en la Disposición adicional centésima séptima de la Ley 6/2018, de PGE para el 2018 se autorizó la partida para el ejercicio 2017 por 176.023 miles de euros. En todos los casos como cantidades a cuenta de la liquidación definitiva.

Plan de Acción

No será objeto de compensación por la AGE el mayor déficit de explotación que pudiera haberse originado a Renfe Viajeros como consecuencia de decisiones de la Generalidad de Cataluña, en uso de sus competencias, en cuanto a política tarifaria o estándares de calidad, compromisos y condiciones, distintos de los considerados a efectos del contrato con la AGE por los servicios OSP de su competencia, que se cita en el apartado 2 anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

No obstante, en la cláusula quinta del Convenio de 13 de enero de 2010, entre la Generalidad de Cataluña y RENFE-Operadora, se establece que "podrán proponer a través del Órgano Mixto de Coordinación y control previsto en el presente Convenio, la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalidad de Cataluña deberá satisfacer a RENFE-Operadora", que son exclusivamente financiados, de forma directa, por esta comunidad.

En base a esta previsión, en la primera reunión del citado Órgano Mixto, de 13 de febrero de 2010, se decidió instrumentar estas medidas bajo la forma de un Plan de Acción 2010-2015 contenido como Anexo 4 de la propuesta de Contrato OSP Cataluña 2011-2015, aprobada por el citado Órgano en su reunión de 17 de junio de 2013. En la reunión del Órgano Mixto, de 25 de noviembre de 2015, se aprobaron las actuaciones previstas para el año 2016 y en la reunión de fecha 6 de junio de 2017 se aprobaron las actuaciones previstas para el ejercicio 2017, con carácter de previsión, por un importe máximo de 17.637 miles de euros para dicho año (véase nota 12 e)).

El 15 de noviembre de 2018 se ha celebrado la última reunión del Órgano Mixto en la que se pone de manifiesto la facturación correspondiente al ejercicio 2017 que asciende a 21,5 millones de euros, en los que se incluyen 4.691 miles de euros derivados de la última modificación de la estructura de cánones.

4. *Contratos con otras Comunidades Autónomas*

Tanto el acuerdo del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012 como el de 15 de diciembre de 2017, establecieron que en el caso de que alguna Comunidad Autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario sobre alguna de las relaciones ferroviarias que no fueron declaradas de obligación de servicio público, éstas podrían formalizar el correspondiente contrato con Renfe Viajeros asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.

En este sentido, el Grupo ha seguido prestando después del 30 de junio de 2013, determinados servicios ferroviarios de media distancia que no fueron declarados como obligación de servicio público por la AGE, a petición de la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón.

El 1 de mayo de 2014 se firmó el contrato de servicio público con la Junta de Extremadura, regulando la prestación de una serie de servicios de media distancia convencional de interés para la Junta de Extremadura, desde la firma del contrato hasta el 31 de diciembre de 2015, indicando que los servicios prestados desde el 1 de julio de 2013 hasta que entra en vigor el contrato, se liquidarán por la Consejería de Fomento. El 30 de diciembre de 2015 se firmó un nuevo contrato de Servicio Público, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2016, pudiendo prorrogarse por periodos anuales. La Adenda de prórroga que regula los servicios prestados en 2017 se firmó con fecha 30 de diciembre de 2016.

El 30 de diciembre de 2015 se formalizó con el Gobierno de Aragón un Acuerdo para la continuación de la prestación por parte de Renfe Viajeros, con carácter excepcional y provisional, de los servicios de transporte de viajeros de media distancia para el ejercicio 2016 en la Comunidad Autónoma de Aragón previstos en el Contrato de Servicio Público de fecha 1 de septiembre de 2014. El Acuerdo para la continuación de la prestación de servicios en 2017 se firmó con fecha 15 de diciembre de 2016.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

f) Convenios y otras relaciones con Adif

i) Tasa de Seguridad Ferroviaria

Los artículos 65 a 68 de la LSF 39/2003 establecen todos los aspectos relativos a esta tasa. Constituye el hecho imponible de la misma, la prestación del servicio de vigilancia y el control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad Estatal como de titularidad de Adif.

Serán sujetos pasivos de la tasa, los viajeros, y tendrán la consideración de sujetos pasivos sustitutos, el particular, el organismo o la empresa ferroviaria con los que el viajero hubiera contratado el servicio de transporte, en este caso RENFE-Operadora, y a partir del 1 de enero de 2014 Renfe Viajeros. Dicho sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar a Adif.

Por su parte, la LSF 38/2015 crea una nueva tasa cuyo hecho imponible es la realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de actividades y prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad ferroviaria, siendo los sujetos pasivos de la tasa las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Asimismo, la propia LSF 38/2015 elimina la tasa de seguridad ferroviaria, no obstante, la Disposición transitoria quinta establece que hasta tanto no se fijen las cuantías de las tasas ferroviarias recogidas en el título VI seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de la nueva ley, por lo que tanto para el ejercicio 2015, 2016 y, hasta el 1 de julio de 2017, fecha en que entró en vigor la nueva estructura e importes unitarios de los cánones ferroviarios, ha seguido siendo aplicable la Tasa de seguridad ferroviaria regulada en la LSF 39/2003.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70 de la Ley 3/2017 de 27 de junio de Presupuestos Generales del Estado (en adelante PGE) para 2017 las nuevas cuantías de los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la nueva Ley del Sector Ferroviario serán de aplicación a partir del primer día del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de dicha Ley de Presupuestos.

En consecuencia, los nuevos cánones son aplicables desde el 1 de julio de 2017, fecha a partir de la que no es aplicable la tasa de seguridad ferroviaria.

ii) Cánones ferroviarios

La LSF 39/2003 establecía, en sus artículos 74 y 75, la regulación de los cánones que se devengan en favor de Adif por la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores del transporte ferroviario.

Mediante la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, se fijaron las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en la LSF 39/2003, otorgando cobertura legal a la relación económica existente entre Adif y los sujetos pasivos de los referidos cánones, al tiempo que fijaba los elementos esenciales de los tributos regulados.

La LSF establece una nueva estructura legal de los cánones ferroviarios más sencilla y estimuladora del tráfico, suprimiendo el canon de acceso, implantando nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon a la rentabilidad potencial del mercado, incidiendo en las bonificaciones y descuentos para fomentar el desarrollo de los servicios y la explotación más eficaz de las líneas. Asimismo, se modifica la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio, y se modifican y amplían los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros considerando la capacidad económica de los servicios asociados.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

No obstante, en su Disposición transitoria cuarta estableció que, hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el Título VI, los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio dependientes de los administradores de infraestructuras a los que se refiere el artículo 22, seguirían siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley, produciéndose esta adecuación en el primer proyecto de ley de los PGE que se tramiten después de la entrada en vigor de la mencionada ley.

En consecuencia, ha seguido siendo aplicable la estructura de cánones ferroviarios regulada en la LSF 39/2003 tanto para el ejercicio 2015 como para el 2016 y se ha trasladado al ejercicio 2017 por la prórroga de los PGE 2016 y mantenido vigentes hasta el 30 de junio, ya que con fecha 28 de junio de 2017 se publicó en el BOE 153 la Ley 3/2017 de 27 de junio de PGE para 2017, que en su artículo 70 establece que a partir del primer día del mes siguiente a la fecha de su entrada en vigor, serían de aplicación los cánones ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 28 de septiembre, del Sector Ferroviario y en consecuencia, los nuevos cánones fueron aplicados desde el 1 de julio de 2017.

iii) Convenios y otras relaciones

Desde el momento de producirse 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 en estas cuentas anuales consolidadas.

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de RENFE-Operadora y de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 se han preparado de acuerdo con la legislación mercantil vigente, con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y en el Real Decreto 1159/2010 por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, 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 apartado 3 del artículo 121 de la LGP, que la misma Ley otorga a la IGAE en el apartado b) del artículo 125.1., con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada al 31 de diciembre de 2018 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Estas cuentas anuales consolidadas 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.

El Presidente de la Entidad Dominante estima que las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 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 autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

La preparación de las cuentas anuales consolidadas requiere la aplicación de estimaciones contables relevantes y la realización de juicios, estimaciones e hipótesis en el proceso de aplicación de las políticas contables del Grupo. En este sentido, se resumen a continuación un detalle de 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 consolidadas.

(i) Estimaciones contables relevantes e hipótesis

El Grupo realiza la revisión de la vida útil de su inmovilizado en función de los informes técnicos y comerciales elaborados en su caso a tal efecto.

El Grupo evalúa al menos al cierre del ejercicio si existen indicadores de deterioro de valor del inmovilizado material e intangible, de acuerdo con la política contable descrita en la nota 4(b), lo cual requiere la aplicación de un elevado nivel de juicio y, en caso de calcular un deterioro, la aplicación de estimaciones para lleva a cabo los cálculos pertinentes.

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 el proyecto, que en alguna ocasión se extiende hasta los 10 años.

La estimación del importe recuperable de los saldos a cobrar a clientes y deudores implican un elevado juicio de valor por parte de la Dirección del Grupo, 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.

(ii) Cambios de estimación

Asimismo, a pesar de que las estimaciones realizadas por la Dirección del Grupo se han calculado en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2018, 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 consolidadas del ejercicio 2018 presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2018, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2017, aprobadas por el Consejo de Administración el 24 de septiembre de 2018.

d) Moneda funcional y moneda de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de euros, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación del Grupo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

3. Aplicación de Resultados de la Entidad dominante

La aplicación de las pérdidas del ejercicio 2017 de la Entidad dominante por importe de 4.505,89 euros, fue su traspaso a resultados de ejercicios anteriores.

La propuesta de distribución del beneficio del ejercicio 2018 de la Entidad dominante que ascienden a 12.918.677,98 euros, a presentar para su aprobación al Consejo de Administración es su traspaso a Resultados de ejercicios anteriores.

4. Normas de registro y valoración

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

(a) Sociedades dependientes

Se consideran sociedades dependientes, aquellas sobre las que la Entidad dominante, directa o indirectamente, a través de dependientes ejerce control, según lo previsto en el art. 42 del Código de Comercio. El control es el poder, para dirigir las políticas financieras y de explotación, 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 del Grupo o de terceros.

A los únicos efectos de presentación y desglose se consideran empresas del grupo a aquellas que se encuentran 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.

En la adquisición de sociedades dependientes (combinación de negocios) se aplica el método de adquisición, siendo la fecha de adquisición aquella en la que el Grupo obtiene el control del negocio adquirido.

El coste de la combinación de negocios se determina en la fecha de adquisición por la suma de los valores razonables de los activos entregados, los pasivos incurridos o asumidos y los instrumentos de patrimonio neto emitidos por el Grupo a cambio del control del negocio adquirido, incluyendo con carácter adicional cualquier coste directamente atribuible a la combinación. Asimismo, el importe de la contraprestación adicional cuyo desembolso depende de hechos futuros o del cumplimiento de ciertas condiciones, forma parte del coste de la combinación, siempre que se considere probable y su valor razonable pueda ser estimado de forma fiable.

Los costes de emisión de instrumentos de patrimonio y de pasivo, no forman parte del coste de la combinación de negocios, sino que se reconocen siguiendo los criterios de valoración aplicables a estas transacciones.

En la fecha de adquisición, los activos adquiridos, pasivos y pasivos contingentes asumidos (activos netos identificables) del negocio adquirido se registran por su valor razonable siempre y cuando dicho valor razonable pueda ser medido con suficiente fiabilidad.

El exceso existente entre el coste de la combinación de negocios sobre el correspondiente valor de los activos netos identificables del negocio adquirido se registra como fondo de comercio dentro del inmovilizado intangible, si la adquisición se ha reconocido en las cuentas anuales individuales o como fondo de comercio de consolidación, si la adquisición del negocio se ha realizado en las cuentas anuales consolidadas.

Las sociedades dependientes se han consolidado mediante la aplicación del método de integración global.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

En el Anexo II se incluye la información sobre las sociedades dependientes incluidas en la consolidación del Grupo.

Los ingresos, gastos y flujos de efectivo de las sociedades dependientes se incluyen en las cuentas anuales consolidadas desde la fecha de adquisición, que es aquella en la que el Grupo obtiene efectivamente el control de estas. Las sociedades dependientes se excluyen de la consolidación desde la fecha en la que se ha perdido control.

Las transacciones y saldos mantenidos con sociedades dependientes y los beneficios o pérdidas no realizados han sido eliminados en el proceso de consolidación. No obstante, las pérdidas no realizadas han sido consideradas como un indicador de deterioro de valor de los activos transmitidos.

Las políticas contables de las sociedades dependientes se han adaptado a las políticas contables del Grupo, para transacciones y otros eventos que, siendo similares se hayan producido en circunstancias parecidas.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades dependientes utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y mismo periodo que los de la Entidad dominante.

(b) Socios externos

Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas a partir de la fecha de transición se registran en la fecha de adquisición por el porcentaje de participación en el valor razonable de los activos netos identificables. Los socios externos en las sociedades dependientes adquiridas con anterioridad a la fecha de transición se reconocieron por el porcentaje de participación en el patrimonio neto de las mismas en la fecha de primera consolidación. Los socios externos se presentan en el patrimonio neto del balance de situación consolidado de forma separada del patrimonio neto atribuible a la Sociedad dominante. La participación de los socios externos en los beneficios o las pérdidas del ejercicio se presenta igualmente de forma separada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

La participación del Grupo y de los socios externos en los beneficios o pérdidas y en los cambios en el patrimonio neto de las sociedades dependientes, una vez considerados los ajustes y eliminaciones derivados de la consolidación, se determina a partir de los porcentajes de participación existentes al cierre del ejercicio, sin considerar el posible ejercicio o conversión de los derechos de voto potenciales y una vez descontado el efecto de los dividendos, acordados o no, de acciones preferentes con derechos acumulativos que se hayan clasificado en cuentas de patrimonio neto.

Los resultados y los ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto de las sociedades dependientes se asignan al patrimonio neto atribuible a la Sociedad dominante y a los socios externos en proporción a su participación, aunque esto implique un saldo deudor de socios externos. Los acuerdos suscritos entre el Grupo y los socios externos se reconocen como una transacción separada.

(c) Sociedades asociadas

Se consideran sociedades asociadas, aquellas sobre las que la Entidad dominante, 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. 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 el Grupo o de terceros.

Las inversiones en sociedades asociadas se registran por el método de puesta en equivalencia desde la fecha en la que se ejerce influencia significativa hasta la fecha en la que la Entidad dominante no puede seguir justificando la existencia de la misma. No obstante, si en la fecha de adquisición cumplen las condiciones para clasificarse como activos no corrientes o grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta, se registran a valor razonable, menos los costes de venta.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Como se indica en la nota 1, el ejercicio 2008 fue el primer ejercicio en el que la Entidad dominante estaba obligada a la presentación de cuentas anuales consolidadas, la fecha de primera consolidación para aquellas participaciones que se poseían con anterioridad al 1 de enero de 2008 se ha considerado la fecha en la que se adquirió la capacidad de ejercer una influencia significativa en la gestión, excepto para aquellas participaciones que provenían de RENFE, y que se adscribieron a RENFE-Operadora el 1 de enero de 2005 fecha de su creación (véanse notas 1(c) y 4(d)).

La información relativa a las sociedades asociadas a las que se les ha aplicado el método de puesta en equivalencia se incluye en el Anexo II.

La adquisición de sociedades asociadas se registra aplicando el método de adquisición al que se hace referencia en el caso de sociedades dependientes. El exceso entre el coste de la inversión y el porcentaje correspondiente al Grupo en los valores razonables de los activos netos identificables se registra como fondo de comercio, que se incluye en el valor contable de la inversión. El defecto se excluye del valor contable de la inversión y se registra como un ingreso del ejercicio en que se ha adquirido.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las asociadas obtenidas en el ejercicio, desde el 1 de enero o desde la fecha de adquisición, se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones con abono o cargo a la partida "Participación en beneficios o pérdidas de sociedades puestas en equivalencia" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Asimismo, la participación del Grupo en el total de ingresos y gastos reconocidos de las asociadas obtenidos desde la fecha de adquisición se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones en las asociadas reconociéndose la contrapartida en cuentas de patrimonio neto consolidado. Las distribuciones de dividendos se registran como minoraciones del valor de las inversiones. Para determinar la participación del Grupo en los beneficios o pérdidas, incluyendo las pérdidas por deterioro de valor reconocidas por las asociadas, se consideran los ingresos o gastos derivados de la aplicación del método de adquisición.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas y en los cambios en el patrimonio neto, se determinan en base a la participación en la propiedad al cierre del ejercicio, sin considerar el posible ejercicio o conversión de los derechos de voto potenciales.

Las pérdidas en las sociedades asociadas que corresponden al Grupo se limitan al valor de la inversión neta, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte del Grupo obligaciones legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades asociadas. A los efectos del reconocimiento de las pérdidas en asociadas, se considera inversión neta el resultado de añadir al valor contable resultante de la aplicación del método de la puesta en equivalencia, el correspondiente a cualquier otra partida que, en sustancia, forme parte de la inversión en las asociadas. Los beneficios obtenidos con posterioridad por aquellas asociadas en las que se haya limitado el reconocimiento de pérdidas al valor de la inversión se registran en la medida que excedan de las pérdidas no reconocidas previamente.

Los beneficios y pérdidas no realizados en las transacciones realizadas entre el Grupo y las sociedades asociadas sólo se reconocen en la medida que corresponden a participaciones de otros inversores no relacionados. Se exceptúa de la aplicación de este criterio el reconocimiento de pérdidas no realizadas que constituyan una evidencia del deterioro de valor del activo transmitido.

Las políticas contables de las sociedades asociadas han sido objeto de homogeneización temporal y valorativa en los mismos términos a los que se hace referencia en las sociedades dependientes.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades asociadas utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y mismo periodo que los de la Entidad dominante.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

(i) Deterioro de valor

El Grupo aplica los criterios de deterioro desarrollados en el apartado de instrumentos financieros con el objeto de determinar si es necesario registrar pérdidas por deterioro adicionales a las ya registradas en la inversión neta en la asociada o en cualquier otro activo financiero mantenido con la misma como consecuencia de la aplicación del método de la puesta en equivalencia.

El cálculo del deterioro se determina como resultado de la comparación del valor contable asociado a la inversión neta en la asociada con su valor recuperable, entendiéndose por valor recuperable el mayor del valor en uso o valor razonable menos los costes de venta.

La pérdida por deterioro de valor no se asigna al fondo de comercio o a otros activos implícitos en la inversión en las asociadas derivadas de la aplicación del método de adquisición. En ejercicios posteriores se reconocen las reversiones de valor de las inversiones contra resultados, en la medida que exista un aumento del valor recuperable.

(d) Negocios conjuntos – Sociedades Multigrupo

Se consideran sociedades multigrupo, aquellas que están gestionadas conjuntamente por la Entidad o alguna o algunas de las empresas del Grupo, incluidas las sociedades o personas físicas dominantes, y uno o varios terceros ajenos al Grupo.

La información relativa a las sociedades multigrupo se presenta en el Anexo II.

Los criterios aplicados se corresponden en su totalidad con los aplicados para las sociedades asociadas indicados en el apartado (c) anterior.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades multigrupo utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y mismo periodo que los de la Entidad dominante, con la excepción de la sociedad multigrupo Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A., que se refieren al ejercicio anual terminado el 30 de septiembre de 2018.

(e) 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 1 (d), 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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 ha reclasificado el derecho de cobro a "Inmovilizado en curso y anticipos" del epígrafe de Inmovilizaciones materiales del balance de situación, y ha registrado el efecto del descuento financiero correspondiente.

En la fecha en la que se materialice la transferencia de la titularidad de los elementos objeto de reposición, RENFE-Operadora contabilizará la recepción por el valor neto contable que dichos elementos tengan en Adif.

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 1 (d), 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 contabilizará 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.

(f) 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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.

El efecto de la variación de los tipos de cambio sobre el efectivo y otros activos líquidos equivalentes denominados en moneda extranjera, se presenta separadamente en el estado de flujos de efectivo consolidado como "Efecto de las variaciones de los tipos de cambio"

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.

- *Conversión de estados financieros de las sociedades puestas en equivalencia cuya moneda funcional es distinta al euro*

El Grupo se acogió a la excepción prevista en la Disposición Transitoria Segunda del Real Decreto 1514/2007 por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad relativa a diferencias de conversión acumuladas, por lo que las diferencias de conversión reconocidas en las cuentas anuales consolidadas generadas con anterioridad al 1 de enero de 2008 se muestran en reservas de la sociedad puesta en equivalencia cuya moneda funcional es distinta al euro. Como consecuencia de ello, el tipo de cambio histórico aplicable para la conversión es el tipo de cambio vigente a 1 de enero de 2008.

A partir de dicha fecha, la conversión a euros de los estados financieros de las sociedades puestas en equivalencia cuya moneda funcional es distinta al euro se ha efectuado mediante la aplicación del siguiente criterio:

- Los activos y pasivos, incluyendo el fondo de comercio y los ajustes a los activos netos derivados de la adquisición de los negocios, se convierten al tipo de cambio de cierre del balance.

- Los ingresos y gastos se convierten a los tipos de cambio medios del periodo.

- Las diferencias de cambio resultantes de la aplicación de los criterios anteriores se reconocen como diferencias de conversión en el patrimonio neto consolidado.

Las diferencias de conversión registradas en patrimonio neto consolidado se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el momento en que tiene lugar la enajenación o disposición por otra vía de las sociedades. La disposición se puede producir por liquidación, reembolso de la inversión o abandono. El pago de un dividendo constituye una disposición en la medida que suponga un reembolso de la inversión.

(g) 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 (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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

A efectos de la Orden 733 se realiza una distinción entre los activos generadores de flujos 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.

El Grupo mantiene en su activo elementos de inmovilizado material e intangible no generadores de flujos de efectivo, que se agrupan en las siguientes unidades de explotación:

- Aquellos destinados a la prestación de los servicios de cercanías y media distancia declarados como Obligación de Servicio Público (OSP) por la Administración Pública titular del servicio, quien fija las correspondientes tarifas para la prestación del servicio, y asume el déficit final resultante de acuerdo con lo estipulado en el contrato o convenio por el que se rige la correspondiente prestación.

- Los destinados a la prestación de los servicios de alta velocidad, larga distancia y media distancia no declarados como OSP que aún no se han liberalizado, si bien el proceso ya ha comenzado de forma ordenada y progresiva. Estos servicios se prestan en régimen de no concurrencia sobre las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), las cuales son consideradas como activos no generadores de flujos de efectivo por parte de Adif, entre otras razones porque sus ingresos son los cánones por el uso de la RFIG que se regulan en la LSF y demás legislación, y cuyas cuantías se actualizan a propuesta de Adif para su inclusión en los anteproyectos de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

  En este sentido, hay que considerar que la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en la RFIG, hoy por hoy es prestada en régimen de no competencia por parte de Renfe Viajeros, entidad dependiente del Ministerio de Fomento, del cual también depende Adif, y que los cánones que fija ésta, en lo referente al tráfico ferroviario de viajeros, afectan exclusivamente a dicha sociedad, determinando en gran medida la rentabilidad que los activos destinados a la prestación de estos servicios puedan obtener.

También se puede destacar la definición de infraestructura que se incluye en la norma segunda, en la que se identifican dicho tipo de activos con terrenos, obras de ingeniería civil, inmuebles e instalaciones utilizables por la generalidad de los ciudadanos o destinados a la prestación de servicios públicos, que tienen una finalidad específica, aunque puedan admitir usos alternativos, o son parte de un sistema o red.

La incorporación de las infraestructuras en un sistema o red supone que dichos activos forman parte de conjuntos integrados de obras y construcciones relacionados entre sí, con los cuales los poderes públicos pretenden garantizar el desarrollo de servicios básicos para el funcionamiento de la economía y la vida de los ciudadanos, como pueden ser las redes de carretera, sistema de alcantarillado y suministro de energía, redes de telecomunicación o el sistema ferroviario.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

De acuerdo con la normativa contable el Grupo comprueba el deterioro de valor de los activos, no generadores de flujos de efectivo cuando existen indicadores de deterioro de valor propios de este tipo de activos, que no están basados en indicadores de carácter comercial, sino en el potencial de servicio que generan.

En cualquier caso, los eventos o circunstancias que puedan implicar un indicio de deterioro de valor han de ser significativos y sobre todo, deben tener efectos a largo plazo.

Si existen indicadores de deterioro de valor, el valor recuperable es el mayor del valor en uso y el valor razonable, menos costes de venta. El valor en uso es el valor actual del activo manteniendo su potencial de servicio y se determina por referencia al coste de reposición depreciado.

El deterioro de valor de estos activos se determina a nivel de activos individuales, salvo que la identificación del potencial de servicio no fuera evidente, en cuyo caso el importe recuperable se determina a nivel de la unidad de explotación o servicio a la que pertenece.

Para los activos generadores de flujos de efectivo el Grupo sigue el criterio de evaluar la existencia de indicios que pudieran poner de manifiesto el potencial deterioro de valor de los mismos, al objeto de comprobar si el valor contable de los mencionados activos excede de su valor recuperable, entendido como el mayor entre el valor razonable, menos costes de venta y su valor en uso.

El Grupo evalúa en cada fecha de cierre, si existe algún indicio de que la pérdida por deterioro de valor reconocida 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.

En cualquier caso, en cuanto a la identificación de activos deteriorados, así como en la determinación del valor recuperable de los activos generadores de flujos de efectivo, se tienen en cuenta los criterios que establece 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 consolidadas sobre el deterioro de valor de los activos

(h) 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 de situación 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 cinco años y diez 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(e) anterior, se amortizan linealmente durante el periodo de cesión.

Los costes incurridos en la realización de actividades que contribuyen a desarrollar el valor del negocio del Grupo 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 consolidadas 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 autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El Grupo 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.

El Grupo revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los inmovilizados intangibles al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

ı. Fondo de comercio de consolidación

La partida fondo de comercio de consolidación surge del proceso de consolidación de sociedades dependientes.

El fondo de comercio se amortiza en un periodo de 10 años, salvo prueba en contrario, Adicionalmente, se comprueba su deterioro de valor con una periodicidad anual o con anterioridad, si existen indicios de una potencial pérdida del valor del activo. Después del reconocimiento inicial, el fondo de comercio se valora por su coste menos las amortizaciones practicadas y las pérdidas por deterioro de valor acumuladas.

(i) 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 (véase nota 4 (e)) 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 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 consolidado por su valor de coste minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas.

Los trabajos que el Grupo realiza para su propio inmovilizado que suponen una mejora o alargamiento de la vida útil, son considerados como inversiones y se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos, según facturas de proveedores, los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales de almacén y el resto de los costes incurridos. La capitalización del coste de producción se realiza a través del epígrafe “Trabajos efectuados por la empresa para su activo” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Las inversiones de carácter permanente realizadas en inmuebles arrendados por el Grupo mediante un contrato de arrendamiento operativo se clasifican como inmovilizado material.

De acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/2909/2006, por la que se determinan los bienes, derechos y obligaciones pertenecientes a RENFE-Operadora, se incorporaron al patrimonio de la Entidad, los bienes y derechos que hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, han pertenecido o han estado 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.

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, debiéndose dar 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El apartado 2.2 de la Norma de Valoración de Inmovilizado Material del Plan General de Contabilidad de 2007, aprobado mediante Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, 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, el Grupo aplica a su inmovilizado material correcciones por deterioro, cuando de las circunstancias específicas de determinados activos se deduce que los mismos han dejado de prestar servicios, reconociendo la pérdida directamente en el capítulo de pérdidas procedentes de inmovilizado material de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

- Capitalización de gastos financieros

El Grupo incluye en el coste del inmovilizado material que necesita un periodo de tiempo superior a un año para estar en condiciones de uso, los gastos financieros relacionados con la financiación ajena específica o genérica directamente atribuible a su adquisición, construcción o producción. En este sentido, el importe de los intereses a capitalizar se determina en función de los gastos financieros devengados por la financiación que se haya obtenido específicamente, o atribuyendo lo que le corresponda de la financiación genérica.

La capitalización de los gastos financieros comienza cuando se ha incurrido en los costes relacionados con los activos y se están llevando a cabo las obras físicas necesarias para preparar los activos o partes de los mismos para su uso o explotación y finaliza cuando se han completado todas las actuaciones necesarias para su puesta en funcionamiento, independientemente de que se hayan obtenido los permisos administrativos requeridos, sin considerar las interrupciones.

La capitalización de gastos financieros se realiza registrando un ingreso financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

- Permutas de inmovilizado material

El inmovilizado material adquirido a cambio de uno o varios activos no monetarios, se reconoce por el valor razonable de los activos no monetarios entregados en la transacción, excepto en aquellos casos en los que ésta no tenga sustancia comercial o no pueda medirse con fiabilidad el valor razonable del inmovilizado material recibido ni del activo entregado.

El valor razonable del activo recibido debe reconocerse por referencia al valor razonable del activo entregado, excepto en aquellas transacciones en las que el valor razonable del activo recibido se pueda determinar con una mayor fiabilidad. En aquellos casos en los que no se pueda determinar de forma fiable el valor razonable de los activos recibidos o entregados o en los que la transacción carezca de sustancia comercial, el coste de adquisición se determina por referencia al valor neto contable de los activos entregados.

- 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.

El Grupo 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:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

	Método de amortización	Años de vida útil estimada
Construcciones	Lineal	50
Instalaciones de vía	Lineal	20 - 40
Equipos de transporte material rodante:		
- Locomotoras	Lineal	20-40
- Trenes autopropulsados	Lineal	20-40
- Material remolcado y vagones	Lineal	20-40
- Otros elementos de transporte	Lineal	10-30
Maquinarias	Lineal	10
Equipo para procesos de información	Lineal	5
Vehículos	Lineal	10
Otro inmovilizado material	Lineal	5-40

El Grupo 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.

Las instalaciones en bienes arrendados se amortizan durante la vida útil de éstas o la del contrato de arrendamiento si ésta fuera menor.

(j) Inversiones Inmobiliarias

El Grupo 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.

El Grupo 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

(k) Arrendamientos

El Grupo, como arrendatario, tiene cedido el derecho de uso de determinados activos bajo contratos de arrendamiento.

Los arrendamientos en los que el contrato transfiere al Grupo 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

(l) 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.

El Grupo 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.

El Grupo evalúa si un derivado implícito debe ser separado del contrato principal, sólo en el momento en el que el Grupo se convierte en parte del contrato o en un ejercicio posterior en el que se haya producido una modificación de las condiciones contractuales que afecten significativamente a los flujos de efectivo esperados asociados con el derivado implícito, el contrato principal o ambos en comparación con los flujos de efectivo esperados originales. Los derivados implícitos se presentan separadamente del contrato principal en las correspondientes partidas de derivados del balance de situación consolidado.

Un activo financiero y un pasivo financiero son objeto de compensación sólo cuando el Grupo 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.

- Activos financieros disponibles para la venta

El Grupo 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 consolidado, 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Los importes reconocidos en patrimonio neto consolidado, 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 (k). 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 el Grupo 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.

- 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 el Grupo 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 consolidado.

- 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

El Grupo 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 estimados futuros, motivados por la insolvencia del deudor.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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 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 consolidado, 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 consolidado. 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 consolidado.

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 reconocida y el exceso, en su caso, contra ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto consolidado.

- 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

El Grupo 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 autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El Grupo 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 consolidadas.

(m) Existencias

Las existencias se valoran inicialmente por el coste de adquisición o producción siguiendo el método del precio medio ponderado.

El coste de adquisición incluye el importe facturado por el vendedor después de deducir cualquier descuento, rebaja u otras partidas similares así como los intereses incorporados al nominal de los débitos, más los gastos adicionales que se producen hasta que los bienes se hallen ubicados para su venta o uso.

El valor de coste de las existencias es objeto de corrección valorativa en aquellos casos en los que su coste exceda su valor neto realizable. A estos efectos se entiende por valor neto realizable su precio estimado de venta, menos los costes necesarios para la venta.

La corrección valorativa reconocida previamente se revierte contra resultados, si las circunstancias que causaron la rebaja del valor han dejado de existir o cuando existe una clara evidencia de un incremento del valor neto realizable como consecuencia de un cambio en las circunstancias económicas. La reversión de la corrección valorativa tiene como límite el menor del coste y el nuevo valor neto realizable de las existencias.

Las correcciones valorativas y reversiones por deterioro de valor de las existencias se reconocen en el epígrafe de Aprovisionamientos.

(n) 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.

El Grupo 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.

(o) Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones, donaciones y legados no reintegrables se contabilizan inicialmente, con carácter general, como ingresos directamente imputados al patrimonio neto consolidado y se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención, donación o legado.

Las subvenciones, donaciones y legados no reintegrables recibidos de socios o propietarios, no constituyen ingresos, registrándose directamente en los fondos propios, independientemente del tipo de subvención, donación o legado de que se trate.

No obstante, debido a que el Grupo pertenece al sector público, la contabilización de las donaciones y legados que recibe de la Entidad dominante para financiar la realización de actividades de interés público se efectúa de acuerdo con los criterios contenidos en el primer párrafo anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Son aplicables al Grupo las siguientes subvenciones:

- *Las concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público.*

Aquellas subvenciones que sean destinadas a cubrir el déficit previsto por los servicios de interés general relacionados con los negocios de Cercanías y Media Distancia, siguiendo los criterios del Contrato o Acuerdo aplicable con el organismo titular de los servicios públicos (Estado o Comunidad Autónoma) se llevan a Patrimonio cuando se han cumplido las condiciones para ello, imputándose a ingresos del ejercicio, atendiendo a su finalidad.

- *Las recibidas de otras Administraciones Públicas (Comunidades Autónomas o Ayuntamientos).*

Las aportaciones efectuadas por otras Administraciones Públicas para financiar el déficit de explotación de determinadas líneas, o para sufragar determinados gastos, se imputan a ingresos del ejercicio, atendiendo a su finalidad.

- *Subvenciones de capital recibidas para financiar los activos fijos*

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.

Además existen subvenciones aportadas por la Comisión Europea, que proporciona ayudas para financiar proyectos que permitan el desarrollo de la Red Trans-Europea de Transporte (TEN-T) en 2030. Asimismo se han recibido subvenciones vinculadas al programa de innovación CEF (Connecting Europe Facility) para financiar proyectos de innovación Europea, actualmente el desarrollo de ERTMS así como un proyecto para el uso de gas natural licuado como energía de tracción.

Asimismo, se ha considerado como asimilada a una subvención, el importe recibido de Adif por el traspaso del Canal de Ventas, el cual era deficitario en dicha entidad. La imputación a resultados de este importe se realiza en función del déficit generado por la unidad productiva Canal de Ventas.

(p) Prestaciones a los empleados

El Grupo ha asumido el pago a sus empleados de determinadas obligaciones derivadas de los siguientes conceptos.

- Premios de permanencia

La normativa laboral de RENFE-Operadora establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para cada ejercicio, viene establecida en el convenio colectivo vigente suscrito entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores, esta normativa es aplicable a Renfe Viajeros S.M.E., S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A., Renfe Mercancías S.M.E., S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.

En la firma del I Convenio Colectivo para el Grupo Renfe, con vigencia entre el 1 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2018, se establece que para los trabajadores procedentes de la extinta FEVE su integración al Convenio del Grupo Renfe surtirá efectos desde el 1 de enero de 2016, fecha en la que dichos trabajadores se suscriben a los derechos establecidos en la normativa laboral conforme a lo indicado en el párrafo anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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 2018 de 1,41% (1,51% para el ejercicio 2017), tasa de crecimiento anual del 2% y la tabla de permanencia en Renfe, basada en la tabla PERM/F-2000 (véase nota 16).

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 consolidadas cuando se producen.

- Indemnizaciones por fallecimiento

La normativa laboral de 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 definidas 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 queda sustituido por los establecidos por la normativa laboral de RENFE-Operadora y el I Convenio Colectivo del Grupo Renfe.

Para los trabajadores jubilados con anterioridad a dicha fecha, 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 ERE, no serían por importes significativos y se reconocerían como gastos en el momento en que se adoptase la decisión de efectuar el despido.

- Jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas

El I Convenio Colectivo del Grupo Renfe incluye dentro del plan de empleo un Plan de Desvinculaciones Voluntarias al que pueden acogerse voluntariamente los trabajadores que se encuentren en activo y tengan, al menos, 19 años de antigüedad. 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.

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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El 19 de diciembre de 2018 la Dirección del Grupo y la representación sindical alcanzaron un preacuerdo del II Convenio Colectivo del Grupo Renfe, que se encuentra pendiente de autorización por la Comisión de Seguimiento de la Negociación Colectiva en las empresas públicas.

El nuevo Convenio que estará vigente dos años y será prorrogable otro más, incluye un nuevo Plan de Desvinculaciones de similares características que el anterior, y un supuesto de jubilaciones parciales con contrato de relevo, con un tipo de reducción de jornada del 75%.

(q) Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando el Grupo 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 de situación consolidado 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 las provisiones se reconoce como gastos financieros en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

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

(r) 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.

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 de 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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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 ser ejercidas.
- La ocurrencia de una transacción es dependiente de la ocurrencia de la otra.

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

(s) 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.

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.

El Grupo, compuesto por la entidad RENFE-Operadora, 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).

El gasto devengado por impuesto sobre sociedades, de las entidades 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 entidad del Grupo fiscal en el régimen de declaración consolidada; a estos efectos, las deducciones y bonificaciones se imputarán a la entidad 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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.

(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 las 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

(t) Clasificación de activos y pasivos entre corriente y no corriente

El Grupo presenta el balance clasificando activos y pasivos entre corriente y no corriente. A estos efectos son activos o pasivos corrientes aquellos que cumplan 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 del Grupo, 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 doces meses siguientes a la fecha de cierre.

- Los pasivos se clasifican como corrientes cuando se espera liquidarlos en el ciclo normal de la explotación del Grupo, se mantienen fundamentalmente para su negociación, se tienen que liquidar dentro del periodo de doce meses desde la fecha de cierre o del Grupo no tiene el derecho incondicional para aplazar la cancelación de los pasivos durante los doce meses siguientes a la fecha de cierre.

(u) Medioambiente

El Grupo realiza operaciones cuyo propósito principal es prevenir, reducir o reparar el daño que como resultado de sus actividades pueda producir sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de las actividades medioambientales se reconocen como “Otros gastos de explotación” en el ejercicio en el que se incurren. No obstante, el Grupo reconoce provisiones medioambientales mediante la aplicación de los criterios que se desarrollan en la nota 30.

(v) Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con empresas asociadas, multigrupo y otras 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 la transacciones de la Entidad con partes vinculadas se han efectuado por su valor razonable.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

5. Inmovilizado Intangible

La composición y el movimiento del ejercicio 2018 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2018			
	Saldo inicial	Altas y traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Fondo de Comercio de Consolidación	929	-	-	929
Concesiones y licencias	2.739	-	-	2.739
Aplicaciones informáticas	184.485	7.122	(9)	191.598
Otro inmovilizado intangible	1.889	-	(1.801)	88
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	7.702	258	-	7.960
	197.744	7.380	(1.810)	203.314
Amortización acumulada				
Fondo de Comercio de Consolidación	(744)	(93)	-	(837)
Concesiones y licencias	(624)	(31)	-	(655)
Aplicaciones informáticas	(143.875)	(11.962)	9	(155.828)
Otro inmovilizado intangible	(1.282)	(18)	1.801	501
	(146.525)	(12.104)	1.810	(156.819)
Total	51.219	(4.724)	-	46.495

La composición y el movimiento del ejercicio 2017 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2017			
	Saldo inicial	Altas y traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Fondo de Comercio de Consolidación	929	-	-	929
Concesiones y licencias	2.701	-	-	2.701
Aplicaciones informáticas	167.573	20.068	(3.157)	184.484
Otro inmovilizado intangible	1.928	(99)	-	1.829
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	12.856	(5.055)	-	7.801
	185.987	14.914	(3.157)	197.744
Amortización acumulada				
Fondo de Comercio de Consolidación	(650)	(94)	-	(744)
Concesiones y licencias	(576)	(28)	-	(604)
Aplicaciones informáticas	(131.304)	(15.728)	3.157	(143.875)
Otro inmovilizado intangible	(1.282)	(20)	-	(1.302)
	(133.812)	(15.870)	3.157	(146.525)
Total	52.175	(956)	-	51.219

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Durante el ejercicio 2018 se han realizado inversiones, destinadas principalmente a trabajos para dotar de nuevas funcionalidades a los sistemas de gestión corporativos, así como de los distintos negocios, fundamentalmente en lo que respecta a las aplicaciones informáticas relacionadas con la venta de títulos de transporte de viajeros, con objeto de adaptarlas a las nuevas políticas comerciales, u otras, tales como las destinadas a la gestión del material rodante o de las existencias de almacenes en talleres.

Las inversiones realizadas en 2017 también estuvieron destinadas, en gran medida, a la mejora de funcionalidades en sistemas de gestión corporativos y de los negocios. Además, en dicho año es de destacar la inversión que se realizó en el desarrollo de la plataforma de gestión de contenidos para la prestación del servicio wifi en trenes y estaciones de Cercanías. También se efectuó en dicho ejercicio el alta correspondiente a la puesta en funcionamiento de la nueva Intranet, así como las correspondientes a los trabajos de desarrollo incluidos dentro del plan de acción para mejorar la seguridad informática

En Otro inmovilizado intangible se recogen los derechos de uso de que dispone la Entidad en espacios de Adif, cuyo valor neto contable total al cierre del ejercicio 2018 asciende a 589 miles de euros (607 miles de euros en 2017). Éstos le fueron otorgados a la misma en virtud de la Orden FOM/2909/2006, 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, 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 (nota 1(d)).

El derecho de uso y reposición reconocido al Grupo en la Orden FOM/2909/2006, ascendía a 9.037 miles de euros y estaba totalmente amortizado. 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(e)).

Según el 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.

La parte del derecho de uso que debe ser repuesta según el Acuerdo, está registrada dentro del epígrafe de "Otro inmovilizado intangible" y asciende a 655 miles de euros, (1.204 miles de euros en 2017), si bien está totalmente amortizado. Asimismo, el coste de reposición al derecho de uso, se encuentra registrado en el epígrafe de "Inmovilizado material en curso y anticipos" por valor de 3.271 (6.006 miles de euros en 2017).

El derecho de uso se encontraba totalmente amortizado a la fecha del Acuerdo. Con motivo de la firma de éste, en ese momento se procedió a dar de baja la parte del mismo 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, el cual se encontraba registrado en el epígrafe de "Inmovilizado material en curso y anticipos". Como resultado de estas operaciones, se generó un beneficio en ese momento de 96.090 miles de euros.

Con fecha 2 de marzo de 2018, para seguir completando los términos del Acuerdo de 28 de diciembre de 2015, se ha procedido a la transmisión del Edificio de Usos Múltiples de la Estación Málaga-María Zambrano por parte de Adif a RENFE-Operadora, efectuando la compensación de 769,91 m2 de los recogidos en la Orden FOM/2909/2006, dando de baja los derechos de uso y el derecho de reposición asociados recogidos en el inmovilizado de la Entidad, por importe de 162 (totalmente amortizados) y 807 miles de euros, respectivamente. La Entidad ha contabilizado el conjunto de la operación de acuerdo con el criterio establecido por la IGAE, registrando una pérdida de 306 miles de euros (véase nota 6(a)).

En la misma fecha, se ha procedido a la transmisión, por parte de Adif a RENFE-Operadora, del Local Comercial de León objeto del Acuerdo, realizando la compensación de 1.839,70 m2 de los recogidos en la Orden FOM/2909/2006, dando de baja los derechos de uso y derecho de reposición asociados recogidos en el inmovilizado de la Entidad, por importe de 387 (totalmente amortizados) y 1.928 miles de euros,

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

respectivamente. Asimismo, en dicha Orden se establecía que Adif asumiría los costes de reposición de los espacios, por lo que también ha abonado 2.086 miles de euros por ese concepto en la fecha de transmisión. De acuerdo con el criterio establecido por la IGAE, la Entidad ha efectuado el registro contable de esta operación, que ha generado un beneficio de 192 miles de euros.

La parte del derecho de uso pendiente de ser repuesta según el Acuerdo, está registrada dentro del epígrafe de "Otro inmovilizado intangible" y asciende, al cierre del ejercicio 2018, a 655 miles de euros (1.204 miles de euros en 2017), si bien se encuentra totalmente amortizada. Asimismo, el coste de reposición asociado al derecho de uso, se encuentra registrado en el epígrafe de "Inmovilizado material en curso y anticipos" y su valor es de 3.271 miles de euros a dicha fecha (6.006 miles de euros en 2017).

Se ha continuado trabajando para completar todos los trámites que se precisan para realizar la transmisión, por parte de Adif Alta Velocidad a RENFE-Operadora, del edificio que aún está pendiente según el Acuerdo, si bien al cierre del ejercicio no se habían concluido éstos y, en consecuencia, aún no se ha efectuado su reposición. Una vez que se efectúe la transferencia de dicho edificio, RENFE-Operadora registrará la recepción por el valor neto contable que el mismo tenga en Adif Alta Velocidad y cancelará la parte del derecho de uso que queda pendiente, así como el coste de reposición asociado al mismo.

El importe restante del valor total recogido al cierre de 2018 en el epígrafe de Otro inmovilizado intangible, al igual que ocurría al cierre de 2017, corresponde a la parte pendiente de acuerdo del derecho de uso recíproco, entre Adif y RENFE-Operadora, reconocido al Grupo en la Orden FOM/2818/2012. El valor de ésta es de 695 miles de euros (695 miles de euros en 2017) y su amortización acumulada asciende a 106 miles de euros (88 miles de euros en 2017).

En la columna Bajas, el importe que figura registrado en 2018 en el epígrafe de "Otro Inmovilizado Intangible", corresponde a la baja de los derechos de uso explicada en los párrafos anteriores.

En el ejercicio 2017, figuraba registrado en la columna Bajas un importe en el epígrafe de "Aplicaciones Informáticas" que correspondía a la aplicación web de Intranet del Grupo, que fue sustituida en dicho ejercicio, una vez concluido el desarrollo de una nueva aplicación web.

Las altas y traspasos en amortización acumulada, tanto en el ejercicio 2018 como en el 2017, corresponden a la dotación de amortización del ejercicio

(a) Fondo de Comercio de Consolidación

El Fondo de comercio de consolidación se debe a la incorporación al perímetro de consolidación de Pecovasa Renfe Mercancías S.M.E. S.A. (en adelante Pecovasa) No se evidencian síntomas de deterioro de este fondo en los ejercicios 2018 y 2017.

(b) Elementos totalmente amortizados

El coste de los elementos de inmovilizado intangible que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre de 2018 asciende a 78.159 miles de euros, que corresponde fundamentalmente a aplicaciones informáticas y a los derechos de uso citados anteriormente. A 31 de diciembre de 2017 esta cifra ascendía a 71.617 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

6. Inmovilizado Material

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2018 han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	24.829	29	-	24.858
Edificios y construcciones	387.208	9.571	-	396.779
Instalaciones de Vía (a)	130.384	1.099	-	131.483
Elementos de Transporte			-	
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.528.988	135.282	(217.262)	9.447.008
- Material Remolcado y Vagones	956.284	(18.316)	(59.799)	878.169
- Otros Elementos de Transporte	242.508	1.095	-	243.603
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	52.580	1.914	(215)	54.279
- Equipos procesos de Información	77.329	781	(6.343)	71.767
- Vehículos	5.108	(74)	(3)	5.031
- Resto	530.458	13.639	(115)	543.982
	11.935.676	145.020	(283.737)	11.796.959
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	252.114	62.103	-	314.217
Total Coste	12.187.790	207.123	(283.737)	12.111.176
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(160.275)	(8.699)	-	(168.974)
Instalaciones de Vía (a)	(54.338)	(4.492)	-	(58.830)
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(4.224.214)	(227.375)	173.521	(4.278.068)
- Material Remolcado y Vagones	(656.201)	13.381	56.952	(585.868)
- Otros Elementos de Transporte	(140.725)	(4.170)	-	(144.895)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(43.828)	(2.015)	215	(45.628)
- Equipos procesos de Información	(65.464)	(2.529)	5.547	(62.446)
- Vehículos	(5.189)	342	3	(4.844)
- Resto	(430.969)	(27.196)	115	(458.050)
Total Amortización Acumulada	(5.781.203)	(262.753)	236.353	(5.807.603)
Deterioro				
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(43.735)	1	26.139	(17.595)
- Material Remolcado y Vagones	(20.404)	275	106	(20.023)
- Otros elementos de Transporte	-	(13)	-	(13)
Total Deterioro	(64.139)	263	26.245	(37.631)
Valor Neto Contable	6.342.448	(55.367)	(21.139)	6.265.942

(a) Incluye los costes de las instalaciones de vía situadas en los recintos de talleres.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Para este mismo epígrafe del Balance, la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en el mismo en el ejercicio 2017 fueron los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	24.829	-	-	24.829
Edificios y construcciones	373.976	13.232	-	387.208
Instalaciones de Vía (a)	129.588	796	-	130.384
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.666.337	180.420	(317.769)	9.528.988
- Material Remolcado y Vagones	971.688	14.270	(29.674)	956.284
- Otros Elementos de Transporte	242.406	102	-	242.508
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	50.200	2.395	(15)	52.580
- Equipos procesos de Información	83.545	4.794	(11.010)	77.329
- Vehículos	5.223	181	(296)	5.108
- Resto	514.975	16.018	(535)	530.458
	12.062.767	232.208	(359.299)	11.935.676
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	175.031	77.083	-	252.114
Total Coste	12.237.798	309.291	(359.299)	12.187.790
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(151.509)	(8.766)	-	(160.275)
Instalaciones de Vía (a)	(49.594)	(4.744)	-	(54.338)
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(4.243.659)	(277.140)	296.585	(4.224.214)
- Material Remolcado y Vagones	(667.914)	(16.745)	28.458	(656.201)
- Otros Elementos de Transporte	(136.578)	(4.147)	-	(140.725)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(41.680)	(2.163)	15	(43.828)
- Equipos procesos de Información	(72.917)	(3.549)	11.002	(65.464)
- Vehículos	(5.015)	(251)	77	(5.189)
- Resto	(399.879)	(31.625)	535	(430.969)
Total Amortización Acumulada	(5.768.745)	(349.130)	336.672	(5.781.203)
Deterioro				
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(43.075)	(1.265)	605	(43.735)
- Material Remolcado y Vagones	(20.425)	-	21	(20.404)
Total Deterioro	(63.500)	(1.265)	626	(64.139)
Valor Neto Contable	6.405.553	(41.104)	(22.001)	6.342.448

(a) Incluye los costes de las instalaciones de vía situadas en los recintos de talleres.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

a) Coste

Del total de Altas y traspasos en el ejercicio 2018, destacan 117.980 miles de euros incluidos en el epígrafe de locomotoras y trenes autopropulsados correspondientes a la realización de intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante, principalmente en trenes de Cercanías y Media Distancia y en locomotoras y vagones de mercancías. (131.231 en el ejercicio 2017). Estas intervenciones son consideradas a efectos contables como una gran reparación y activadas como un componente separado del coste de cada uno de los vehículos objeto de las mismas.

El importe de Altas y Traspasos, también recoge la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante. Son de destacar, en el ámbito de mercancías, las realizadas en vagones, principalmente las actuaciones dirigidas a reforzar el conjunto de tracción y a dotar de toldos a diversas series, así como algunas otras actuaciones destinadas a mejorar las condiciones de explotación de los mismos. En cuanto a las realizadas en locomotoras, en 2018 se ha efectuado la recepción de otra locomotora de la serie 251, una vez sometida a las operaciones que se están realizando en todas las de dicha serie para su modernización y mejora de productividad; además de otras actuaciones de mejora en locomotoras de otras Series.

También se incluye en la columna de Altas y Traspasos en 2018, concretamente en los epígrafes de Locomotoras y Trenes Autopropulsados y de Material Remolcado y Vagones, la reclasificación de 37 locomotoras y 1.236 vagones a Activo no Corriente Mantenido para la Venta. El traspaso de este material supone una minoración en total en el coste de dichos epígrafes de 68.025 miles de euros, siendo su valor neto contable de 4.441 miles de euros en total.

Entre las principales actuaciones realizadas en material rodante de Cercanías y Media Distancia en 2018, que se incluyen en Altas y Traspasos en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados, son de destacar las relativas a la remodelación de otros 30 trenes de la Serie 447 para adaptarlos a la accesibilidad de personas de movilidad reducida. También se han realizado actuaciones de renovación del interiorismo en dicha Serie y en la 446, se ha efectuado la recepción de otro tren de la Serie 463 al que se le ha aumentado la capacidad, incorporándole un coche para convertirlo en Serie 464, además de otros trabajos destinadas a mejorar la fiabilidad y la seguridad en diversas Series, así como a instalar en los trenes la plataforma de comunicaciones embarcada desarrollada para Cercanías y Media Distancia.

Respecto al material rodante de Alta Velocidad-Larga Distancia, hay que destacar en 2018 la recepción de los últimos 4 furgones generadores CET construidos para la transformación de trenes de la Serie 130 en material híbrido de la Serie 730. Por otra parte se realizaron diversas actuaciones en varias Series, entre las que destacan la instalación de un sistema de red wifi en otros 12 trenes del parque de Alta Velocidad, las de ampliación de capacidad de la Serie 102 o las de optimización de la eficiencia energética de las series 102, 112, 130 y 730 además de la mejora de fiabilidad y confort en varias composiciones de material Talgo VI, así como su adaptación a la accesibilidad de personas de movilidad reducida.

Adicionalmente, hay que hacer especial mención a la inversión realizada en 2018 de 60.268 miles de euros correspondientes a los contratos de construcción de 30 nuevos trenes de la Serie 106 y de transformación de material Talgo VII en 13 composiciones de la Serie 107, ambas de alta velocidad, si bien en ambos casos se encuentran en proceso de fabricación, por lo que aún no se ha realizado la recepción de ningún tren.

En el ejercicio 2017, en lo referente al material rodante de Alta Velocidad-Larga Distancia, hay que destacar que se efectuó la instalación de un sistema de red wifi en 37 trenes y se realizaron actuaciones de mejora en diversas Series de material, principalmente Talgo VI. También es de destacar que se efectuó una inversión de 71.983 miles de euros para la adquisición de 30 nuevos trenes de Alta Velocidad, cuyo proceso de fabricación se inició durante ese año.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

En Cercanías y Media Distancia, las principales actuaciones en 2017 correspondieron a la recepción de 26 trenes de la serie 447, que fueron remodelados con el objeto de ser adaptados a la accesibilidad de personas de movilidad reducida, además de otras actuaciones para mejorar el interiorismo en dicha serie y en trenes de la serie 446. También se efectuó la recepción de otro tren de la serie 463 transformado a la serie 464, al haber sido ampliada su composición en un coche, y se realizaron diversos trabajos de mejora, principalmente en materia de seguridad, en diversas series de material.

En el ámbito de mercancías, se efectuó la recepción en 2017 de 6 locomotoras de la serie 251 sometidas a una operación de modernización y mejora de productividad. También hay que mencionar las actuaciones para reforzar el conjunto de tracción y dotar de toldos a diversas series de vagones.

Aparte de las actuaciones en material rodante, el importe que figura en el ejercicio 2018 en el epígrafe de "Edificios y construcciones", al igual que ocurrió en 2017, corresponde principalmente a la recepción de obras realizadas en estaciones de Cercanías, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Fomento.

En el epígrafe de "Edificios y Construcciones", en la columna Altas y Traspasos, en el ejercicio 2017 figuraba también el alta, con contrapartida a una cuenta de patrimonio de la Entidad, del valor de un edificio en la calle Méndez Álvaro, junto a la estación de Atocha, en Madrid. Dicho edificio fue asignado a RENFE-Operadora según el Anexo IV.1 de la Orden FOM/2909/2006 (véase nota 1(d)), en la que se determinaban los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora tras la segregación de RENFE el 1 de enero de 2005, si bien no figuraba ningún valor económico registrado contablemente para el mismo, al no disponerse de éste en el momento de la segregación.

En el epígrafe Resto, las altas en 2017 correspondían, principalmente, a la recepción de elementos de equipamiento y a instalaciones de diversos tipos realizadas en estaciones de Cercanías (controles de acceso, megafonía, máquinas autoventa, etc.). En este epígrafe se incluyen también la práctica totalidad de los medios materiales procedentes del traspaso del canal de venta por parte de Adif al Grupo.

En el saldo de "Inmovilizado material en curso y anticipos" se incluye el importe correspondiente al coste de reposición asociado a los derechos de uso que RENFE-Operadora tiene reconocido en espacios de Adif, de acuerdo con la Orden FOM/2909/2006. 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.

El coste de reposición del derecho de uso ascendía a un total de 44.561 miles de euros en el momento de la firma del Acuerdo. Con motivo de éste, en 2015 se efectuó la baja parcial del coste de reposición asociado a la parte del derecho de uso que no iba a ser respuesta, cuyo importe ascendió a 38.555 miles de euros. Por su parte, del derecho de uso, registrado en el epígrafe de "Otro inmovilizado intangible", también se hizo la baja parcial de la parte correspondiente, 7.833 miles de euros, si bien estaba completamente amortizada, obteniéndose como contrapartida, según las condiciones pactadas, una cantidad a cobrar de 134.645 miles de euros, que generó un beneficio de 96.090 miles de euros (véase nota 5).

Con fecha 2 de marzo de 2018, para seguir completando los términos del Acuerdo de 28 de diciembre de 2015, se ha procedido a la transmisión del Edificio de Usos Múltiples de la Estación Málaga-María Zambrano por parte de Adif a RENFE-Operadora, el cual ha sido valorado en 3.077 miles de euros. Asimismo, se ha efectuado la compensación de 769,91 m2 de los recogidos en la Orden FOM/2909/2006, dando de baja los derechos de uso y el derecho de reposición asociados recogidos en el inmovilizado RENFE-Operadora. De acuerdo con el criterio establecido por la IGAE, RENFE-Operadora ha registrado el terreno y el edifico recibido por el valor neto contable que dichos elementos tenían en Adif en la fecha de transmisión, el cual ascendía a 501 miles de euros, por lo que ha generado una pérdida a efectos contables de 306 miles de euros.

En la misma fecha, se ha procedido a la transmisión, por parte de Adif a RENFE-Operadora, del Local Comercial de León objeto del Acuerdo, realizando la compensación de 1.839,70 m2 de los recogidos en la

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Orden FOM/2909/2006, dando de baja los derechos de uso y derecho de reposición asociados recogidos en el inmovilizado de la Entidad, por importe de 387 (totalmente amortizados) y 1.928 miles de euros, respectivamente. Asimismo, en dicha Orden se establecía que Adif asumiría los costes de reposición de los espacios, por lo que también ha abonado 2.086 miles de euros por ese concepto en la fecha de transmisión. De acuerdo con el criterio establecido por la IGAE, la Entidad ha registrado el terreno y el edificio recibido por el valor neto contable que tenían en Adif en el momento de ser transmitidos, 34 miles de euros, por lo que el conjunto de esta operación ha generado un beneficio a efectos contables de 192 miles de euros.

Los terrenos y edificios recibidos en 2018 por la Entidad como consecuencia de este Acuerdo, se encuentran incluido en los epígrafes de "Terrenos" y "Edificios y construcciones" de la columna Altas y Traspasos por importe, respectivamente, de 19 y 516 miles de euros.

Por su parte, el importe correspondiente al coste de reposición, incluido en el epígrafe de "Inmovilizado material en curso y anticipos", al cierre del ejercicio 2018 asciende a 3.271 miles de euros (6.006 miles de euros en 2017). Éste estaba asociado a la parte del derecho de uso que será repuesta según el Acuerdo, cuyo importe es de 655 miles de euros a dicha fecha (1.204 miles de euros en 2017), si bien está totalmente amortizado.

Del importe total de inversiones del ejercicio 2018, el importe de los trabajos realizados por el Grupo para su inmovilizado asciende a 136.825 miles de euros. En el ejercicio 2017, dicha cifra fue de 144.364 miles de euros.

b) Amortización acumulada

Del importe total de Altas y traspasos en el ejercicio 2018 en amortización acumulada, la dotación de amortización del ejercicio asciende a 362.867 miles de euros (363.878 miles de euros en 2017).

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	
	2018	2017
Construcciones	43.596	42.201
Instalaciones de vía	12.807	7.651
Elementos de transporte	587.442	775.356
Otro inmovilizado material	423.090	354.515
	1.066.935	1.179.723

c) Deterioro

En lo que respecta al transporte de viajeros, los activos vinculados a los servicios de Cercanías y Media Distancia declarados de interés público, así como los vinculados a los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia, se consideran activos no generadores de flujos de efectivo.

A 31 de diciembre de 2018, las sociedades del Grupo han realizado un análisis de potenciales indicios de deterioro de los activos que formaban parte de las unidades de explotación o servicio de Cercanías, Media distancia ancho métrico, Media distancia convencional, Alta velocidad media distancia, Alta velocidad y Larga distancia (véase nota 4 g)), habiéndose llegado a la conclusión de que no se aprecian indicios en relación con dichos activos. Tampoco se apreciaron indicios de deterioro a 31 de diciembre de 2017, tras realizar el respectivo análisis.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

En el ejercicio 2017, figuraba un deterioro por importe total de 1.265 miles de euros. Este importe correspondía al valor contable de los coches que, aunque no habían tenido daños significativos, quedaron fuera de uso al haber dejado de estar operativo el tren autopropulsado del que formaban parte, tras sufrir éste un accidente y considerarse irrecuperables el resto de los vehículos que lo componían.

En la columna Bajas figura, en el ejercicio 2018, un importe de 26.245 miles de euros en el apartado de Deterioro. Dicha cantidad procede, en unos casos, del registro de bajas de coste de material rodante que va a ser desguazado y que se encontraba total o parcialmente deteriorado, en cuyo caso ha generado una aplicación del deterioro. En otros casos, corresponde a material rodante para el que, tras sufrir un accidente, se había registrado un deterioro por la pérdida de valor estimada y que en el ejercicio 2018, una vez reparado, el mismo ha compensado mediante su aplicación, las pérdidas definitivas generadas por los elementos sustituidos, si bien, en aquéllos casos en que el deterioro dotado superaba a la pérdida definitiva que había sido compensada, se ha efectuado la reversión del exceso y ha generado un ingreso, cuyo importe total asciende a 5.910 miles de euros.

Asimismo, también se incluye en el importe total de bajas de este apartado, 233 miles de euros correspondientes a la reversión del deterioro de un tren que sufrió un incendio, el cual ha sido reparado por la empresa mantenedora de esa Serie de material, por lo que ha recuperado su valor, si bien aún se está dirimiendo si la responsabilidad del accidente corresponde a la Sociedad o a la empresa mantenedora, motivo por el cual el valor del deterioro revertido no se ha imputado a ingresos, sino que ha quedado registrado como una provisión de riesgos y gastos incluida dentro del epígrafe de “Otras provisiones”

En 2017, el importe que figuraba en la columna de Bajas para este apartado era de 626 miles de euros. El mismo estaba referido a la reversión del deterioro de material rodante, que había sido deteriorado en ejercicios anteriores tras sufrir accidentes, una vez que éstos fueron reparados.

d) Bajas y enajenaciones

En la columna Bajas, en el ejercicio 2018, se encuentran registrados los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado, que se han dado de baja al ser sustituidos por los correspondientes a una nueva intervención, en aquellos vehículos que han sido sometidos a éstas durante el ejercicio. El coste total de los mismos era de 88.207 miles de euros (98.381 miles de euros en 2017), si bien se encontraban amortizados prácticamente en su totalidad. También recoge esta columna las bajas producidas como consecuencia de la sustitución de elementos en el material rodante, realizada al efectuar actuaciones sobre distintas Series, con objeto de mejorar su capacidad, productividad o fiabilidad.

Se incluyen también en esta columna en el ejercicio 2018, 3.399 miles de euros correspondientes al valor neto contable estimado de los daños originados en el material rodante, como consecuencia de accidentes sufridos por éste. Asimismo, también incorpora dicha columna bajas por importe de 2.160 miles de euros, cifra que corresponde al valor contable de los elementos sustituidos en la reparación de los daños sufridos por el material rodante accidentado, minorado con la aplicación del deterioro que se había dotado en ejercicios anteriores para tal fin.

Entre las bajas registradas en 2018, también se incluyen 9.948 miles de euros correspondientes al valor neto contable de material para el que está previsto su desguace, entre el que figura el tren 730012, que sufrió un accidente en 2014 en las proximidades de Santiago de Compostela y que ha permanecido a disposición judicial hasta el año actual.

También figura en la columna Bajas en 2018 la ventas de locomotoras y vagones de mercancías, cuyo valor neto contable ascendía a 2.350 miles de euros y han generado un beneficio neto de 2.694 miles de euros.

En el ejercicio 2017, en la columna Bajas se encontraban registrados los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado, una vez sustituidos al realizar en los

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

respectivos vehículos una nueva intervención, cuyo coste total ascendía a 98.381 miles de euros, si bien estaban amortizados prácticamente en su totalidad.

Del importe restante de dicha columna en 2017, hay que destacar que 15.192 miles de euros corresponden al valor neto contable de los daños originados en el material rodante que sufrió accidentes durante el ejercicio. También hay que destacar la baja de 1.354 miles de euros, correspondiente a la casi totalidad del valor neto contable de 3 locomotoras de la serie 252, que debido al avanzado estado de deterioro en que se encontraban gran parte de sus componentes, se consideraron irrecuperables. El resto del valor neto contable de las bajas, en su mayoría; corresponde a la sustitución de elementos realizada al efectuar actuaciones sobre distintas series de material rodante, con objeto de mejorar su capacidad, productividad o fiabilidad.

e) Detalle de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2018 es el siguiente:

Miles de euros

	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.374.390	(1.538.964)	(14.430)	2.820.996	(113.111)
Trenes de Cercanías	3.164.216	(1.753.016)	(4)	1.411.196	(116.461)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	569.950	(295.048)	(2.792)	272.110	(26.096)
Locomotoras Eléctricas	604.032	(385.180)	(347)	218.505	(9.398)
Edificios de Talleres	294.691	(130.424)	0	164.267	(5.940)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	242.377	(65.742)	(22)	176.613	(5.854)
Locomotoras Diesel	310.366	(169.479)	0	140.887	(5.531)
Remolques Talgo	310.562	(160.426)	0	150.136	(5.872)
Piezas de Parque	202.321	(105.952)	0	96.369	(3.918)
Vagones de Mercancías	520.576	(382.403)	(20.024)	118.149	(11.871)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	74.438	(35.314)	0	39.124	(6.611)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	69.408	(12.297)	0	57.111	(2.752)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	106.022	(84.777)	0	21.245	(6.497)
Superestructura de Via de Talleres	41.600	(13.927)	0	27.673	(1.068)
Máquinas de Venta y TPV	86.774	(80.681)	0	6.093	(6.390)
Edificios Administrativos	45.182	(22.144)	0	23.038	(1.067)
Terrenos	24.858	0	0	24.858	0
Cambios y Desvios de Talleres	26.854	(8.407)	0	18.447	(773)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	58.874	(50.450)	0	8.424	(3.105)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Por su parte, en el ejercicio 2017 el detalle de los principales grupos de activos era el siguiente:

Miles de euros

	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.363.755	(1.433.442)	(24.374)	2.905.939	(111.377)
Trenes de Cercanías	3.133.939	(1.717.227)	(1.837)	1.414.875	(111.115)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	577.268	(298.896)	(8.152)	270.220	(24.423)
Locomotoras Eléctricas	685.599	(456.285)	(755)	228.559	(9.574)
Edificios de Talleres	293.784	(124.483)	0	169.301	(6.081)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	251.021	(64.043)	(8.615)	178.363	(5.738)
Locomotoras Diesel	311.097	(165.317)	0	145.780	(5.394)
Remolques Talgo	310.474	(160.336)	0	150.138	(5.460)
Piezas de Parque	201.287	(102.034)	0	99.253	(3.947)
Vagones de Mercancías	544.498	(407.373)	(20.282)	116.843	(10.571)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	75.471	(31.393)	0	44.078	(5.819)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	68.608	(11.928)	0	56.680	(2.215)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	104.519	(78.279)	0	26.240	(7.141)
Superestructura de Via de Talleres	41.175	(12.859)	0	28.316	(1.065)
Máquinas de Venta y TPV	84.028	(74.291)	0	9.737	(8.396)
Edificios Administrativos	44.897	(21.128)	0	23.769	(1.051)
Terrenos	24.829	0	0	24.829	0
Cambios y Desvios de Talleres	26.854	(7.633)	0	19.221	(772)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	55.848	(47.395)	0	8.453	(3.450)

Determinado material rodante con un valor neto contable al cierre del ejercicio de 1.064.006 miles de euros (1.242.057 miles de euros en 2017), forma parte de las garantías prestadas a Eurofima por préstamos que el Grupo tiene otorgados a RENFE-Operadora por importe de 1.435.100 miles de euros al cierre de 2018 (1.560.100 miles de euros al cierre del 2017).

f) Seguros

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.

g) 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, el cual ha ido modificándose hasta el 29 de junio de 2009, donde se establecieron 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 (157 millones de euros) y Adif (827 millones de euros).
- 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 (15.973 m^2 construidos) y Adif (84.027 m^2 construidos).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Con fecha 23 de diciembre de 2008 se firmó 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, por 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 abonar el canon.

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

El 22 de enero de 2015 se firmaron los siguientes documentos:

- Un nuevo Convenio Urbanístico entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid, Adif, Adif-Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación Y Mantenimiento, Canal de Isabel II y DUCH. El Convenio Urbanístico queda sometido a la aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Madrid del PPRI en el que se integra.
- Un Acuerdo de Bases para la modificación no extintiva del Texto Refundido del Contrato suscrito el 23 de junio de 2009 por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, RENFE Fabricación y Mantenimiento y Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A. (DUCH), sobre adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, en Madrid.

El Acuerdo de Bases mantiene 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. La entrega de 100.000 metros cuadrados de edificabilidad de uso residencial de protección, podrá ser sustituida por la entrega de parcelas urbanizadas con otros usos o por un importe monetario equivalente.

El Grupo es propietario de terrenos para los que existe un compromiso de cesión de 313.414 m^2 de aprovechamientos urbanísticos a DUCH, tal como ha quedado expuesto.

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 han interpuesto frente a tal Acuerdo municipal recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

En el Acuerdo de Bases se establece que si no se efectuara la aprobación definitiva del nuevo Convenio Urbanístico antes del 31 de diciembre de 2016, se procedería a la resolución del contrato si no fuera posible llegar a un nuevo acuerdo en el plazo de dos meses. Por otro lado, con fecha 30 de noviembre de 2016, el Ayuntamiento de Madrid ha trasladado 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 ha considerado la extensión el plazo establecido para llegar a un nuevo acuerdo hasta el 31 de diciembre de 2018, que se ha ratificado en 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 acuerda que como compensación por el retraso en la percepción por las entidades públicas del canon a satisfacer por DCN, estas entidades públicas percibirán una compensación económica adicional.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Según el Acuerdo firmado entre Adif y RENFE-Operadora el 28 de diciembre de 2012, ésta última era propietaria de 313.414 m2 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 existe un compromiso de cesión de 50.219,96 m2 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 han efectuado 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 aparecen registrados en el epígrafe de Deterioro y Resultado por Enajenaciones del Inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la misma.

Con fecha 28 de diciembre de 2018, Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, han suscrito con DCN un documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato de 2009. En éste, 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. Asimismo, como compensación en el retraso en el inicio de la percepción del canon a satisfacer por DCN según lo establecido en el Acuerdo de Bases de 2016, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento. percibirán un importe de 158.421,19 euros anuales hasta 2021, para distribuir entre ambas, salvo que se otorgue con anterioridad la escritura de transmisión de los espacios aprovechables.

Con motivo de la Modificación del Texto Refundido, Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, 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 m2 a 58.590 m2, por lo que según el reparto pactado en 2012, el porcentaje correspondiente a las mismas pasaría del 15,973% al 5,041%. Sin embargo, tras el acuerdo suscrito entre las partes, éstas percibirían 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 RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento se fijará posteriormente, sin necesidad de acuerdo entre las partes.

h) Inversiones inmobiliarias.

El valor neto contable de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2018 asciende a 323 miles de euros tras el traspaso en el ejercicio del edificio de oficinas mencionado por un valor neto contable de 241 miles de euros y la dotación a la amortización de 20 miles de euros. En 2017 la dotación a la amortización de las inversiones inmobiliarias ascendió a 7 miles de euros

i) Activos no corrientes mantenidos para la venta.

El Grupo inició durante el ejercicio el proceso de venta de 74 lotes de material rodante, publicando con fecha 16 de octubre de 2018 el pliego de condiciones para su subasta. El material incluido dentro de dicho plan de venta, para el que aún no se había materializado la misma al cierre del ejercicio, fue reclasificado desde la fecha de publicación del pliego de condiciones antes mencionada a la situación de activo no corriente mantenido para la venta.

El material reclasificado a la situación de activo no corriente mantenido para la venta está compuesto por 37 locomotoras y 1.236 vagones de mercancías, cuyo valor neto contable era de 4.441 miles de euros. La Sociedad ha reconocido una pérdida por deterioro en el ejercicio, de acuerdo con la valoración que sirvió de base para establecer las condiciones de venta de este material, de 796 miles de euros. Como consecuencia de ello, el valor neto contable del mismo a 31 de diciembre de 2018 asciende a 3.645 miles de euros

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

7. Política de gestión de riesgos

Las actividades del Grupo 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 dominante conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

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

(a) Riesgo de crédito.

El grupo no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito, no obstante la Entidad dominante establece las políticas de riesgo de crédito para las sociedades del grupo.

Excepcionalmente las ventas de títulos de transporte que se realizan a través de agencias de viajes y otros mediadores son las que presentan el mayor riesgo de crédito.

En relación con las prestaciones de servicios de transporte de mercancías, el Grupo tiene establecidos políticas para asegurar que las ventas se efectúan a clientes con un historial de crédito adecuado.

En este sentido las Áreas de Negocio que gestionan los correspondientes servicios anteriormente indicados, establecen los límites de crédito y evalúan la solvencia de los clientes de forma periódica, o 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.

(b) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que en el Grupo no se 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 del Grupo es mantener las disponibilidades líquidas necesarias. La Dirección de Finanzas y Administración establece diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener.

(c) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales, ya que las mismas, están denominadas en euros, salvo las derivadas del proyecto en el que participa a través de un consorcio de empresas para el desarrollo y explotación de una línea de alta velocidad en Arabia Saudí, el cual se encuentra en una fase inicial, parte de los contratos vinculados a este proyecto se encuentran referenciados parcialmente en euros o en riales saudíes (SAR). Ocasionalmente se realizan operaciones desde la Gerencia de Área de Cooperación Internacional y Relaciones Institucionales que pueden realizarse en monedas distintas al euro, destacando la iniciada en Estados Unidos, cuyo contrato se encuentra en Dólares.

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

La participación en la empresa asociada Eurofima, consolidada por puesta en equivalencia y cuyos estados financieros formulados considerados para la consolidación está denominada en francos suizos, han sido convertidos a euros empleando el tipo de cambio de cierre. Las variaciones producidas entre el tipo de cambio a 1 de enero de 2018 y el existente a 31 de diciembre de 2018 se han registrado como diferencias de conversión en patrimonio neto consolidado.

(d) Riesgo de tipo de interés

Con objeto de desarrollar su actividad, el Grupo 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.

A 31 de diciembre de 2018 los préstamos con remuneración a tipo fijo suponen un 60% del total de los préstamos tomados, siendo el 63% a 31 de diciembre de 2017.

8. Participaciones puestas en equivalencia

El detalle de su movimiento por sociedad se indica en el Anexo I.

Aquellas participaciones en sociedades puestas en equivalencia que presentan un valor negativo, se registran como una provisión para riesgos y gastos, por las eventuales responsabilidades en las que se pudiera incurrir. Las sociedades y los importes que al cierre del ejercicio se encuentran en estas circunstancias son las siguientes:

	Miles de euros	
	2018	2017
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	2.304	2.304
Intercontainer Ibérica, S.A.	124	132
	2.428	2.436

La participación 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 de la Unión Europea. Su objeto social es la contribución al desarrollo del transporte ferroviario en Europa, proporcionando financiación a sus respectivos accionistas.

A 31 de diciembre de 2018 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 96.349 miles de euros (92.784 miles de euros en 2017).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Los datos de Patrimonio Neto y Resultado del ejercicio de acuerdo con las cuentas anuales auditadas de Eurofima a 31 de diciembre valorados al tipo de cambio de cierre vigente se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2018	2017
Patrimonio neto	1.459.220	1.394.579
Beneficio del ejercicio	14.153	14.257

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

Durante el ejercicio 2017 se liquidó la Sociedad FENIT RAIL, S.A. en liquidación al cierre del ejercicio anterior, se produjo su baja sin efecto contable en este epígrafe por encontrarse totalmente deteriorado.

La información relativa a las sociedades del grupo, asociadas y multigrupo de la Entidad correspondiente a los ejercicios 2018 y 2017 se muestra en el Anexo II.

9. Activos financieros por categorías

La clasificación de los activos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre, excluidas las inversiones en empresas asociadas, es como sigue:

	Miles de Euros			
	No Corriente		Corriente	
	2018	2017	2018	2017
Préstamos y partidas a cobrar				
Deudores comerciales no corrientes	14.485	16.622	-	-
Clientes por ventas y prestación de servicios	-	-	366.488	337.797
Créditos y otras cuentas a cobrar	176.210	163.536	1.271.028	870.909
Otros activos financieros	287	130	879	871
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	2.777	-	132	2.889
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.082	1.157	-	-
Total activos financieros	194.841	181.445	1.638.527	1.212.466

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Ingresos financieros al coste amortizado	2.942	-	-	-	2.942	-
Dividendos	-	-	592	1.132	592	1.132
Otros	77	120	-	-	77	120
Total Ganancias/Pérdidas netas	3.019	120	592	1.132	3.611	1.252

10. Inversiones financieras

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2018	2017	2018	2017
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.082	1.157	-	-
Créditos a terceros	176.210	163.536	8.024	3.866
Otros activos financieros	287	130	879	871
Total	177.579	164.823	8.903	4.737

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

	Miles de euros			
	2018		2017	
	Coste	Deterioro	Coste	Deterioro
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.	598	-	598	-
Gijón al Norte S.A.	76	-	76	-
León 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	-
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	(75)
Almería Alta Velocidad S.A.	75	-	75	-
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S.A	6	-	6	-
Bureau Central de Clearing SCRL	2	-	2	-
Terminal Intermodal del Monzón SL	250	-	250	-
Total	6.908	(5.826)	6.908	(5.751)

La participación en estas sociedades es inferior al 20%.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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 7.141 miles de euros (9.070 miles de euros en 2017) y a Adif AV un importe neto de 14.143 miles de euros (16.173 miles de euros en 2017) En el activo corriente, los saldos corresponden a Adif por un importe de 1.930 miles de euros (1.862 miles de euros en 2017) y a Adif AV un importe de 2.069 miles de euros (1.996 miles de euros en 2017).

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

	Miles de euros			
	2018		2017	
Sociedad	Crédito	Deterioro	Crédito	Deterioro
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	11.073	(5.631)	7.235	(7.235)
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	(31.183)	58.862	(37.221)
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	12.941	(4.643)	8.200	(3.342)
Gijón al Norte S.A.	5.272	-	5.272	-
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	17.215	(4.366)	10.133	(4.590)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	110.333	(16.055)	102.860	(2.930)
	216.430	(62.537)	193.296	(55.977)

El detalle de los deterioros de los préstamos participativos concedidos a las sociedades en 2018 es el siguiente:

	Miles de euros				
	2018				
Sociedad	Saldo Inicial	Altas	Traspasos	Reversiones	Saldo Final
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	7.235	-	484	(2.088)	5.631
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	-	-	-	659
Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.	37.221	-	-	(6.038)	31.183
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	3.342	1.301	-	-	4.643
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	4.590	-	-	(224)	4.366
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	2.930	13.125	-	-	16.055
	55.977	14.426	484	(8.350)	62.537

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El detalle de los deterioros de los préstamos participativos concedidos a las sociedades en 2017 era el siguiente:

	Miles de euros			
	2017			
Sociedad	Saldo Inicial	Altas	Traspasos	Saldo Final
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	3.260	2.106	1.869	7.235
León Alta Velocidad 2003, S.A.	-	659	-	659
Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.	37.221	-	-	37.221
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	-	3.342	-	3.342
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	2.766	1.824	-	4.590
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	-	-	2.930	2.930
	43.247	7.931	4.799	55.977

La columna traspasos recoge el movimiento registrado en origen en la provisión de riesgos y gastos por importe de 484 miles de euros (6.018 miles de euros en 2017) de los que 1.219 miles de euros se traspasaron al deterioro de la participación que se había desembolsado en ese ejercicio.

11. Existencias

El detalle de las existencias al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Almacén del Área de Negocio de Fabricación y Mantenimiento	116.125	105.775
Combustible	268	160
Almacén Central	1.136	1.077
Anticipos a proveedores	17	6
	117.546	107.018
Correcciones valorativas por deterioro (Provisión obsolescencia)	(17.962)	(17.762)
	99.584	89.256

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de existencias durante los ejercicios 2018 y 2017 es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Saldo a 1 de enero	(17.762)	(15.864)
Dotaciones	(200)	(1.898)
Saldo a 31 de diciembre	(17.962)	(17.762)

Los gastos por aprovisionamientos de existencias han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2018	2017
Compras netas	94.206	85.778
Variación de la depreciación de existencias	200	1.898
Variación de existencias	(10.517)	(9.557)
Trabajos realizados por otras empresas	11.721	11.168
	95.610	89.287

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

12. 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	
	2018	2017
No Corriente		
Periodificaciones a largo plazo	14.485	16.622
Total no corriente	14.485	16.622
Corriente		
Clientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Clientes General:		
Clientes por transporte de mercancías	53.895	63.393
Clientes por transporte de viajeros	54.415	53.742
Clientes por servicios y concesiones	16.798	20.864
Clientes pendientes de facturar	192.817	152.349
	317.925	290.168
Clientes Entidades Públicas		
Deudores por tráficos de Entidades Públicas	13.600	14.653
Entidades Públicas pendientes de facturar	27.566	25.730
Otros	709	862
	41.875	41.245
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(19.342)	(23.484)
Total clientes por ventas y prestaciones de servicios:	340.458	307.929
Deudores varios		
Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo	1.193.778	793.829
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas	35.619	20.138
Deudores por convenios con Comunidades A. pendientes de facturar	30.751	26.098
Otros deudores	9.590	25.693
Total deudores varios	1.269.738	865.758
Clientes empresas asociadas (nota 28)		
Clientes empresas multigrupo y asociadas	5.847	12.291
Clientes empresas multigrupo y asociadas pendientes de facturar	20.183	17.577
	26.030	29.868
Deudores personal	1.290	1.285
Activo por impuesto corriente (nota 22)	7.508	21.531
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 22)	140.300	154.453
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.785.324	1.380.824

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

a) Clientes General

En el ejercicio 2018, destacan los derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje por importe de 29.429 miles de euros (27.907 miles de euros en el ejercicio 2017) y en concepto de trenes turísticos por importe de 1.220 miles de euros (1.425 miles de euros en el ejercicio 2017)

Asimismo son significativas las deudas de Adif por importe de 13.615 miles de euros (17.606 miles de euros en 2017), de los cuales 530 miles de euros corresponden a deudas por títulos de transporte y liquidación de billetes para sus empleados (5.758 miles de euros en el ejercicio 2017), y el resto por importe de 13.085 miles de euros se corresponden a diversos servicios (arrendamientos, prestaciones de servicio de exploradoras, mantenimiento y reparación de locomotoras y vagones y otros) (11.848 miles de euros en 2017).

En este apartado se recogen principalmente deudas por servicios de transporte de mercancías a diversos clientes entre los que se encuentra Adif por importe de 5.424 miles de euros (3.699 miles de euros en 2017).

b) Clientes Entidades Públicas

En este epígrafe se recogen principalmente derechos de cobros a diversas Entidades Públicas en concepto de transporte de viajeros destacando los saldos por Convenios de tráficos de Cercanías, correspondiendo a la Autoritat del Transport Metropolità un saldo de 4.142 miles de euros, al Consorcio de Transportes de Asturias 4.910 miles de euros.

En el ejercicio 2017 destacaban, principalmente derechos de cobros a diversas Entidades Públicas en concepto de transporte de viajeros destacando los saldos por Convenios de tráficos de Cercanías, correspondiendo a la Autoritat del Transport Metropolità un saldo de 3.555 miles de euros, al Consorcio de Transportes de Asturias 3.645 miles de euros, a la Generalidad de Cataluña un saldo de 1.513 miles de euros y al Consorcio de Transportes de Bizkaia 846 miles de euros, que fueron cobrados íntegramente en 2017.

Se recogen también en este capítulo los saldos con el Ministerio de Defensa por un total de 3.104 miles de euros, (3.283 miles de euro en el ejercicio 2017).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

c) Clientes, otros ingresos pendientes de facturar

Presenta el siguiente detalle al 31 de diciembre:

	Miles de euros	
	2018	2017
Clientes General pendientes de facturar		
- Transporte de mercancías	1.859	2.145
- Transporte de viajeros	6.453	6.786
- Otros conceptos	184.505	143.418
	192.817	152.349
Entidades Públicas pendientes de facturar		
- Transporte de viajeros	26.978	25.326
- Otros conceptos	588	404
	27.566	25.730
Clientes Grupo y Asociadas pendientes de facturar		
- Otros conceptos	20.183	17.577
Deudores convenios CCAA pendientes de facturar	30.751	26.098
	271.317	221.754

En "Clientes general pendientes de facturar", con un saldo de 192.817 miles de euros (152.349 miles de euros en 2017), se incluyen los derechos de cobro pendientes de facturar por importe de 163.459 miles de euros a Saudi Railways Organization (SRO) (127.478 miles de euros en el ejercicio 2017), así como los saldos de las liquidaciones pendientes con empresas ferroviarias extranjeras, por importe de 4.991 miles de euros (8.705 miles de euros en 2017) (véanse notas 21 y 25).

En el concepto "Entidades Públicas pendientes de facturar" se recogen los derechos de cobro pendientes de ser facturados por transporte de viajeros a los consorcios de transporte, principalmente a la Autoritat del Transport Metropolità por 9.535 miles de euros (9.514 miles de euros en 2017) y al Consorcio de Transportes de Madrid, por importe de 15.864 miles de euros (15.758 miles de euros en 2017, debido principalmente a los servicios prestados en diciembre al amparo del convenio vigente del abono de transportes)

Deudores convenios Comunidades Autónomas pendientes de facturar se detalla en cuadro del apartado "d) ii) Deudores por convenios con Comunidades Autónomas" de esta misma nota.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

d) Deudores varios

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Saldo inicial a 1 de enero	(23.484)	(23.642)
Alta por integración		-
Dotaciones	(669)	(687)
Reversiones	319	751
Otras variaciones	-	-
Aplicaciones	4.492	94
Saldos final a 31 de diciembre	(19.342)	(23.484)

e) Deudores varios

i. Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo

El saldo de este epígrafe del balance al 31 de diciembre se corresponde con las Aportaciones del Estado y de la Generalidad de Cataluña para compensación por la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia competencia de la Administración General del Estado y de la Generalidad de Cataluña del ejercicio 2018, pendientes de liquidación por importe de 1.193.778 miles de euros (793.829 miles de euros en 2017) (véanse notas 1(e) y 25).

El detalle de estos saldos al 31 de diciembre es como sigue:

	Corriente	
	2018	2017
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Ejercicio 2016	-	73.459
Ejercicio 2017	43.789	441.870
Ejercicio 2018	917.725	-
	961.514	515.329
Compensación de los servicios competencia de la Generalidad de Cataluña		
Ejercicio 2015	-	5.042
Ejercicio 2016	-	109.278
Ejercicio 2017	-	164.180
Ejercicio 2018 (nota 23)	232.264	-
	232.264	278.500
Deudores por OSP a corto plazo	1.193.778	793.829

Con relación a la Compensación de los servicios competencia de la AGE, en el ejercicio 2018 se han recibido cobros correspondientes a la liquidación de la OSP del ejercicio 2016 con cargo a los PGE 2017 prorrogados por un total de 73.459 miles de euros. Asimismo, en el ejercicio 2018 se han recibido cobros correspondientes a la liquidación de la OSP del ejercicio 2017 con cargo a los PGE 2018 por un total de 396.301 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Tras el informe de verificación de la IGAE, que ha minorado el importe correspondiente a la liquidación de la OSP de la AGE de 2017 en 1.780 miles de euros, ha quedado pendiente de cobro un importe de 43.789 miles de euros, cobrado en fecha 11 de enero de 2019 con cargo a los PGE 2018.

Respecto a la liquidación de la OSP del ejercicio 2018, se han cobrado 481.139 miles de euros con fecha 11 de enero de 2019 con cargo a los PGE 2018 y 161.703 miles de euros con fecha 18 de marzo de 2019, con cargo a la prórroga de los PGE 2018 para el ejercicio 2019.

En el 2017 se recibieron cobros correspondientes a la OSP de la AGE del ejercicio 2016 con cargo a los PGE 2017, tras informe de verificación de la IGAE. Asimismo, se cobraron durante el ejercicio 2017, a cuenta de la liquidación del propio ejercicio, 226.451 miles de euros como compensación por el aumento de costes que supuso el incremento de cánones ferroviarios.

En relación a la Compensación de los servicios competencia de la Generalidad de Cataluña, en el ejercicio 2018 se han recibido cobros correspondientes a la liquidación de la OSP de Cataluña, con cargo a los PGE 2017 del ejercicio 2016 por un total de 109.278 miles de euros.

Tras informe de verificación de la IGAE, que ha minorado el importe correspondiente a la liquidación de 2017 en 459 miles de euros, quedaron pendientes de cobro 163.721 miles de euros que fueron cobrados en el propio ejercicio 2018, junto con los 5.042 miles de euros correspondientes al ejercicio 2015.

ii. Deudores por convenios con Comunidades Autónomas

En este capítulo se recogen deudas con origen en Convenios y Contratos de Servicio Público con diferentes Comunidades Autónomas firmados tanto por RENFE-Operadora, subrogados por Renfe Viajeros, S.A tras la segregación, como los firmados por la propia sociedad para regular determinados servicios de transporte de viajeros de Media Distancia considerados necesarios por las Comunidades y que no se contemplaban entre los declarados como obligación de servicio público por la AGE, por lo que los déficits originados en su explotación son objeto de subvención por dichas Administraciones, así como el Plan de Acción acordado con la Generalidad de Cataluña (véase nota 1 e).

A 31 de diciembre de 2018, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	27.523	23.167	50.690
Diputación General de Aragón	5.643	4.174	9.817
Junta de Extremadura	2.453	3.410	5.863
	35.619	30.751	66.370

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

A 31 de diciembre de 2017, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	18.572	19.362	37.934
Diputación General de Aragón	66	5.642	5.708
Junta de Extremadura	1.500	1.094	2.594
	20.138	26.098	46.236

A 31 de diciembre de 2018, la deuda de la Generalidad de Cataluña corresponde fundamentalmente a servicios prestados en el ejercicio en base a lo establecido en el Plan de Acción para la mejora del servicio de cercanías y media distancia en Barcelona, por importe de 25.239 miles de euros (21.306 miles de euros en 2017). Asimismo, en la deuda se recogen importes pendientes de ejercicios anteriores por importe de 25.450 miles de euros (16.628 miles de euros en 2017)

La deuda de la Diputación General de Aragón corresponde a los servicios prestados en los años 2017 y 2018 según lo establecido en el Acuerdo de 30 de diciembre de 2015 prorrogado mediante Acuerdo de fecha 15 de diciembre de 2016 (véase nota 1(e). Está pendiente de firma la prórroga correspondiente a los servicios prestados en el ejercicio 2018.

La deuda de la Junta de Extremadura, corresponde a servicios de transporte de viajeros de media distancia prestados en los ejercicios 2017 y 2018, según lo establecido en el contrato de servicio público de fecha 30 de diciembre de 2015 encontrándose también la prórroga pendiente de firma para los servicios prestados en el ejercicio 2018.

iii. Otros deudores

En este epígrafe se recoge principalmente la recaudación del metálico de las cajas de las estaciones de Cercanías y Multioperador y de las máquinas autoventa realizada por la compañía de seguridad pendiente de ingresar en las cuentas corrientes bancarias por importe de 5.521 miles de euros. En 2017 este concepto se presentaba por importe de 6.538 miles de euros.

El resto del saldo se corresponde principalmente con la cuantía de IVA soportado pendiente de devengar, al igual que en 2017.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

13. 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	
	2018	2017
Tesorería		
Caja	55	51
Bancos c/c	43.836	13.891
	43.891	13.942
Otros activos líquidos equivalentes		
Principal	8.813	6.062
Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	52.704	20.004

El saldo al cierre del ejercicio de otros activos líquidos equivalentes está compuesto principalmente por operaciones a corto plazo en cuentas corrientes remuneradas.

14. 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 de la Entidad Dominante y de sociedades consolidadas

El detalle por sociedades de las reservas de la Entidad dominante y de las sociedades puestas en equivalencia, y su movimiento en los ejercicios 2018 y 2017, son como sigue:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

	Miles de euros				
	2018				
Denominación	Saldo a 1 de enero 2018	Resultado 2017 a distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2018
Entidad dominante	(342.710)	43	7.301	4.356	(331.010)
Sociedades consolidadas por Integración global:					
Renfe Mercancías	(190.221)	(18.029)	1.265	(2.938)	(209.923)
Logirail	1.012	942	(500)	(50)	1.404
Pecovasa	1.450	71	-	1	1.522
Puerto Seco Ventastur .	(1.100)	(3)	-	3	(1.100)
Renfe Viajeros	(39.259)	74.759	-	(1.650)	33.850
Renfe Fabricación y Mantenimiento.	(2.848)	1.776	7.427	55	6.410
Renfe Alquiler	2.016	3.257	(7.301)	(293)	(2.321)
	(228.950)	62.773	891	(4.872)	(170.158)
Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:					
Intercontainer Ibérica, S.A.	(120)	(189)	-	-	(309)
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	587	1.512	(1.512)	-	587
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	94	2.851	(2.851)	(1)	93
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.713	727		-	2.440
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.978	2.481	(2.481)	1	1.979
Elipsos Internacional, S.A.	871	127	-	(1)	997
Construrail, S.A.	207	158	(155)	-	210
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(5.244)	-	-	-	(5.244)
Conte-Rail, S.A.	120	122	-	-	242
Alfil Logistics, S.A.	450	1.327	(120)	-	1.657
SEMAT	(6.347)	405	-	-	(5.942)
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	8.693	(3.069)	-	(223)	5.401
Railsider	(15.716)	(870)	(490)	(1.490)	(18.566)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	734	583	(583)	(107)	627
CEAVMM	-	-	-	-	
Eurofima	49.480	783	-	(65)	50.198
	37.500	6.948	(8.192)	(1.886)	34.370
	(534.160)	69.764	-	(2.402)	466.798

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

	Miles de euros				
	2017				
Denominación	Saldo a 1 de enero 2017	Resultado 2016 a distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2017
Entidad dominante	(318.968)	(21.936)	-	(1.806)	(342.710)
Sociedades consolidadas por Integración global:					
Renfe Mercancías	(137.517)	(55.173)	1.038	1.431	(190.221)
Logirail	573	935	(500)	4	1.012
Pecovasa	1.516	(66)	-	-	1.450
Puerto Seco Ventastur .	(1.086)	(14)	-	-	(1.100)
Renfe Viajeros	(78.977)	39.718	-	-	(39.259)
Renfe Fabricación y Mantenimiento.	(201)	(11.185)	8.538	-	(2.848)
Renfe Alquiler	469	1.547	-	-	2.016
	(215.223)	(24.238)	9.076	1.435	(228.950)
Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:					
Intercontainer Ibérica, S.A.	43	(163)	-	-	(120)
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	587	3.005	(3.005)	-	587
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	94	2.393	(2.393)	-	94
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.033	681	-	(1)	1.713
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.980	2.056	(2.056)	(2)	1.978
Elipsos Internacional, S.A.	696	161	-	14	871
Construrail, S.A.	200	63	(56)	-	207
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(5.243)	-	-	(1)	(5.244)
Conte-Rail, S.A.	135	(15)	-	-	120
Alfil Logistics, S.A.	(212)	777	(114)	(1)	450
SEMAT	(6.992)	645	-	-	(6.347)
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	8.790	(100)	-	3	8.693
Railsider	(13.614)	(1.729)	(368)	(5)	(15.716)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	733	1.084	(1.084)	1	734
CEAVMM	(289)	289	-	-	-
Fenit Rail S.A (liquidada en 2016)	(635)	(4)	-	639	-
Eurofima	48.476	1.004	-	-	49.480
	35.782	10.147	(9.076)	648	37.500
	(498.409)	(36.027)	-	277	(534.160)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El desglose de reservas de la Entidad dominante es el siguiente:

	Miles de Euros	
	2018	2017
Reservas Entidad dominante	(328.160)	(328.156)
Otras Reservas de la Entidad dominante	(2.850)	(14.554)
Saldo al 31 de diciembre	(331.010)	(342.710)

"Otras Reservas de la Entidad dominante" incluye los ajustes de consolidación, fundamentalmente de eliminación de dividendos y transacciones que afectan a las reservas de la Entidad.

c) Diferencias de conversión

El movimiento de las diferencias de conversión, surgidas como consecuencia de la aplicación del método de tipo de cambio de cierre en la valoración de Eurofima, es como sigue a 31 de diciembre:

	Miles de euros
	De sociedades puestas en equivalencia
Saldo al 1 de enero de 2017	18.604
Movimiento del ejercicio	(4.874)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	13.730
Movimiento del ejercicio	2.111
Saldo al 31 de diciembre de 2018	15.841

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

d) Otros ajustes por cambios de valor

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

	Miles de euros					
	2018			2017		
	Entidad dominante	Sociedades puestas en equivalencia	Total	Entidad dominante	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 1 de enero	-	70	70	(1.343)	35	(1.308)
Ingresos y Gastos reconocidos en Patrimonio Neto	-	(97)	(97)	1.343	35	1.378
Saldo al 31 de diciembre	-	(27)	(27)	-	70	70

Los correspondientes a sociedades puestas en equivalencia, se corresponden en su totalidad con ajustes por valoración de activos financieros disponibles para la venta de la sociedad asociada Eurofima.

e) Socios externos

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2018 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente:

	Miles de euros			
	31/12/2017	Resultado del ejercicio	Otros movimientos	31/12/2018
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	3.759	55	(2.393)	1.421
Puerto Seco Ventastur, S.A.	87	-	-	87
	3.846	55	(2.393	1.508

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2017 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente

	Miles de euros			
	31/12/2016	Resultado del ejercicio	Otros movimientos	31/12/2017
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	3.713	45	1	3.759
Puerto Seco Ventastur, S.A.	88	(1)	-	87
	3.801	44	1	3.846

15. Subvenciones, donaciones y legados

El saldo a 31 de diciembre de este epígrafe se presenta por el importe de las subvenciones de capital registradas y otros ingresos asimilados, netos de su efecto impositivo, siendo el movimiento del ejercicio el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Saldo al 1 de enero:		
Entidad dominante y grupo	21.972	10.159
Sociedades puestas en equivalencia	29	40
Subvenciones concedidas en el ejercicio	2.821	18.000
Traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(4.946)	(2.266)
Efecto impositivo	526	(3.932)
Saldo al 31 de diciembre	20.402	22.001

En el 2018 se ha reclasificado a subvenciones de capital, parte del anticipo de la subvención concedida por la Unión Europea, en el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility) para la "Instalación y actualización del ERTMS Nivel 2 Base 3", por importe de 2.766 miles de euros. El resto de dicho anticipo se encuentra recogido en "Otras deudas" (ver nota 19).

Con fecha 31 de mayo de 2017 se firmó el "Acuerdo de Traspaso de la unidad productiva autónoma Canal de Ventas", de conformidad con lo previsto en el Acuerdo suscrito por Adif, RENFE-Operadora y Renfe Viajeros el 20 de enero de 2016.

El Acuerdo contempla los siguientes aspectos:

- El traspaso con fecha de efectos 1 de junio de 2017 de Adif a Renfe Viajeros, de la unidad productiva autónoma denominada "Canal de Ventas", quedando Renfe Viajeros subrogada en los bienes, derechos y obligaciones adscritos a dicha unidad productiva.
- Se ceden los bienes inmuebles adscritos al "Canal de Ventas"; así como el fondo para cambios dotado en las estaciones y máquinas autoventa.
- El personal de Adif que estaba realizando las actividades y servicios del "Canal de Ventas" pasan a integrarse en Renfe Viajeros por sucesión de empresas con fecha 1 de junio de 2017.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

- Con fecha 1 de junio de 2017 Renfe Viajeros queda subrogada en la posición de Adif en los contratos relacionadas con el "Canal de Ventas" excepto en el contrato de retirada de efectivo que se subroga RENFE-Operadora.
- El arredramiento por parte de Renfe Viajeros, de los espacios destinados al servicio del "Canal de Ventas" con Adif y con Adif AV durante un periodo de 12 años.
- La compensación de Adif a Renfe Viajeros: del mayor coste que asumirá la Sociedad como consecuencia del citado traspaso. Esta compensación se valora en 18 millones de euros, los cuales se compensarán con la facturación anticipada de la renta del arrendamiento del punto anterior.

Finalmente el acuerdo ha supuesto un ingreso que se ha asimilado a una subvención por importe de 18.000 miles de euros. Durante el ejercicio 2018 se ha traspasado a la cuenta de pérdidas y ganancias un importe de 4.318 miles de euros (1.603 miles de euros en 2017) (véase nota 24), en función del mayor coste asumido por la Sociedad por la gestión del "Canal de Ventas" desde el 1 de junio al 31 de diciembre de 2017.

El efecto impositivo asociado al importe pendiente de traspasar a resultados al 31 de diciembre de 2018, ha ascendido a 3.020 miles de euros (4.099 miles de euros en 2017). En lo relativo al arrendamiento de espacios, el Grupo ha pagado por anticipado el alquiler mencionado, por lo que al cierre del ejercicio tiene registrado en Periodificaciones a largo un importe de 14.148 miles de euros (16.622 miles de euros en 2017) y en Periodificaciones a corto un importe de 1.549 miles de euros (642 miles de euros en 2017) por este concepto.

El acuerdo conlleva la novación modificativa y la liquidación parcial del convenio para la prestación por parte de Adif a RENFE-Operadora, de una serie de servicios que configuraban el canal de venta, entre los que se encontraban la información y venta de billetes, el servicio al cliente, la atención telefónica y la función de caja, eliminando del mismo los servicios propios del canal de venta, que serán asumidos por RENFE y liquidando el saldo efectivo a favor de Adif en ese momento.

En el año 2018 no se han concedido nuevas subvenciones por la Generalidad de Cataluña. El importe total de las mismas al cierre del ejercicio, una vez descontado el efecto impositivo, es de 1.288 miles de euros (1.356 miles de euros en 2017).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

16. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2018 es el siguiente:

	Miles de euros							
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Financiera	Traspasos	Traspasos entre sociedades	Saldo Final
Provisiones a largo plazo								
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 25)								
- Premios de Permanencia	11.402	851	-	(332)	179	(1.457)	(1)	10.642
- Indemnización por Fallecimiento	2.423	830	-	-	-	(1.481)	-	1.772
- Reclamaciones Laborales	10.258	5.171	-	(891)	-	(6.328)	(1)	8.209
Actuaciones Medioambientales	1.522	234	-	-	12	224	-	1.992
Por compromisos con terceros	496	-	(484)	-	-	-	-	12
Otras provisiones	75.168	1.464	(8)	(6.895)	1.009	(575)	-	70.163
	101.269	8.550	(492)	(8.118)	1.200	(9.617)	(2)	92.790
Provisiones a corto plazo								
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal								
- Premios de Permanencia	1.633	-	(1.717)	(86)	-	1.459	-	1.289
- Indemnización por Fallecimiento	167	-	(91)	(2)	-	1.481	-	1.555
- Reclamaciones Laborales	2.493	-	(1.501)	(9)	-	6.328	-	7.311
- Fondos de Ayudas Sociales	126	431	(2)	(4.470)	-	-	-	(3.915)
- Planes empresas	45.070	43.875	(38.180)	(1.679)	(427)	-	-	48.659
Actuaciones Medioambientales	1.687	-	(816)	-	-	(224)	-	647
Otras provisiones	2.760	942	(792)	-	-	575	-	3.485
	53.936	45.248	(43.099)	(6.246)	(427)	9.619	-	59.031
	155.205	53.798	(43.591)	(14.364)	773	2	(2)	151.821

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2017 es el siguiente:

	Miles de euros						
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Traspasos	Saldo Final
Provisiones a largo plazo							
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 25)							
- Premios de Permanencia (nota 25)	11.984	1.498	-	(442)	216	(1.853)	11.404
- Indemnización por Fallecimiento	2.529	4	-	(36)	-	(73)	2.423
- Reclamaciones Laborales	9.054	3.799	-	(565)	-	(2.030)	10.258
Actuaciones Medioambientales	1.984	-	-	-	30	(492)	1.522
Por compromisos con terceros	6.502	12	(6.018)	-	-	-	496
Otras provisiones	75.941	1.682	(640)	(1.223)	410	(1.004)	75.166
	107.994	6.995	(6.658)	(2.266)	656	(5.452)	101.269
Provisiones a corto plazo							
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal							
- Premios de Permanencia	2.680	-	(2.900)	-	-	1.853	1.633
- Indemnización por Fallecimiento	159	-	(65)	-	-	73	167
- Reclamaciones Laborales	1.042	-	(579)	-	-	2.030	2.493
- Fondo de Colaboración	1.153	55	-	(1.207)	-	-	-
- Fondos de Ayudas Sociales	21	801	(696)	-	-	-	126
- Planes empresas	39.997	45.578	(35.560)	(4.945)	-	-	45.070
Actuaciones Medioambientales	1.225	-	(30)	-	-	492	1.687
Otras provisiones	2.663	-	(820)	-	-	916	2.760
	48.940	46.434	(40.650)	(6.152)	-	5.364	53.936

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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 (p)).

El Fondo de Colaboración recoge el importe destinado a la Reserva de Estabilización por la colaboración con la Seguridad Social en la gestión de la incapacidad por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, hasta que finalizó dicha gestión con efectos 1 de enero de 2014.

De este modo, RENFE-Operadora presentó ante la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (Subdirección General de Entidades Colaboradoras de la Seguridad Social) la propuesta de liquidación del remanente de la citada Reserva de Estabilización, al objeto de obtener conformidad a las operaciones relativas a la colaboración.

Como consecuencia de todo lo anterior, el 11 de marzo de 2017 la Intervención General de la Seguridad Social emitió el Informe Definitivo de Auditoría de Empresas Colaboradoras de la Seguridad Social donde se hace constar, la no procedencia de constituir Reserva de Estabilización ni registro de excedentes económicos al existir resultados deficitarios sobre la colaboración al cierre de todos los ejercicios en los que está estuvo vigente.

Finalmente, con fecha 4 de abril de 2017 se recibió oficio de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social donde se resuelve dar conformidad al Informe de Auditoría, y, por tanto, dejar sin efecto las propuestas de liquidación emitidas por Renfe Operadora. Por todo ello, al cierre del ejercicio 2017 el Grupo reconoció un exceso de provisión por el valor de dicho fondo.

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 2015.

En el corto plazo, dentro del apartado Provisión Planes de Empresa, se recoge a 31 de diciembre de 2018 el valor actual de la estimación de los compromisos del Grupo en relación al Plan de Desvinculaciones 2019. A 31 de diciembre de 2017 se recogía el correspondiente al Plan de Desvinculaciones 2018.

Asimismo, se ha traspasado a corto plazo una provisión de 4.914 miles de euros recogida en 2016, que contemplaba la aportación prevista al Tesoro Público en cumplimiento de los establecido en la Ley 27/2011, de 1 de agosto, sobre actualización, adecuación y modernización del sistema de Seguridad Social, para despidos colectivos.

La Entidad Dominante, y las sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento pusieron en marcha, durante el ejercicio 2014, un procedimiento de Despido Colectivo (ERE), universal y voluntario, sobre las bases establecidas por la citada Ley 27/2011.

Las condiciones aprobadas establecían un máximo de 500 adhesiones, de las cuales, 213 no cumplían los requisitos necesarios para el acceso inmediato a la jubilación. Este hecho, junto con un resultado de beneficios para los ejercicios 2017 y 2018, en el conjunto del Grupo, supondría la aportación a la Seguridad Social tanto de las prestaciones por desempleo como de las cotizaciones que en dicha ley se señalan.

Las adhesiones aprobadas por el Grupo cubrieron el máximo establecido.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Las sociedades de integración del ferrocarril en las que RENFE-Operadora participa en un 12,5% tienen financiación bancaria que se encuentra garantizada por los accionistas mediante cartas de compromiso (comfort letter). La crisis inmobiliaria ha hecho que estas sociedades no hayan podido vender los terrenos, y por tanto los accionistas han tenido que comprometerse a realizar aportaciones a las sociedades, para que estas puedan atender a los vencimientos de sus deudas refinanciadas.

La provisión por compromisos con terceros recoge la valoración de los compromisos de aportaciones a las sociedades de integración 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).

El movimiento de la provisión por compromisos con terceros para el ejercicio 2018 es:

	Miles de euros		
Sociedad	Saldo inicial	Traspasos	Saldo final
León Alta Velocidad 2033, S.A.	12	-	12
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	484	(484)	-
	496	(484)	12
		(nota 10)	

El movimiento de la provisión por compromisos con terceros para el ejercicio 2017 fue:

	Miles de euros			
Sociedad	Saldo inicial	Dotación	Traspasos	Saldo final
Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.	1.218		(1.218)	-
León Alta Velocidad 2033, S.A.	-	12	-	12
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	2.354	-	(1.870)	484
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	2.930	-	(2.930)	-
	6.502	12	(6.018)	496
			(nota 10)	

Los movimientos de traspasos incluyen las provisiones por deterioros de préstamos participativos y sus desembolsos pendientes (véase nota 10).

b) Contingencias y garantías

El Grupo tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 44.636 miles de euros para el ejercicio 2018 (31.740 miles de euros para el ejercicio 2017), de los que no se espera que se produzcan riesgos significativos asociados al incumplimiento de las condiciones relativas a dichas garantías.

En 2012 la Entidad suscribió dos avales bancarios en SAR por su participación en el Consorcio Hispano-Saudí encargado de la ejecución del proyecto del AVE La Meca- Medina y cuyo importe al tipo de cambio EUR/SAR de 31 de diciembre de 2018 ascendió a 18.496 miles de euros (18.424 miles de euros en 2017).

El 25 de octubre de 2018 se ha suscrito un aval en SAR como garantía por la entrada en funcionamiento de la operación adelantada en Arabia denominada CPS1 y cuyo importe a tipo de cambio de cierre asciende a 12.599 miles de euros

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El 7 de noviembre de 2017 RENFE-Operadora suscribió dos avales por un importe total de 65.091 miles de euros como consecuencia de la sanción impuesta por la CNMC a RENFE-Operadora y Renfe Mercancías por dos infracciones de las normas de defensa de la competencia sobre las que deben de responder solidariamente. Con fecha 22 de enero de 2018 dichos avales fueron cancelados y devueltos en virtud de la estimación del recurso de reposición presentado por la Entidad en el que se acuerda la suspensión sin garantía de la resolución de la CNMC de fecha 28 de septiembre de 2017.

Por otro lado, el Grupo ha emitido diversas cartas de conformidad o compromiso *(comfort letter*) para favorecer determinadas operaciones de financiación en alguna de las empresas asociadas 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 las diferentes sociedades que conforman el grupo, asciende a 34.685 miles de euros (47.531 miles de euros para el ejercicio 2017).

De los importes anteriores, 32.065 miles de euros de riesgo (45.933 miles de euros en el ejercicio 2017) 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 Alta Velocidad con un 37,5% y la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de la ciudad sobre la que se refiera cada integración con un 25% cada uno.

El detalle por sociedad, del riesgo asumido por RENFE-Operadora mediante las cartas de compromiso para los ejercicios 2018 y 2017, es el siguiente:

	Miles de euros	
Sociedad	Importe Riesgo a 31.12.2018	Importe Riesgo a 31.12.2017
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	10.000	13.333
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	10.000	14.000
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	12.065	18.600
	32.065	45.933

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 2018 y 2017, es el siguiente:

	Miles de euros			
	Compromisos de aportaciones			
	31.12.2018		31.12.2017	
Sociedad	Principal	Intereses	Principal	Intereses
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	10.000	705	13.333	1.229
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	10.000	1.142	14.000	2.316
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	12.065	437	18.600	995
	32.065	2.284	45.933	4.540

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 misma nota.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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.

Dicho convenio prevé la aportación de 299,08 millones 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.

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 un importe de 37.385 miles de euros, las cuales se efectuarán de acuerdo con el siguiente calendario:

	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
	37.385

A 31 de diciembre de 2018 la Entidad tiene aportado un importe de 6.220 miles de euros, de los compromisos de este nuevo Convenio (véase nota 10)

El 21 de octubre de 2014 la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) inició un expediente sancionador a la Sociedad, junto con otras empresas del Grupo Renfe y 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 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 resuelven 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 desestimo 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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 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 ha impuesto una multa de 49.962 miles de euros.
- Una infracción única y continuada del artículo 2 LDC y del artículo 102 TFUE (abuso de posición de dominio), por la que se ha impuesto 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-Operadora. El Grupo registró una dotación de 42.310 miles de euros en el epígrafe de Otros Resultados de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidadas del ejercicio 2016

Para el resto de conceptos incluidos en el capítulo de Otras provisiones se recoge la mejor estimación realizada por la Dirección del Grupo 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.

17. Periodificaciones

Las periodificaciones a corto plazo se corresponden fundamentalmente con ingresos anticipados con un saldo por importe de 47.840 miles de euros para el ejercicio 2018 (45.413 miles de euros en 2017) que incluye principalmente la venta anticipada de billetes de viajeros y bonos de viajes.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

18. Detalle de pasivos financieros por categoría

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

	Miles de Euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Débitos y partidas a cobrar				
Deudas con entidades de crédito	3.078.175	1.304.925	3.583.973	551.054
Otros pasivos financieros	13.473	54.119	17.304	61.043
Deudas sociedades puestas en equivalencia	-	1.074	-	-
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores	-	526.945	-	505.997
Proveedores sociedades puestas en equivalencia	-	77.502	-	68.899
Otras cuentas a pagar	-	160.011	-	150.034
Total	3.091.648	2.124.576	3.601.277	1.337.027

El Grupo considera que tanto a 31 de diciembre de 2018 como a 31 diciembre 2017 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		Derivados de cobertura		Total	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado	(47.179)	(50.591)	-	-	(47.179)	(50.591)
Gastos de derivados de cobertura (1)	-	-	-	(1.628)	-	(1.628)
Gastos por pago aplazado a proveedores de inmovilizado (2)	(197)	(252)	-	-	(197)	(252)
	(47.376)	(50.843)	-	(1.628)	(47.376)	(52.471)

(1) Esta cifra está incluida en el apartado de Financiación recibida del capítulo de Gastos Financieros (véase nota 27).

(2) Esta cifra está incluida en el apartado de Otros gastos financieros del capítulo de Gastos Financieros (véase nota 27).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

19. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	3.078.395	1.292.513	3.584.599	537.654
Intereses de deudas con entidades de crédito	(220)	12.412	(294)	13.400
	3.078.175	1.304.925	3.584.305	551.054
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	4.773	347	7.816	586
Proveedores de inmovilizado	3.410	53.576	4.513	60.439
Fianzas y depósitos recibidos	5.290	196	4.643	18
	13.473	54.119	16.972	61.043
Vinculadas				
Proveedores de inmovilizado grupo y asociadas		1.074	-	-
Total	3.091.648	1.360.118	3.601.277	612.097

Deudas a largo plazo con entidades de crédito, a 31 de diciembre de 2018 recoge principalmente el saldo neto de las deudas con Eurofima, BEI y otras entidades financieras. El principal de la deuda no corriente presenta el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2018	2017
Eurofima	935.100	1.435.100
BEI	1.404.320	1.246.815
Sindicados	-	-
Otros	738.975	902.684
	3.078.395	3.584.599

El importe de intereses de deudas con entidades de crédito no corriente corresponde a los gastos de formalización de deudas, de los cuáles 124 miles de euros corresponden a Eurofima (210 miles de euros en el ejercicio anterior)

El 16 de noviembre de 2018 se han dispuesto 234.288 (180.000 miles de euros en noviembre de 2017) del contrato de financiación firmado el 1 de octubre de 2015 por un importe máximo de 600.000 miles de euros, para financiar el Plan de Mejora de Estaciones, la adquisición de trenes de alta velocidad, modernización del equipamiento de estaciones, mejora de eficiencia energética y dotar de wifi algunas estaciones y material rodante.

Asimismo, durante 2018 se han refinanciado préstamos por importe de 883.333 miles de euros, mejorando sus condiciones financieras. En 2017 se refinanciaron préstamos por importe de 640.000 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2018 y 2017 es la siguiente:

Miles de euros

Año	2018	Año	2017
2019	-	2019	755.991
2020	697.608	2020	716.442
2021	510.621	2021	529.444
2022	354.700	2022	388.516
2023	227.580	2023	140.608
2024	150.663	2024	
Posteriores	1.137.223	Posteriores	1.053.598
	3.078.395		3.584.599

El tipo medio del endeudamiento de RENFE-Operadora al 31 de diciembre de 2018 es del 1,02 % anual (1,27 % a 31 de diciembre de 2017), siendo a tipo de interés fijo un 69% del importe total (un 63% a 31 de diciembre de 2017).

Los préstamos con Eurofima se encuentran garantizados con determinados activos de material rodante (véase nota 6).

En el apartado de "Otras Deudas" se recoge la deuda a largo plazo con terceros por obligaciones judiciales por importe de 2.527miles de euros (2.495 miles de euros en 2017). También incluye un anticipo de la subvención concedida por la Unión Europea, 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 1.259 miles de euros (4.052 miles de euros en 2017).

El importe de 3.410 miles de euros que figuraba en Proveedores de inmovilizado no corriente a 31 de diciembre de 2018 (4.513 miles de euros en 2017), corresponde, fundamentalmente, a la deuda contraída por el Grupo con empresas mantenedoras, según las condiciones pactadas en ciertos contratos de mantenimiento integral de material rodante, por la incorporación al inmovilizado de las piezas de parque, al finalizar los contratos de mantenimiento.

El apartado de "Otras deudas no corrientes" corresponde a vencimiento a largo plazo de los préstamos recibidos por la sociedad con tipo de interés bonificado de proyectos I+D+i por importe de 912 miles de euros (1.042 miles de euros en 2017)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

20. 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	
	2018	2017
Grupo y asociadas		
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia (nota 28)	77.502	68.899
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	526.945	505.997
Acreedores varios	134.348	130.658
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	25.663	19.376
Pasivos por impuesto corriente (nota 22)	1	1
Otras deudas con las Administraciones Públicas (nota 22)	37.624	38.083
Total	802.083	763.014

En el apartado de No vinculadas, la deuda más destacada es con ADIF por un total de 159.836 miles de euros (170.665 miles de euros en 2017) y ADIF Alta Velocidad por un total de 178.911 miles de euros (163.696 miles de euros en 2017) que principalmente se corresponden a: cánones, venta de billetes, servicio de atención al cliente y suministros como telefonía y energía tanto para tracción como para otros usos.

Por otra parte, al igual que en el ejercicio 2017, destaca la deuda por reparaciones, conservación y servicios de mantenimiento de trenes y talleres correspondiente a Patentes Talgo por importe de 39.480 miles de euros (39.030 miles de euros en el ejercicio 2017) y con Alstom por importe de 14.637 miles de euros (14.452 miles de euros en 2017).

También se incluyen los trabajos de construcción en el Proyecto Haramain en Arabia Saudí por importe de 12.429 miles de euros (11.873 miles de euros en 2017). (véase notas 12 y 24)

Asimismo, en Acreedores varios destaca el anticipo recibido en el Proyecto Haramain pendiente de aplicar a la facturación por importe de 2.673 miles de euros (3.539 miles de euros en 2017) (véanse notas 12 y 24).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

21. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores.

En relación con la información sobre el periodo medio de pago a proveedores para los ejercicios 2018 y 2017 ha sido la siguiente:

	2018	2017
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	67.31	64,54
Ratio de las operaciones pagadas	70.38	67,82
Ratio de las operaciones pendientes de pago	49.29	45,87
	Miles de Euros	Miles de Euros
Total pagos realizados	1.469.603	1.488.206
Total pagos pendientes	250.421	261.647

El plazo máximo legal de pago aplicable al Grupo en los ejercicios 2018 y 2017 es de 60 días conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecen las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley ha sido 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.

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

22. Situación fiscal

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

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	4.086	-	4.835	-
Activos por impuesto corriente (nota 12)	-	7.508	-	21.531
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota12)	-	140.300	-	154.453
	4.086	147.808	4.835	175.984

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	16.571	-	17.098	-
Pasivos por impuesto corriente	-	1	-	1
Por retenciones practicadas	-	18.292	-	18.815
Seguridad Social	-	18.978	-	5.142
Otros	-	354	-	14.126
	16.571	37.625	17.098	38.084

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 la situación fiscal de cada uno de los impuestos relevantes que son de aplicación al Grupo 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.

En el año 2016, a través del Real Decreto-ley 2/2016, que entró en vigor el 30.09.2016, 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.

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/ (ingreso) por impuesto sobre beneficios es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Ajuste ejercicios anteriores	(1.006)	45
Impuesto corriente del ejercicio	10.469	1.044
Impuesto diferido	45	45
Total impuesto sobre Sociedades	9.508	1.134

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 2018 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros		
	Cuenta de pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	111.418	447	111.865
Impuesto sobre Sociedades	9.508	178	9.686
Diferencias permanentes			
De la Sociedad individual	(15.249)	-	(15.249)
De los ajustes por consolidación	7.896	-	7.896
Diferencias temporarias			
Con origen en el ejercicio	54.519	(2.701)	51.818
Con origen en ejercicios anteriores	(64.849)	2.076	(62.773)
Base imponible (Resultado fiscal)	103.243	-	103.243

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Bases imponibles aportadas por las entidades integrantes del grupo:

	Miles de euros
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:	
- RENFE-Operadora	12.146
- Renfe Viajeros	129.262
- Renfe Mercancías	(33.224)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	(11.222)
- Renfe Alquiler	3.867
- Logirail.	1.928
Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas grupo fiscal RENFE	102.757
Reducción por reserva de capitalización	(6.624)
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	486
- Puerto Seco Ventastur, S.A.	-
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	(6.138)
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes	96.619
Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	(25.754)
Total base imponible del grupo fiscal	70.865
Cuota previa	17.716
Deducciones aplicadas	(7.264)
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidad dominante	(16.934)
Cuota líquida (Importe a cobrar)	(6.482)

En el ejercicio 2017 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros		
	Cuenta de pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	69.808	13.156	82.964
Impuesto sobre Sociedades	1.134	4.385	5.519
Diferencias permanentes			
De la Sociedad individual	(10.911)	-	(10.911)
De los ajustes por consolidación	4.272	-	4.272
Diferencias temporarias			
Con origen en el ejercicio	56.131	(18.000)	38.131
Con origen en ejercicios anteriores	(72.642)	459	(72.183)
Base imponible (Resultado fiscal)	47.792	-	47.792

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Bases imponibles aportadas por las entidades integrantes del grupo:

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:	
- RENFE-Operadora	9.908
- Renfe Viajeros	66.823
- Renfe Mercancías	(33.286)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	(184)
- Renfe Alquiler	3.283
- Logirail.	1.248
Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas grupo fiscal RENFE	47.792
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	133
- Puerto Seco Ventastur, S.A.	(6)
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal PECOVASA:	127
Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes	47.919
Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	(12.075)
Total base imponible del grupo fiscal	35.844
Cuota previa	8.961
Deducciones aplicadas	(7.948)
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidad dominante	(16.811)
Cuota líquida (Importe a cobrar)	(15.798)

Los activos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2017 corresponden al efecto impositivo de los ajustes por cambio de valor de los derivados de cobertura.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2018 y 2017 corresponden al efecto impositivo de las subvenciones de capital e ingresos asimilados imputados al patrimonio neto, así como de las diferencias de conversión por la consolidación por puesta en equivalencia de EUROFIMA.

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 31.12.2016	6.492	15.877
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(780)	(2.289)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	(877)	3.510
Saldo a 31.12.2017	4.835	17.098
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(707)	(81)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	(42)	(446)
Saldo a 31.12.2018	4.086	16.571

Las diferencias permanentes del ejercicio 2018 ascienden a un importe total negativo de 7.353 miles de euros siendo las más significativas: i) un ajuste negativo por importe de 16.722 miles de euros por exención

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 315 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 1.524 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; iv) un ajuste positivo de 261 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente y ajustes de consolidación por importe neto positivo de 7.896 miles de euros

Las diferencias permanentes del ejercicio 2017 ascienden a un importe total negativo de 4.593 miles de euros siendo las más significativas: i) un ajuste negativo por importe de 1.136 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 178 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 1.708 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; iv) un ajuste positivo de 1.158 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente y ajustes de consolidación por importe neto positivo de 4.272 miles de euros)

Las diferencias temporarias del ejercicio 2018 ascienden a un importe total negativo de 10.330 miles de euros (importe total positivo de 16.511 miles de euros en el ejercicio 2017). Entre ellas se incluyen las siguientes:

- Ajuste positivo de 2.753 miles de euros (2.656 miles de euros en 2017) 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 16.523 miles de euros (16.524 en el ejercicio 2017) 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.
- Ajuste positivo por importe de 44.590 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias (45.579 miles de euros en el ejercicio 2017), y un ajuste negativo por importe de 45.070 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (40.507 miles de euros en el ejercicio 2017).
- Respecto de la deducibilidad de gastos financieros, en el ejercicio 2018 se ha practicado un ajuste fiscal negativo por importe de 2.139 miles de euros por aplicación de gastos financieros no deducidos en ejercicios anteriores (ajuste negativo de 13.662 miles de euros en el ejercicio 2017).

El grupo fiscal ha aplicado en el ejercicio 2018 la 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 es de 6.624 miles de euros. 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. Como consecuencia de ello, esta reducción no tiene ningún efecto en el ejercicio 2018 en la base imponible de la Sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

La conciliación del gasto por impuesto y el resultado contable del 2018 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2018		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	111.418	447	111.865
Impuesto sobre beneficio	9.508	178	9.686
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	120.926	625	121.551
Impuesto al 25%	30.231	(141)	30.090
Efectos en cuota:			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(148)	-	(148)
Exención Beneficios	(79)	-	(79)
Diferencias de consolidación	-	-	-
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	65	-	65
Donativos	381	-	381
Otros ajustes fiscales	14.042	674	14.716
Deducciones y bonificaciones del ejercicio corriente	(2.786)	-	(2.786)
Reducción por Reservas de Capitalización	(1.657)	-	(1.657)
Ajustes de ejercicios anteriores	-	-	-
Reversión Amortización no deducida	(4.132)	-	(4.132)
Diferencias de consolidación	15	-	15
Otros ajustes fiscales	(14.709)	(533)	(15.242)
Reversión de gastos financieros no deducibles	(535)	-	(535)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Derechos de uso	688	-	688
Créditos fiscales aplicados no reconocidos en ej anteriores	(6.422)	-	(6.422)
Deducciones fiscales aplicadas no reconocidas en ej anteriores	(4.478)	-	(4.478)
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	726	-	726
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(688)	-	(688)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	10.514	-	10.514

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

La conciliación del gasto por impuesto y el resultado contable del 2017 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2017		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	69.808	8.304	78.112
Impuesto sobre beneficio	1.134	2.756	3.890
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	70.942	11.060	82.002
Impuesto al 25%	17.736	(2.756)	14.980
Efectos en cuota:			
Ingresos no tributables	(547)	-	(547)
Dividendos	(283)	-	(283)
Exención Beneficios	(45)	-	(45)
Diferencias de consolidación	(2.044)	-	(2.044)
Gastos no deducibles	13.059	2.875	15.934
Multas y sanciones	290	-	290
Donativos	427	-	427
Otros ajustes fiscales	14.167	2.875	17.042
Deducciones y bonificaciones del ejercicio corriente	(1.424)	-	(1.424)
Ajustes de ejercicios anteriores	(18.946)	(119)	(19.065)
Reversión Gastos financieros no deducidos	(3.415)	-	(3.415)
Reversión Amortización no deducida	(4.131)	-	(4.131)
Otros ajustes fiscales	(11.400)	(119)	(11.519)
Ajustes de ejercicios anteriores	(664)	-	664
Derechos de uso	(664)	-	664
Créditos fiscales aplicados no reconocidos en ej anteriores	(2.971)	-	(2.971)
Deducciones fiscales aplicadas no reconocidas en ej anteriores	(6.527)	-	(6.527)
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	709	-	709
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(664)	-	(664)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	1.089	-	1.089

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre se detallan a continuación:

	31.12.2018	31.12.2017
Renfe-Operadora	9.833	14.515
Renfe Viajeros	633.001	657.493
Renfe Fabricación	386.607	386.602
Renfe Mercancías	612.214	612.179
Pecovasa	-	64
Logirail	-	301
Puerto Seco Ventastur	1.121	1.121

La Entidad puede compensar las bases imponibles negativas pendientes de compensación, con las rentas positivas de los periodos 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.

Las deducciones pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2018 y de 2017 son las siguientes:

	Renfe-Operadora		Viajeros		Mercancías		Fabricación	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Deducción por doble imposición de dividendos	2.303	1.939		-	435	506	2.665	3.461
Deducción por aportaciones a entidades sin fines lucrativos	4.922	2.502		-	-	-	-	-
Deducción por actividades de I+D+i	-	-	-	1.479	-	163	-	38

Los importes de las deducciones pendientes están ajustados al tipo impositivo del 25%, aplicable en el ejercicio 2018.

Tanto las bases imponibles negativas como las deducciones por doble imposición de dividendos y por reversión de medidas temporales pendientes de compensar o aplicar a 31 de diciembre de 2018 podrán compensarse o aplicarse en ejercicios siguientes sin limitación temporal.

Las deducciones por aportaciones a entidades sin fines lucrativos podrán aplicarse en los 10 ejercicios siguientes 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 que no se esperan 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.

(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.

La Entidad Dominante es, a su vez, sociedad dominante del grupo IVA en el que se integran como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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, como sociedad dominante del grupo, ostenta la representación del mismo ante la Administración tributaria y, además de ser responsable del cumplimiento de las obligaciones específicas derivadas de la sujeción a este régimen especial, está obligada a presentar las autoliquidaciones periódicas agregadas del grupo en la que se integrarán los resultados de las autoliquidaciones individuales de las entidades que forman 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 2018 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2014 y posteriores, sin perjuicio de la interrupción del período de prescripción de ciertas declaraciones de 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 periodo 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 consolidadas.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

23. Importe neto de la cifra de negocios

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2018 y 2017, es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Ingresos de viajeros		
Servicio Comercial		
AVE-Larga Distancia	1.465.580	1.419.094
	1.465.580	1.419.094
Obligación de Servicio Público		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	265.349	248.048
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	196.577	190.618
Resto de Cercanías y Media Distancia	324.169	308.840
	786.095	747.506
	2.251.675	2.166.600
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	252.868	262.034
Ingresos por alquiler de material ferroviario	9.742	12.554
Total importe neto de la cifra de negocios	2.514.285	2.441.188

24. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2018 y 2017, es como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
Subvenciones de explotación	1.186.417	864.379
Convenios con Adif	18.677	29.942
Ingresos accesorios	138.109	121.186
	1.343.203	1.015.057

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El detalle de subvenciones de explotación es:

	Miles de euros	
	2018	2017
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	357.415	266.471
Obligaciones de servicio público de Cercanías	444.703	311.958
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	115.607	89.892
	917.725	668.321
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la AGE	(1.780)	(496)
Compensación de los servicios públicos competencia de la Generalidad de Cataluña		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	52.458	32.797
Obligaciones de servicio público de Cercanías	179.806	131.383
	232.264	164.180
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la Generalidad de Cataluña	(458)	(382)
Total subvenciones por servicios de transporte ferroviario de interés público	1.147.751	831.623
Otras subvenciones de explotación	38.666	32.756
	1.186.417	864.379

- El detalle de las Obligaciones de servicio público de ejercicios anteriores responde a los ajustes propuestos por la IGAE en sendos informes de auditoría de verificación de las propuestas de liquidación de los servicios competencia de la AGE y de la Generalidad de Cataluña prestados por la Sociedad (véanse notas 1(e), y 12(d)).

El detalle de otras subvenciones de explotación a 31 de diciembre es:

	Miles de euros	
	2018	2017
Subvenciones de Comunidades Autónomas		
Junta de Extremadura	4.770	4.084
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	25.256	21.409
Diputación General Aragón	4.174	5.638
	34.200	31.131
Otras subvenciones e ingresos asimilados	4.466	1.625
Total Otras subvenciones de explotación	38.666	32.756

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El epígrafe "Otras subvenciones e ingresos asimilados", recoge 4.318 miles de euros por la imputación a resultados del traspaso del Canal de Ventas (véase nota 15).

El detalle de los ingresos por Convenios con Adif es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Ingresos alquiler material rodante convenio Mercancías - Infraestructura	3.505	2.995
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	8.834	20.362
Otros servicios prestados a Adif	399	398
Ingresos convenio Mercancías – Circulación	839	520
Ingresos convenio Títulos de Transporte	344	416
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	4.756	4.756
Ingresos convenio Multioperador	-	45
	18.677	29.492

El detalle de Ingresos accesorios excluidos los Convenios con Adif es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Alquileres y cánones	18.637	18.992
Servicios a terceros	56.496	50.122
Indemnizaciones y similares	35.927	27.602
Comisiones	9.011	9.324
Otros	18.038	15.146
	138.109	121.186

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 une La Meca y Medina en Arabia Saudí en el que participa la Entidad (Proyecto Haramain). En el ejercicio 2018 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 47.912 miles de euros (41.631 miles de euros en 2017), que han sido obtenidos aplicando el método del grado de avance, independientemente de la facturación certificada y los anticipos recibidos (véanse notas 12 (c) y 20).

El proyecto se encuentra dividido en tres 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; una reciente segunda fase, acordada entre las partes, denominada CPS1 en la se ha arrancado la explotación limitada del servicio por 1 año, y una tercera 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.

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 a 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Los ingresos del proyecto se han estimado en función del grado de avance, de acuerdo con la norma de valoración 14 del PGC, considerando todas las fases del proyecto de forma conjunta (véase nota 4(q)).
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.

Hasta el ejercicio 2017, para estimar el grado de avance se han considerado solamente los primeros siete años de operación. En 2018, habiendo comenzado la fase de operación adelantada, y habiendo realizado un nuevo estudio de demanda, se ha considerado incluir los 12 primeros años de operación, al considerarse el escenario más probable y contando con la mejor estimación de los ingresos que proporciona el nuevo estudio de demanda.

Este nuevo estudio ha proporcionado una estimación de la demanda sensiblemente inferior a la estimada en ejercicios anteriores, no obstante al redimensionar los gastos a esta nueva demanda para el periodo de 12 años de operación, el margen del proyecto no ha sufrido una variación significativa.

A pesar del escaso margen y el riesgo de variabilidad en las estimaciones, la entidad considera que cumple con todos los requisitos de la NRV 14 del PGC.

25. Gastos de personal

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	676.791	660.098
..Dotación Planes de empresa	45.198	45.578
Total sueldos, salarios y asimilados	721.989	705.676
Cargas sociales		
Seguridad Social	194.829	190.872
Otros gastos sociales	4.154	3.464
Total cargas sociales	198.983	194.336
Exceso de Provisiones	(5.775)	(7.195)
Total Gastos de personal	915.197	892.817

En el ejercicio 2018, conforme a los acuerdos alcanzados, y las condiciones establecidas por el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe sobre la base de las autorizaciones, se ha provisionado el importe estimado a las bajas previstas por el Plan de Desvinculaciones Voluntarias de 2019.

La provisión registrada en 2018 por este concepto ha ascendido a 40.569 miles de euros y contempla un total de 658 bajas estimadas en el Grupo. A 31 de diciembre de 2017 se registró una provisión de 45.069 miles de euros por el Plan de Desvinculaciones 2018, que contemplaba un total de 755 bajas estimadas en el Grupo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

El Plan de Desvinculaciones que se recoge en el I 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, alcanzaran o no el 100% de su base reguladora, se estableció un complemento cuya cuantía quedó determinada en función del salario bruto mensual (con prorrateo 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 prorrateo de las pagas extras), más 1.000 euros por cada mes que le falte 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 falte hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, para hacer frente al convenio especial que tenga que 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 prorrateo 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.

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

	2018	2017
Directivos	11	8
Estructura	1.530	1.567
Mandos Intermedios	1.625	1.634
Conducción	4.939	4.871
Comercial	3.372	3.092
Gestión	1.071	922
Talleres (Operativos)	2.373	2.447
	14.921	14.541

El número medio de empleados con discapacidad mayor o igual del 33% (o calificación equivalente local), durante los ejercicios 2018 y 2017, desglosado por categorías, es como sigue:

	2018	2017
Estructura	13	16
Mandos Intermedios	25	32
Conducción	10	12
Comercial	77	67
Gestión	46	52
Talleres	38	42
	209	221

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

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

	2018		2017	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Consejeros	5	10	7	11
Directivos	1	12	-	11
Estructura	346	1.135	345	1.200
Mandos Intermedios	259	1.312	267	1.394
Conducción	172	4.787	132	4.801
Comercial	739	2.642	708	2.749
Gestión	396	808	286	596
Talleres (Operativos)	124	2.267	159	2.307
	2.042	12.973	1.904	13.069

26. Otros gastos de explotación

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

	Miles de euros	
	2018	2017
Alquileres y cánones (nota 32)	28.455	30.915
Reparaciones y conservación	491.873	471.576
Servicios de profesionales	34.175	35.949
Transportes	6.243	5.754
Primas de seguros	6.181	5.177
Servicios bancarios	9.178	6.409
Publicidad y propaganda	19.201	14.077
Energía eléctrica de tracción	240.760	235.865
Combustible de tracción	34.914	29.174
Energía usos distintos de tracción	20.714	17.583
Otros suministros	7.421	6.300
Cánones Adif	1.228.517	924.485
Otros servicios	312.482	323.607
Total Servicios exteriores	2.440.114	2.106.871
Variación de provisiones por operaciones comerciales	2.670	1.077
Tributos	2.146	3.609
Total Otros gastos de explotación	2.444.930	2.111.557

En el ejercicio 2018, en el capítulo de Reparaciones y Conservación, lo más significativo son las operaciones por mantenimiento y reparaciones del material rodante conforme a los principales contratos firmados por el Grupo cuyo importe asciende a 377.297 miles de euros (366.763 miles de euros en el ejercicio 2017).

En este mismo capítulo también se incluyen operaciones por limpieza de material rodante con otros proveedores por un importe de 30.980 miles de euros (30.726 miles de euros en 2017).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

En el capítulo de Otros servicios, se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 164.399 miles de euros (150.280 miles de euros en el ejercicio 2017), principalmente por servicios a bordo que se prestan en los tráficos de viajeros. Asimismo, en este capítulo se recogen otras operaciones como los gastos de vigilancia de edificios por valor de 48.774 miles de euros (49.183 miles de euros en 2017). También se encuentran registrados los gastos derivados del Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí por valor de 28.625 miles de euros (33.814 miles de euros en el ejercicio 2017).

Para los capítulos de Energía eléctrica de tracción, Combustible de tracción y Energía usos distintos de tracción, existen acuerdos de gestión de suministro con Adif que se plasman en los correspondientes convenios donde se establecen las condiciones de prestación de los servicios por parte de Adif y las contraprestaciones por parte de las sociedades del Grupo, que para el ejercicio 2018 ascienden en conjunto a 292.511 miles de euros (278.451 miles de euros en el ejercicio 2017).

En el capítulo de "Primas de seguros" se incluyen los gastos correspondientes a las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil además del Seguro Obligatorio de Viajeros.

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 40.819 miles de euros en el ejercicio 2018 y a 67.262 miles de euros en el ejercicio 2017, y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2018	2017
Alquileres y cánones	8.586	9.266
Reparaciones y conservación	813	732
Prestación de servicios informáticos	-	-
Transportes	692	1.521
Suministros	4.223	3.519
Otros Servicios	26.505	52.224
	40.819	67.262

Dentro de Otros Servicios incluidos en convenios con Adif, los capítulos más significativos son servicios relacionados con el tráfico de mercancías por importe de 12.827 miles de euros (17.153 miles de euros en 2017), venta de billetes por Adif por importe de 1.065 miles de euros (15.619 miles de euros en 2017), y no hubo en 2018 servicios de atención al cliente, (3.016 miles de euros en el ejercicio 2017).

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2018 y 2017 de la Entidad es realizada por la IGAE, RENFE-Operadora no presenta gasto alguno por este concepto. El resto de sociedades dependientes presentan un gasto por este concepto por importe de 203 miles de euros para el ejercicio 2018 (201 miles de euros en el ejercicio 2017).

En el ejercicio 2018, el incremento del capítulo de "Cánones Adif", se debe al impacto de la nueva normativa de cánones contenida en los artículos 97 y 98 de la ley 38/2015, de 28 de septiembre, del Sector Ferroviario, desde el 1 de julio de 2017 (véase notas 1f)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

27. 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	
	2018	2017
a) Ingresos financieros:		
Rendimientos de inversiones financieras temporales	-	1
Intereses de créditos a empresas Grupo y asociadas	2.942	87
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	82	120
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	105	27
Dividendos otras empresas	592	1.132
Otros ingresos financieros	1.582	1.624
Incorporación al activo de gastos financieros	353	302
Total ingresos financieros	5.656	3.293
b) *Gastos financieros:*		
Financiación recibida	(47.102)	(52.232)
Otros gastos financieros	(782)	(1.222)
Actualizaciones de valor	(1.148)	(439)
Total gastos financieros:	(49.032)	(53.893)
c) *Diferencias de cambio*:		
Negativas	(1.211)	(110)
Positivas	1.191	691
Total diferencias de cambio	(20)	581
d) *Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros*:		
Deterioro y pérdidas	(6.177)	(8.119)
Total por Deterioros y enajenaciones de instrumentos financieros	(6.177)	(8.119)
Total Resultado financiero	(49.573)	(58.138)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

28. Saldos y transacciones con sociedades puestas en equivalencia

El detalle de los saldos con empresas puestas en equivalencia es el siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2018	2017	2018	2017
a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia				
- Créditos concedidos	2.777	-	132	2.889
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
- Sociedades puestas en equivalencia	-	-	26.030	29.868
c) Deudas con entidades de crédito				
- Préstamos recibidos	934.976	1.434.933	502.305	127.660
d) Deudas sociedades puestas en equivalencia				
- Proveedores de Inmovilizado	-	-	1.074	-
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
- Proveedores empresas asociadas a C/P	-	-	77.502	68.899

a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia

El detalle de los créditos concedidos es el siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2018	2017	2018	2017
Empresas Asociadas				
Sociedad de Estudios y Explotación de Material, S.A.	2.064	-	-	2.064
Consorcio Español AV Meca-Medina, S.A.	713	-	132	825
Albitren, Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	-	-
	2.777	-	132	2.889

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

b) Deudas comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose a 31 de diciembre de los saldos netos de clientes, sociedades puestas en equivalencia es el siguiente (véase nota 12):

	Miles de euros	
	2018	2017
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	1.323	2.214
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	450	457
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	120	321
Construrail, S.A.	1.788	1.990
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.403	3.561
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.415	2.940
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A	8.519	8.055
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.434	2.273
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	506	502
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	1.781	3.111
Elipsos Internacional	27	13
ConteRail, S.A.	55	57
Railsider Atlántico S.A.	2.128	2.762
Rail Mediterráneo SA	1.081	1.612
Total saldos deudores con partes vinculadas	26.030	29.868

c) Deudas con entidades de crédito

En este apartado se recogen la cifra de la deuda así como la de los gastos de formalización y los intereses devengados pendientes de pago con Eurofima (véase nota 20).

	Miles de euros			
	2018		2017	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Préstamos recibidos de Eurofima	935.100	500.000	1.435.100	125.000
Gastos de formalización	(124)	(43)	(167)	(43)
Intereses a pagar	-	2.348	-	2.703
Total	934.976	502.305	1.434.933	127.660

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

d) Deudas sociedades puestas en equivalencia

	Miles de euros	
	2018	2017
Proveedores de Inmovilizado empresas multigrupo y asociadas		
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	551	-
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	523	-
	1.074	-

e) Acreedores comerciales, empresas multigrupo y asociadas

El desglose de los saldos acreedores (ver nota 20) es el siguiente:

	Miles de euros	
	2018	2017
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	13.243	11.153
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	33.544	30.353
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	6.779	6.726
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	38
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.758	3.804
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.096	1.006
Conte Rail, S.A.	41	39
Elipsos Internacional	340	158
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	290	126
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	188	-
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	14	6
Construrail, S.A.	11	7
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	17.551	14.640
Intercontainer Ibérica Cía. Log. Inter. S.A.		1
Alfil Logistics, S.A.	641	842
Railsider Atlántico S.A.	6	-
	77.502	68.899

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

f) *Transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas*

Los importes de las transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas son los siguientes:

	Miles de euros	
	2018	2017
Cifra de negocio y otros ingresos	56.258	60.879
Intereses de Créditos	20	20
Total ingresos	56.278	60.899
Gastos		
Otros servicios recibidos	173.502	173.768
Gastos financieros	17.643	18.169
Total Gastos	191.145	191.937
Inversiones		
Adquisiciones inmovilizado	3.167	6.457
Total Inversiones	3.167	6.457
Otros		
Garantías recibidas	456	-
Garantías prestadas	8.607	3.872

29. Información relativa a Administradores y personal de Alta Dirección de la Entidad Dominante.

Las remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración, en concepto de dietas, ascienden a 173 miles de euros en el ejercicio 2018 (152 miles de euros en el ejercicio 2017), de los cuales 43 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (38 miles de euros en 2017). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 266 miles de euros en el ejercicio 2018 (262 miles de euros en el ejercicio 2017).

Al 31 de diciembre de 2018 existen saldos acreedores por importe de 18 miles de euros con miembros del Consejo de Administración (16 miles de euros en el ejercicio 2017). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidente, ascienden a 251 euros en el ejercicio 2018 (210 euros en el ejercicio 2017).

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2018 por importe de 959 miles de euros (852 miles de euros en el ejercicio 2017). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 760 euros en el ejercicio 2018 (562 euros en el ejercicio 2017).

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 (15 miles de euros en 2017), de los cuales la entidad ha repercutido

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

gasto a las sociedades del grupo por 15 miles de euros (9 miles de euros en 2017).

No existen ni al 31 de diciembre de 2018 ni al 31 de diciembre de 2017 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 2018 frente a 11 hombres y 7 mujeres en el ejercicio 2017.

30. Información medioambiental

El Grupo tiene en cuenta en sus operaciones las leyes relativas a la protección del medio ambiente ("leyes medioambientales") y considera que las cumple sustancialmente, así mismo mantiene los procedimientos adecuados para fomentar y garantizar su cumplimiento.

El Grupo ha adoptado las medidas oportunas en relación con la protección y mejora del medio ambiente y la minimización, en su caso, del impacto ambiental que provoca su actividad, cumpliendo con la normativa vigente al respecto.

Durante el ejercicio 2018 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 869 miles de euros (557 miles de euros en 2017), según el siguiente detalle (véase nota 16):

	Miles de euros	
	2018	2017
Gestión y tratamiento de aguas residuales	6	105
Gestión y tratamiento de suelos	273	32
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	379	231
Gestión y tratamiento de residuos varios	211	188
Otros	-	1
	869	557

Los gastos en los que se incurren se deben principalmente a cuatro tipos de actuaciones asociadas a la gestión de la contaminación de terrenos en diferentes bases de mantenimiento:

- Caracterización de suelos: investigaciones cuyo objeto es determinar si existe contaminación de suelos o aguas subterráneas. Incluyen las siguientes fases:

  - Investigaciones para identificar la existencia de contaminantes en concentraciones superiores a los niveles genéricos de referencia establecidos por la normativa.

  - Investigaciones para determinar el alcance de la contaminación en caso de haberse detectado en una fase anterior.

  - Análisis de riesgos para determinar, allí donde se superan los niveles genéricos de referencia, si suponen un riesgo inaceptable para la salud humana o el medio ambiente, teniendo en cuenta las vías de exposición y los usos previstos. La existencia de este riesgo implica la declaración del suelo como contaminado.

- Descontaminación: remediación de los problemas de contaminación en los lugares donde el análisis de riesgos ha determinado que existen riesgos inaceptables, con el objeto de alcanzar niveles de contaminación compatibles con el uso.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

- Control y seguimiento: actuaciones de vigilancia de la calidad del suelo y del agua subterránea que se realiza en suelos potencialmente contaminados o en los que ya se ha realizado la descontaminación.

- Eliminación de focos: actuaciones orientadas a eliminar las fuentes de contaminación de suelos o aguas subterráneas, mediante la retirada de instalaciones o el establecimiento de las medidas necesarias para evitar la movilización de las sustancias contaminantes hacia el suelo.

El enfoque adoptado por el Grupo con respecto a la provisión Actuaciones medioambientales (véase nota 16) es la adaptación anual a los resultados de los trabajos de descontaminación desarrollados, incluyendo en su caso, ampliaciones progresivas de los pedidos y de la provisión.

Durante 2018 se han acometido trabajos de caracterización y de descontaminación de suelos, por importe de 816 miles de euros (259 miles de euros en 2017), manteniéndose 647 miles de euros a corto plazo para actuaciones a realizar en 2019 (1.687 miles de euros en 2017 para actuaciones a realizar en 2018) y otras actuaciones previstas por otros 2.030 miles de euros a largo plazo, según el Plan de Actuación (2016-2020) del que originalmente se instrumentó para el periodo 2008-2013 y que ha seguido siendo cumplimentado con estudios propios referidos a este tipo de actuaciones.

Asimismo, al 31 de diciembre de 2018 no existen activos de importancia dedicados a la protección y la mejora del medioambiente ni han sido recibidas subvenciones de naturaleza medioambiental, sin embargo se han efectuado inversiones sobre los activos existentes orientadas al aumento de la eficiencia, tanto energética como tecnológica, por renovación de alumbrado y adecuación de vertidos por importe de 718 miles de euros (en 2017 por importe de 601 miles de euros).

31. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar.

(a) Ingresos por Arrendamientos Operativos

Los grupos más significativos por este concepto, han sido:

	Miles de euros	
	2018	2017
- Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	13.690	13.873
- Alquileres de material rodante y otra maquinaria	2.569	2.933
- Alquileres de campas	2.182	1.998
- Alquileres de aparcamientos	197	188
	18.638	18.992

(b) Gastos por Arrendamientos Operativos

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Los gastos registrados por este concepto, se desglosan dentro de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, como sigue:

	Miles de euros	
	2018	2017
- Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	8.658	9.288
- Alquileres Software Informáticos (IBM)	9.011	9.236
- Alquileres Líneas Telefónicas	450	450
- Cánones por Derecho de Circulación	3.708	4.150
- Alquileres de edificios y locales	1.961	1.704
- Otros	4.667	6.087
	28.455	30.915

32. Negocios conjuntos

Atendiendo Atendiendo a la forma que adopta el negocio conjunto, al cierre de ejercicio, la participación que el Grupo mantenía en este tipo de inversiones es la siguiente:

	% participación	
	2018	2017
UTE SILO	50%	50%
UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA)	50%	50%
UTE APG RAIL	-	50%
UTE ECO CARGO (desde 01-12-2015)	50%	50%
UTE TERMINAL DE MÉRIDA	50%	50%
UTE MANIOBRAS SAV	50%	50%

La Unión Temporal de Empresas "SILO UTE" se constituyó 14 de enero de 2011. Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente la prestación de servicios de gestión ferroviarios y logísticos para ArcelorMittal que mediante los oportunos contratos esta le encomiende, respecto a:

- La gestión de las infraestructuras ferroviarias de su propiedad.
- Los tráficos que se efectúen a través de su red privada.
- El transporte terrestre de mercancías, bien sean para el aprovisionamiento de materias primas para abastecer sus factorías, o como transporte de productos acabados para entrega de los mismos a sus clientes, ya sean estos transportes efectuados por medios ferroviarios o de carretera.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Para ello, sus principales funciones consisten en aglutinar todas las actividades relacionadas con:

- Gestión ferroviaria parcial o completa de las terminales propiedad de ArcelorMittal, además de la ejecución de las operaciones complementarias y auxiliares necesarias para la realización del transporte en el resto de terminales de la Red de Interés General Ferroviaria, ya sea, mediante la fórmula de "autoprestación" por medios propios o subcontratados, o a través de contratarlos al ADIF o Autoridades Portuarias.
- Prestación de servicios logísticos intermodales necesarios para facilitar el encaminamiento del trasporte de mercancías por ferrocarril desde o hacia las factorías de ArcelorMittal, indistintamente al operador Renfe Mercancías o al operador Siderail.
- Subcontratación de terceros para la provisión de: servicios logísticos; alquileres; mantenimiento; etc., que demande la actividad requerida por ArcelorMittal o Renfe Mercancías.
- Contratación de los servicios ferroviarios de tracción requeridos para efectuar los transportes demandados por las factorías de ArcelorMittal, a los operadores ferroviarios de las empresas matrices de la UTE.
- Inversiones necesarias para la correcta provisión de servicios logísticos: en terminales; almacenes; medios, etc.

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Logirail S.M.E.,S.A. (Grupo Renfe Operadora)	50%
Siderail S.A.	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas "APG RAIL" se constituyó el 11 de junio de 2013.

Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente a los efectos de la ejecución de la adjudicación efectuada por la Autoridad Portuaria de Gijón el 29 de mayo de 2013 a la UTE LOGIRAIL-CONTINENTAL RAIL referente a la contratación de "servicio de Gestión Integral de los servicios ferroviarios en el Puerto de Gijón" que constan en el expediente de contratación pública nº C-3/2013.

La Autoridad Portuaria de Gijón comunica a esta UTE que una vez llegue el final de su adjudicación el 18 de junio de 2015 finaliza su actividad como consecuencia de hacerse cargo de este servicio el nuevo adjudicatario y cesando en el mismo a partir de dicha fecha. Por lo tanto, desde la mencionada fecha solo mantiene como actividad residual el alquiler de los medios de transporte (locomotoras de maniobras), a fin de compensar los gastos que genera la amortización que tienen pendiente dichos activos en su balance.

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Logirail S.M.E.,S.A. (Grupo Renfe Operadora)	50%
Continental Rail S.A.	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas "ECO CARGO" se constituyó el 30 de julio de 2015.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Con el objeto de obtener la adjudicación del contrato para la prestación del "Servicio integral de transporte combinado de residuos urbanos (RU) desde las plantas de transferencia (PT) hasta el complejo medioambiental de Cerceda (C.M.C) y al vertedero" que consta en el expediente de contratación pública NC0002/2014 de la Sociedade Galega de Medioambiente, S.A. (SOGAMA).

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Logirail S.M.E.,S.A. (Grupo Renfe Operadora)	10%
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	40%
S.A. de Obras y Servicios COPASA	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA), en adelante TMA se constituyó 8 de octubre de 2014, con domicilio social en calle Mendez Álvaro nº 84, 28053, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión de servicios y comercialización en el centro logístico ferroviario de Madrid Abroñigal". Más concretamente la realización de los servicios de manipulación de Unidades de Transporte Intermodal a riesgo y ventura. Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Renfe MercancíasS.M.E., S.A.	50%
Transervi, S.A.U	50%
TOTAL	100%

La unión temporal de Empresas TERMINAL DE MÉRIDA se constituyó el 2 de noviembre de 2017, con domicilio social en Avenida Ciudad de Barcelona, nº4, 28007, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión de servicios y comercialización en la terminal de transporte de mercancías de Mérida (Badajoz)".

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	50%
MEDWAY Operador Ferroviario e Logístico de Mercadorías, S.A.	50%
TOTAL	100%

La unión temporal de Empresas MANIOBRAS SAV se constituyó el 27 de noviembre de 2017, con domicilio social en la Terminal de Contenedores de Madrid Abroñigal, Calle Méndez Álvaro, nº 84, 28053, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión de servicios de maniobras y otros relacionados con las operaciones del tren en las terminales de transporte de mercancías Madrid-Abroñigal/Santa Catalina y de Vicálvaro Mercancías".

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Los miembros de la UTE y su participación son las siguientes:

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	50%
Transervi, S.A.U	50%
TOTAL	100%

La aportación de las Uniones Temporales de Empresas a los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 y 2017 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
Balance	2018	2017
Inmovilizado intangible	1	2
Inmovilizado material	1.832	1.855
Cuentas a cobrar	2.947	3.280
Periodificaciones	242	168
Tesorería	626	1.028
Reservas y resultados	(54)	(271)
Proveedores	(2.906)	(2.693)
Préstamos	(1.203)	(1.766)
	1.485	1.603

	Miles de euros	
Cuenta de pérdidas y ganancias	2018	2017
Ventas	12.200	10.674
Aprovisionamientos	(3.031)	(1.994)
Gastos de personal	(1.013)	(1.131)
Servicios exteriores	(7.510)	(7.073)
Amortizaciones	(276)	(182)
Resultado financiero	(9)	(42)
Otros resultados	(32)	-
	329	252

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

33. Información segmentada

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2018:

	Miles de euros					
	Segmentos					TOTAL
Conceptos	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACION	R.ALQUILER	HARAMAIN	
Importe neto de la cifra de negocios	2.251.675	243.062	692.567	16.946	47.912	3.204.250
- Clientes externos	2.250.321	243.062	161.766	14.662	47.912	2.669.811
- Intersegmentos	1.354	0	530.801	2.284		534.439
Aprovisionamientos	-4.255	-16.321	-78.797	0		-99.373
Gastos de personal	-613.096	-85.183	-160.988	-502	7.993	-859.769
Amortización del inmovilizado	-305.103	-23.765	-20.808	-5.328		-355.004
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	3.348	-867	36	-11		2.506
- Corrientes	-2.562	-71	36	-11		-2.608
- No corrientes	5.910	-796	0	0		5.114
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	181.367	-26.365	-2.760	4.000	1.020	156.242
Ingresos financieros	779	1.371,00	7.643	36		9.829
Gastos financieros	-42.270	-3.332	-2.941	-91	625	-48.634
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS	0	0	0	0	0	0
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	139.876	-28.318	1.917	3.945	26	117.420
Activos del segmento	6.951.893	585.508	627.487	70.061	55.130	8.234.949
Pasivos del segmento	4.414.574	439.858	427.901	3.923	47.513	5.286.256
Flujos netos de efectivo de las actividades de						
- Operación	82.880	-992	31.421	10.350		123.659
- Inversión	-401.061	-10.441	-8.370	109.485		-310.387
- Financiación	318.242	11.128	-23.051	-119.835		186.484
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	400.140	13.385	10.240	4.183		427.948

(1) El activo más significativo del segmento Haramain corresponde al importe pendiente de facturar debido a la aplicación del grado de avance, ascendiendo a un total de 163.459 miles de euros.

Los segmentos desglosados coinciden con las cuentas anuales de Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler . a 31 de diciembre de 2018.

Los datos del segmento Mercancías incluye además de las cifras de Renfe Mercancías y las correspondientes a las participadas Pecovasa, Logirail y Puerto Seco Ventastur.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2017:

	Miles de euros					
	Segmentos					
Conceptos	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO	ALQUILER MATERIAL FERROVIARIO	HARAMAIN	**TOTAL**
Importe neto de la cifra de negocios	2.167.758	239.682	693.265	22.136	42.809	3.165.650
- Clientes externos	2.166.600	227.948	171.911	12.986	42.809	2.622.254
- Intersegmentos	1.158	11.734	521.354	9.150		543.396
Aprovisionamientos	-3.734	-16.652	-73.646	0		-94.032
Gastos de personal	-589.349	-86.220	-168.827	-383	-3.717	-848.496
Amortización del inmovilizado	-296.365	-22.893	-23.655	-10.243		-353.156
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	-19.652	-871	-1.070	-1.971		-23.564
- Corrientes	-1.204	-210	284	0		-1.130
- No corrientes	-18.448	-661	-1.354	-1.971		-22.434
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	129.628	-21.782	3.762	4.959	902	117.469
Ingresos financieros	844	1.181,00	10.534	0	462	13.021
Gastos financieros	-44.859	-3.724	-3.972	-1.183	-654	-54.392
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS						0
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	85.613	-22.977	10.298	3.776		76.710
Activos del segmento	6.485.913	598.637	635.434	186.518	(1)	7.906.502
Pasivos del segmento	4.066.167	431.568	441.515	101.358		5.040.608
Flujos netos de efectivo de las actividades de						0
- Operación	202.584	5.576	28.796	17.542		254.497
- Inversión	-199.914	-9.939	-7.750	-21.747		-239.350
- Financiación	-2.212	6.172	-21.046	4.205		-12.880
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	293.441	11.213	6.987	2.497		314.138

(1) El activo más significativo del segmento Haramain corresponde al importe pendiente de facturar debido a la aplicación del grado de avance, ascendiendo a un total de 127.478 miles de euros.

Los segmentos desglosados coinciden con las cuentas anuales de Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler . a 31 de diciembre de 2017.

Los datos del segmento Mercancías incluye además de las cifras de Renfe Mercancías y las correspondientes a las participadas Pecovasa, Logirail y Puerto Seco Ventastur.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2018

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos reconocidos	Dividendos cobrados	Traspasos y otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.568	1.113	-	(1.512)	-	3.169
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.477	3.022	-	(2.988)	-	1.511
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.685	950	-	-	-	3.635
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	8.380	2.379	-	(2.481)	-	8.278
Elipsos Internacional, S.A.	1.027	161	-	-	-	1.188
Construrail, S.A.	1.133	119	-	(155)	-	1.097
ConteRail, S.A.	1.002	19	41	-	-	1.062
Alfil Logistics, S.A.	4.181	1.365	-	(120)	-	5.426
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A.	951	(272)	(29)	-	-	650
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	18.344	(1.682)	-	-	(223)	16.439
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	16.747	(1.109)	-	(490)	(1.490)	13.658
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.993	563	-	(583)	(107)	4.866
CEAMM	16	-	-	-	-	16
Eurofirma (European Company for the Financing of Railroad)	72.797	721	2.750	-	(97)	76.171
	137.301	7.349	2.762	(8.329)	(1.917)	137.167

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2017

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos reconocidos	Dividendos cobrados	Traspasos y otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Intercontainer Iberica, S.A.	57	(189)	-	-	132	-
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.061	1.512	-	(3.005)	-	3.568
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.978	2.851	-	(4.353)	1	1.477
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.958	727	-	-	-	2.685
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	7.955	2.481	-	(2.056)	-	8.380
Elipsos Internacional, S.A.	886	127	-	-	14	1.027
Comercial del Ferrocarril, S.A.	-	-	-	-	-	-
Construrail, S.A.	1.031	158	-	(56)	-	1.133
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	-	-	-	-
ConteRail, S.A.	881	122	-	-	(1)	1.002
Alfil Logistics, S.A.	2.969	1.327	-	(114)	(1)	4.181
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A.	546	405	-	-	-	951
Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal Combiberia, S.A.	-	-	-	-	-	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	21.425	(3.069)	(12)	-	-	18.344
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	17.990	(870)	-	(368)	(5)	16.747
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.494	583	-	(1.084)		4.993
CEAMM	16	-	-	-	-	16
Eurofirma (European Company for the Financing of Railroad)	78.479	783	(6.465)	-	-	72.797
	147.726	6.948	(6.477)	(11.036)	140	137.301

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Anexo II

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2018

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
Renfe Viajeros S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.373.549
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	188.066
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	65.481
Logirail S.M.E., S.A.	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	9.426
Puerto Seco Ventastur, S.A.	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancias, S.A.	-	48	342
						3.014.006
Empresas asociadas:						
Alfil Logistics, S.A.	Calle Rios Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A.	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A.	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	5,22	5,22	4.158
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
						32.636

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2018

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas multigrupo:						
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Alcazar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	-
Intercontainer Iberica Compañia Logistica Intermodal, S.A.	Calle Enrique Larreta, 7 8º Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	-
Railsider Logistica Ferroviaria S.A.	Ctra, Molino 46 Bº de ventas, Irún Guipozcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ºA Madrdid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A.	Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	7.134
Elipsos Internacional S.A.	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
						48.897
						3.095.539

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

Anexo II

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2017

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
Renfe Viajeros S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	2.373.549
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	100	100	376.882
Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe-Operadora	100	100	188.066
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	80.180
Logirail S.M.E., S.A.	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	100	260
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	60	6.372
Puerto Seco Ventastur, S.A.	Polígono Industrial, parcela "T", Venta de Baños (Palencia)	Servicios logísticos y de transporte.	Pecovasa Renfe Mercancias, S.A.	-	48	342
						3.025.651
Empresas asociadas:						
Alfil Logistics, S.A.	Calle Rios Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A.	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
Conte Rail, S.A.	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	Calle Musgo, 1 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	20,36	23.395
EUROFIMA	Basel, Suiza	Servicios financieros.	Renfe-Operadora	5,22	5,22	4.158
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49,15	1.917
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
						32.636

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: BNZTO56VP2PP2PSR en http://www.pap.minhap.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2017

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas multigrupo:						
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Alcázar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación	-	50	-
Intercontainer Iberica Compañia Logistica Intermodal, S.A.	Calle Enrique Larreta, 7 8º Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	46	-
Railsider Logistica Ferroviaria S.A.	Ctra, Molino 46 Bº de ventas, Irún Guipúzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ºA Madrdid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A.	Calle Tellez, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación	-	49	7.134
Elipsos Internacional S.A.	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
						48.897
						3.107.184

INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2018

GRUPO RENFE-OPERADORA

MARZO 2019

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

INDICE

1. INTRODUCCIÓN……1

2. PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN……4

3. DATOS CONSOLIDADOS DE LA EPE RENFE-OPERADORA……5

3.1. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……5

3.2. ACTIVIDAD DE I+D+I……11

3.3. GESTIÓN DE RIESGOS……20

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora……22

4.1. INTRODUCCIÓN……22

4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……25

4.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……30

4.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión….. 33

4.3. INVERSIONES……34

4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE – Operadora……34

4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN……39

5. RENFE VIAJEROS, SME, S.A……40

5.1. INTRODUCCIÓN……40

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……46

5.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……56

5.2.2. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Público……62

5.2.3. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Comercial……76

5.2.4. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión……82

5.3. INVERSIONES……83

5.4. CALIDAD DEL SERVICIO……85

5.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……92

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.6. Anexo I Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros, S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público)……93

6. RENFE MERCANCÍAS, SME S.A.……95

6.1. INTRODUCCIÓN……95

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……98

6.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……104

6.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…..113

6.3. INVERSIONES……114

6.4. EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE MERCANCÍAS, S.A……116

6.4.1. Logirail, SME S.A……117

6.4.2. Pecovasa Renfe Mercancías, SME S.A……118

6.5. NEGOCIOS CONJUNTOS……120

6.6. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……124

7. RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SME, S.A……125

7.1. INTRODUCCIÓN……125

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……127

7.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……136

7.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…..139

7.3. INVERSIONES……140

7.4. EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SME S.A…….142

7.4.1. NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A……142

7.4.2. ACTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A……143

7.4.3. BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A……144

7.4.4. ERION Mantenimiento Ferroviario, S.A……145

7.4.5. IRVIA Mantenimiento Ferroviario, S.A……146

7.4.6. ALBITREN Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.……147

7.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……148

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

8. RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME S.A……..149

8.1. INTRODUCCIÓN……149

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……151

8.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……154

8.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados Gestión…….157

8.3. INVERSIONES……158

8.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……159

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO……160

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

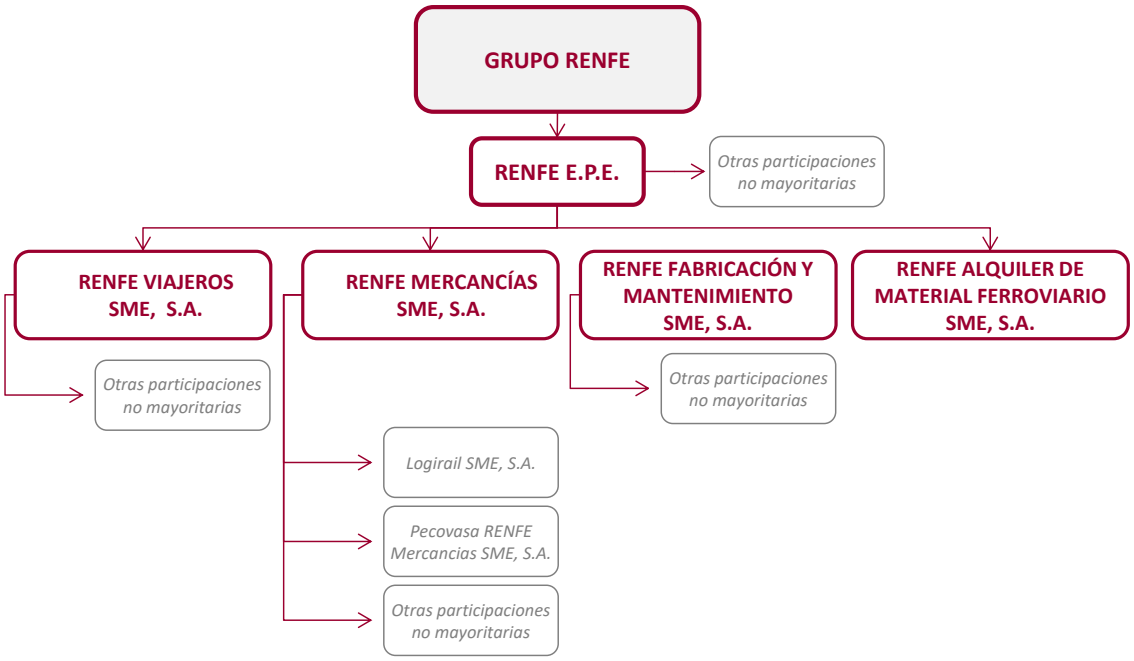
1. INTRODUCCIÓN

El actual Grupo RENFE-Operadora surge tras la aplicación de los artículos 1 y 2 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).

El objetivo de dicho RDL, como dice su introducción, es establecer el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización del modo ferroviario, y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público, dotando a la antigua RENFE-Operadora de un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

De forma resumida, la organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a RENFE-Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial.

El actual esquema societario se presenta de manera resumida en el siguiente gráfico:



Como se ha señalado, la actual entidad pública empresarial RENFE-Operadora quedó constituida como cabecera del grupo de sociedades que se citan y cuyo perímetro de consolidación contable se presenta en el siguiente punto de este informe.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

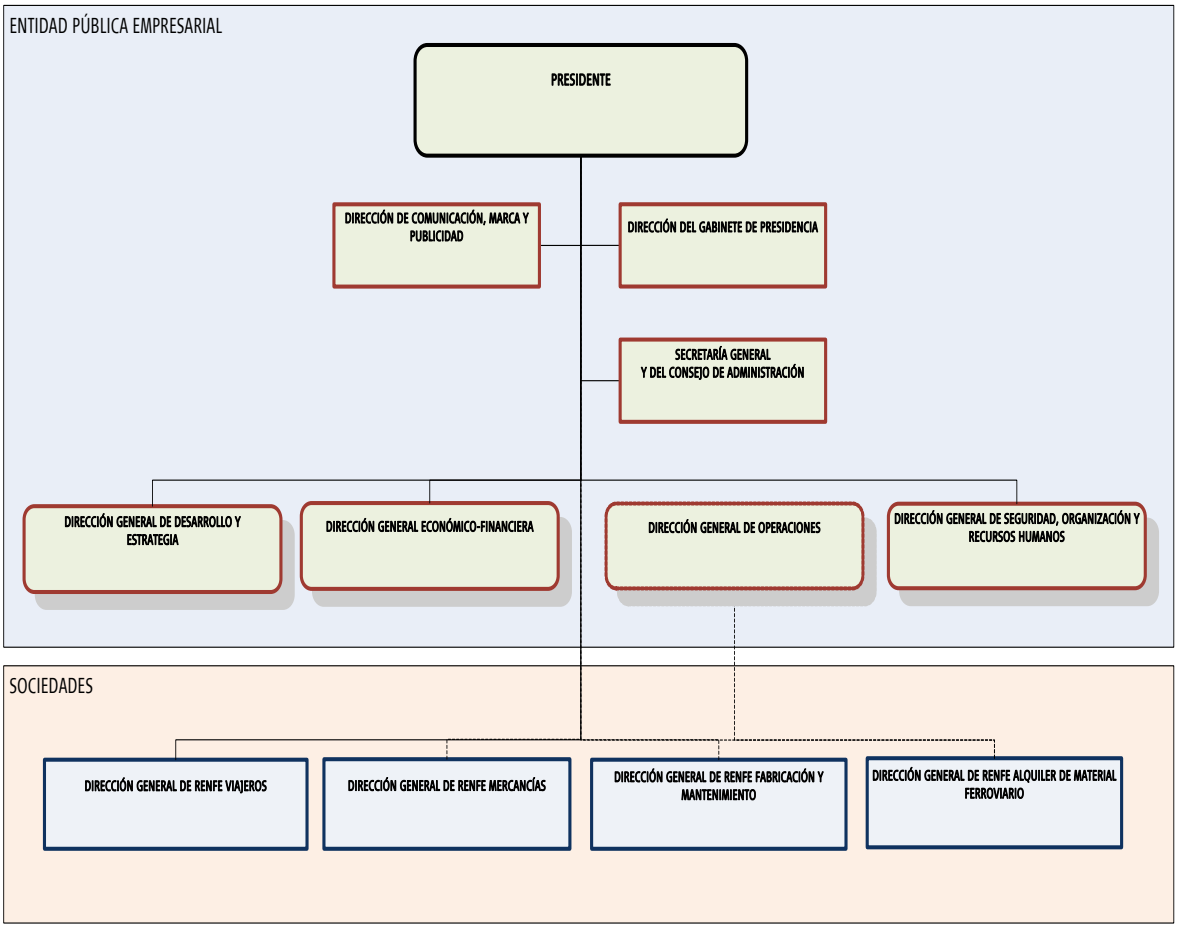
En este nuevo modelo, el objetivo primordial de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora (en adelante la EPE), es el de asegurar la coordinación y la asignación de una manera eficiente de los recursos públicos, actuando como matriz del Grupo y desempeñando funciones corporativas y de servicios,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

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.

El organigrama de primer nivel de la entidad pública empresarial a 31 de diciembre de 2018, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



Estado de Información No financiera

El estado de información no financiera del Grupo RENFE-Operadora se presenta para su aprobación en documento aparte junto con las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión Consolidados del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes, y será publicado, junto con el resto de documentos, en la página web 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

2. PERIMETRO DE CONSOLIDACIÓN

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (EPE), tiene participación, en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:

Sociedad o Entidad participada	Vinculación	NIF	Participación
Renfe Viajeros, SME, S.A.	Grupo	ESA86868189	100%
Renfe Mercancías, SME, S.A.	Grupo	ESA86868114	100%
Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.	Grupo	ESA86868239	100%
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.	Grupo	ESA86868304	100%
Logirail, S.A.	Grupo	ESA28944767	100%
Pecovasa RENFE Mercancías, S.A.	Grupo	ESA78861580	85,45%
Puerto Seco Ventastur, S.A.	Grupo	ESA34202630	Indirecta a través de Pecovasa
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo	ESA82831025	50%
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA62802152	49%
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA84857903	49%
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA84916287	49%
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA85187722	49%
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	ESA85290799	49%
Intercontainer Ibérica, S.A.	Multigrupo	ESA82082140	46%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	Multigrupo	ESA20986063	49%
Railsider Ferrocarril, S.L.	Multigrupo	ESB20853974	Indirecta a través de Railsider
Railsider Atlántico, S.A.	Multigrupo	ESA20602611	Indirecta a través de Railsider
Hendaye Manutention	Multigrupo	ESN0012172C	Indirecta a través de Railsider
Railsider Mediterraneo, S.A.	Multigrupo	ESA81808966	Indirecta a través de Railsider
Railsider Terminales Ferroviarios, S.L.	Multigrupo	ESB20893848	Indirecta a través de Railsider
Construrail, S.A.	Asociada	ESA83640680	49%
Conterail, S.A.	Asociada	ESA82666983	50%
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	ESA82528589	40%
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	ESA28021715	36,36%
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	Asociada	ESA06000871	20,36%
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (Escisión de Albatros Alcazar, S.A.)	Multigrupo	ESA13533328	50%
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAMM)	Asociada	ESA86333853	26,9%
Societe Europeenne pour la Financement de Materiel Ferroviaire(EUROFIMA)	Asociada	CH036002000000	5,22%

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

3. DATOS CONSOLIDADOS DE LA EPE RENFE-OPERADORA

3.1 RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Se detallan a continuación los resultados y principales magnitudes de la EPE RENFE-Operadora, después de realizar la consolidación de datos correspondientes al cierre de 2018.

La cuenta de resultados para los ejercicios 2018 y 2017 es la siguiente:

	2018	2017
Importe neto de la cifra de negocios	2.514.285	2.441.188
Trabajos realizados por la empresa para su activo	136.727	144.364
Aprovisionamientos	-95.610	-89.287
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares	-83.673	-76.221
Trabajos realizados por otras empresas	-11.737	-11.168
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprov.	-200	-1.898
Otros ingresos de explotación	1.343.203	1.015.057
Gastos de personal	-915.197	-892.817
Otros gastos de explotación	-2.444.930	-2.111.557
Amortización del inmovilizado	-366.749	-364.922
Imputación de subvenciones de inmovilizado	-	-
no financiero y otras	599	647
Exceso de provisiones	6.904	1.234
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-16.100	-22.560
Deterioro y pérdidas	-21.214	-22.993
Resultados por enajenaciones y otras	5.114	433
Otros resultados	10	146
Resultado de explotación	**163.142**	**121.493**
Ingresos financieros	5.656	3.294
Gastos financieros	-49.032	-53.893
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-
Diferencias de cambio	-20	580
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-6.177	-8.119
Deterioro y pérdidas	-6.177	-8.119
Resultado financiero	**-49.573**	**-58.138**
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	7.357	6.948
Deterioro y resultado por pérdida de influencia significativa de participaciones puestas en equivalencia	0	639
Resultado antes de impuestos	**120.926**	**70.942**
Impuesto sobre beneficios	-9.508	-1.134
Resultado del ejercicio	**111.418**	**69.808**
Resultado atribuido a socios externos	55	44
Resultado atribuido a la Entidad dominante	111.363	69.764

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El importe neto de la cifra de negocios en 2018 se ha situado en 2.514,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 2,9% frente al ejercicio 2017, debido fundamentalmente a la variación de los ingresos procedentes de la sociedad RENFE Viajeros, donde los usuarios de los Servicios Comerciales ascendieron en 2018 a 33,7 millones de pasajeros, con un aumento en la demanda del 4,0% sobre el año anterior, que conlleva un incremento del 3,7% de ingresos de tráfico, acusando el efecto de la reducción del 0,1% de la percepción media por viajero.

Por su parte, los ingresos de tráfico de la sociedad RENFE Mercancías experimentaron un descenso sobre el año anterior del 5,4%. El comportamiento por áreas de negocio ha sido heterogéneo, con ligeros incrementos de actividad en Siderúrgicos, +1,0% y en Ancho Métrico del +0,8%, y con reducciones en Intermodal, -6,9%, Multiproducto, -7,7% y Automóviles -12,7%. Por otra parte, las UTES, han aportado ingresos por consolidación de 6,9 millones de euros, un 11,4% más que en 2017.

Los trabajos realizados por la empresa para su activo prácticamente se sitúan en valores similares a los registrados en el cierre del ejercicio anterior, situándose en 136,7 millones de euros, lo que representa una reducción de 7,6 millones de euros (5,2%).

Aprovisionamientos presenta un valor de 95,6 millones de euros, con un crecimiento del 7,1% sobre 2017, debido fundamentalmente al mayor nivel de adquisiciones de mercaderías por 7,5 millones de euros (9,8%), efecto parcialmente compensado por la disminución de los deterioros de existencias de almacenes que disminuyen en 1,7 millones de euros sobre el año anterior.

La partida de otros ingresos de explotación registra 1.343,2 millones de euros mejorando en 32,3% respecto al año anterior debido fundamentalmente al aumento de las subvenciones de explotación por la compensación de servicios competencia de la AGE en obligaciones de servicio público y por los efectos del nuevo contrato suscrito el 18/12/18, con entrada en vigor desde el 1 de enero de 2018, en virtud del cual, en el cálculo de la Compensación se incluye no sólo el déficit de los servicios de transporte sino también un 3% de los ingresos de tráfico en concepto de beneficio razonable, al no haberse superado el techo de gasto anual contemplado en el contrato.

Los gastos de personal se sitúan en 915,2 millones de euros, lo que supone un aumento del 2,5% sobre el ejercicio anterior e incluyen, como en ejercicios anteriores, una provisión para el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones Voluntarias de 2019 aprobado en 2018. La plantilla media se ha situado en 14.992 empleados para el conjunto del ejercicio lo que supone un aumento del 1,7% sobre la cifra registrada en el año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Los otros gastos de explotación han supuesto en el ejercicio un importe de 2.444,9 millones de euros, con un destacable aumento sobre 2017 del 15,8%. Las partidas más significativas incluidas en este epígrafe son los cánones ferroviarios, el mantenimiento de trenes con la industria particular y la energía de tracción. De ellos, el concepto más importante se corresponde con los cánones, que solo en Viajeros, ascienden a 1.223,3 millones de euros, 33,1% más que en el año anterior. De estos el 89,0% se corresponden con el canon de infraestructura (85,5% en 2017) y el 11,0% restante con el de estaciones (14,5% en 2017).

La partida de amortizaciones del inmovilizado ha alcanzado los 366,7 millones de euros en 2018 con un muy ligero aumento del 0,5% frente a los 364,9 millones de euros de 2016.

Con todo ello, el resultado de explotación registra un más que destacable aumento alcanzando un importe de 163,1 millones de euros, mejorando en 41,6 millones de euros (34,2%), el resultado del año anterior.

Por su parte, el resultado financiero se sitúa en -49,6 millones de euros, representando una mejora de 14,7% sobre el año anterior, fruto, fundamentalmente, de la continuación de la política de disminución del endeudamiento y de la activa política financiera del Grupo que ha aprovechado la evolución de los tipos de interés para renegociar las condiciones financieras de algunos de sus préstamos.

Así, el resultado después de impuestos en el cierre del ejercicio 2018 se sitúa en 111,4 millones de euros, mejorando de forma significativa (59,6%) el resultado del año anterior, aun teniendo en cuenta que la tasa aplicada al impuesto sobre beneficios en 2018 se situó en el 7,9% frente a 1,6% aplicado en el ejercicio 2017.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

A continuación, y para la entidad y sociedades incluidas a partir del punto 4, que conformaban la RENFE anterior a la aplicación del RDL 22/2012, se presentan unos cuadros resumen de las principales magnitudes de su actividad:

DESGLOSE DEL NÚMERO MEDIO DE PERSONAS POR SOCIEDADES

	2018	2017	Variación %	% s/Total Renfe 2018
RENFE Viajeros, SME, S.A.	9.397,5	9.114,2	3,1	64,8
RENFE Mercancías y Logística, SME, S.A.	1.045,3	1.141,2	-8,4	7,2
RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.	3.168,0	3.274,8	-3,3	21,9
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.	5,3	4,8	10,5	0,0
Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora	875,7	718,2	21,9	6,0
T O T A L R E N F E	**14.491,7**	**14.253,1**	**1,7**	**100,0**
HOMBRES	12.635,0	12.571,3	0,5	87,2
MUJERES	1.856,7	1.661,3	11,8	12,8

PRINCIPALES MAGNITUDES

INGRESOS DE TRANSPORTE VIAJEROS Y MERCANCÍAS (millones de Euros)	2018	2017	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	785,2	755,7	3,9
Servicios Comerciales	1.465,8	1.413,4	3,7
Total mercado de viajeros	2.251,0	2.169,1	3,8
Mercancías y Logística	207,0	218,7	-5,4
TOTAL	**2.458,0**	**2.387,8**	**2,9**

DEMANDA EN VIAJEROS (millones de Viajeros)	2018	2017	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	473,4	455,5	3,9
Servicios Comerciales	33,7	32,4	4,0
TOTAL	**507,1**	**487,9**	**3,9**

DEMANDA EN MERCANCÍAS (millones de Toneladas)	2018	2017	VARIACIÓN (%)
Mercancías y Logística	18,3	19,6	-6,7

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

PRINCIPALES MAGNITUDES

MERCADO DE VIAJEROS	2018	2017	VARIACIÓN (%)
OFERTA (PKO) : (millones de Plazas - Km)			
Servicio Público	33.390,8	33.254,7	0,4
Servicios Comerciales	21.245,8	20.726,5	2,5
TOTAL	**54.636,6**	**53.981,1**	**1,2**
DEMANDA (PKD) : (millones de Viajeros - Km)			
Servicio Público	11.621,2	11.277,4	3,0
Servicios Comerciales	15.309,4	14.783,0	3,6
TOTAL	**26.930,7**	**26.060,4**	**3,3**
APROVECHAMIENTO (%) (PKD / PKO) (1)			
Servicio Público	34,8	33,9	0,9
Servicios Comerciales	71,2	70,5	0,8
TOTAL	**49,0**	**47,9**	**1,0**

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

MERCADO DE MERCANCÍAS	2018	2017	VARIACIÓN (%)
TONELADAS - KM BRUTAS (millones de TKB)	15.567,9	15.892,7	-2,0
TONELADAS - KM NETAS (millones de TKN)	6.324,0	6.609,9	-4,3
APROVECHAMIENTO (%) (TKN/TKB) (1)	**40,6**	**41,6**	**-1,0**

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

PRINCIPALES MAGNITUDES

KILÓMETROS TREN (millones)	2018	2017	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	106,1	107,3	-1,1
Servicios Comerciales	61,7	60,9	1,3
Mercancías y Logística	16,1	16,7	-3,6
TOTAL	**183,9**	**185,0**	**-0,6**

TONELADAS KILÓMETRO BRUTAS (millones)	2018	2017	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	**23.810,0**	**23.783,5**	**0,1**
Diésel	2.723,4	2.841,7	-4,2
Eléctricas	21.086,6	20.941,8	0,7
Servicios Comerciales	**24.723,2**	**24.024,0**	**2,9**
Diésel	1.447,5	1.362,3	6,3
Eléctricas	23.275,7	22.661,7	2,7
Mercancías y Logística	**15.567,9**	**15.892,7**	**-2,0**
Diésel	3.747,9	3.604,0	4,0
Eléctricas	11.820,0	12.288,6	-3,8
TOTAL RENFE OPERADORA	**64.101,0**	**63.700,2**	**0,6**
Diésel	7.918,7	7.808,1	1,4
Eléctricas	56.182,3	55.892,1	0,5

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

3.2 ACTIVIDAD DE I+D+i

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

Modelo de innovación de Renfe

El Grupo Renfe definió en 2017 su modelo de innovación, que contempla una combinación del conocimiento interno con el conocimiento externo, para sacar adelante los proyectos de innovación bajo un enfoque de inteligencia colectiva. Una parte importante del modelo lo constituye una apuesta por la innovación abierta, para aportar más velocidad y eficacia a la implantación del modelo, especialmente en el ámbito digital, sobre el que va a girar una gran parte de los retos de innovación.

Como parte fundamental del Plan de Innovación, para resolver nuestros grandes retos de futuro y formar parte del ecosistema de innovación abierta, conectando con fuentes de innovación y tecnología proveniente de profesionales y startups innovadoras, en octubre de 2018, Renfe presentó TrenLab, un programa de incubación y aceleración, que tiene el objetivo de apoyar a startups y emprendedores innovadores, e incorporar su innovación y disrupción a nuestros servicios, generando valor para nuestros clientes, para la compañía y para una sociedad cada vez más exigente y mejor conectada. Trenlab, permitirá el impulso de nuestra transformación digital y reforzará nuestra posición ante la próxima liberalización del sector ferroviario.

Entre los objetivos definidos para este programa, destacan:

- Impulsar iniciativas empresariales en etapas iniciales, que añadan valor a Renfe con ideas disruptivas para el mercado de la movilidad y el transporte, dando respuesta a los retos de negocio identificados en nuestro Plan de Innovación.
- Dinamizar la transformación digital del Grupo Renfe, colocando al cliente en el centro de la organización y de todas sus actividades, revisando los procesos operativos y fomentando la digitalización de dichos procesos al objeto de mejorar su eficiencia y ofrecer un servicio excelente.
- Identificar y potenciar la innovación y el talento internos, apoyando proyectos de equipos de la propia empresa mediante nuestro programa de intraemprendimiento.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

En la I Convocatoria de TrenLab, en la que se registraron 240 startups de 27 países y se pudo participar desde el 15 de octubre hasta el 26 de noviembre de 2018, se lanzaron tres grandes retos de negocio:

- Movilidad digital. Reinventar la experiencia de nuestros viajeros facilitando la movilidad digital
- Digitalización de Operaciones. ¿Con qué nuevas capacidades digitales podríamos dotarnos para transformar nuestras operaciones aumentando la eficiencia ahora y en el futuro?
- Logística a demanda. ¿Cómo podemos lograr una logística flexible que se adapte de forma ágil a la demanda?

Las startups participantes, además del respaldo que supone la participación en el programa de aceleración del Grupo Renfe y de la posibilidad de entrar en contacto con las empresas y negocios del mismo, recibirán los siguientes servicios:

- Plan de aceleración personalizado,
- Premio de hasta 50.000 €, ligado al cumplimiento de hitos.
- Mentorización personalizada.
- Apoyo en su plan de comunicación.
- Asesoramiento legal.
- Espacio de coworking.

Plan de innovación para el Transporte y las Infraestructuras

El Plan de Innovación de Renfe está alineado con el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Fomento, que se puso en marcha en febrero de 2018. Pretende integrar y coordinar toda la actividad que en materia de innovación se está ejecutando y desarrollando en las distintas empresas del Grupo Fomento, y marca la hoja de ruta conjunta para los próximos años, 2018-2020.

La estrategia de ambos planes, se construye alrededor de cuatro dimensiones que marcarán el futuro del sector: *Digitalización, Internet del futuro, Intermodalidad y Transformación energética*. A partir de este marco de referencia, se define una estructura de Ejes y Líneas estratégicas que engloba las principales tendencias del sector. De este modo, el Plan se basa en cuatro ejes estratégicos de vital importancia:

- Experiencia del Usuario
- Plataformas Inteligentes
- Rutas Inteligentes
- Eficiencia Energética y la Sostenibilidad

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Estos ejes se estructuran, a su vez, en 23 líneas estratégicas, que se concretan en 70 iniciativas que serán lanzadas en el periodo 2018-2020, aunque su ejecución podrá extenderse a ejercicios posteriores. Actualmente, el importe estimado del plan es de 86,99 millones de euros. Y Renfe participa activamente en 46 de las 70 iniciativas del plan, de las que lidera 14. El presupuesto de Renfe alcanza los 11,75 M €.

Hub ferroviario de innovación

En el contexto del Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras se produce el nacimiento de Railway Innovation Hub Spain, una agrupación que cuenta ya con 83 empresas (10 socios fundadores) del sector ferroviario, industrial y de innovación que tiene como misión el impulso de la tecnología y conocimiento del sector ferroviario a nivel internacional, mediante la generación de proyectos colaborativos de I+D, la comercialización de tecnología y el know-how, la promoción del emprendimiento y la prestación de servicios especializados, y como visión, ser el referente mundial en Innovación Ferroviaria.

Renfe se incorporó como socio a The Railway Innovation Hub, el 21 de marzo de 2018, y en colaboración con la Junta Directiva del Hub y con la Junta de Andalucía participó en el desarrollo del Plan Estratégico.

El 9 de mayo de 2018 el Ministro de Fomento suscribió un protocolo entre Adif y el Railway Innovation Hub para impulsar la innovación de la tecnología ferroviaria española desde el Ministerio de Fomento.

El 28 de mayo de 2018 se firmó un acuerdo con la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) y la Junta de Andalucía relacionado para que los proyectos que surjan del Railway Innovation Hub tengan financiación.

Y el 13 de diciembre, reforzamos la apuesta en el RIH con nuestra presencia dentro de la Junta Directiva, decisión adoptada en el transcurso de la última Asamblea General Extraordinaria celebrada en Málaga, en la que también se acordó abrir el clúster a universidades, centros tecnológicos y otros agentes del conocimiento con la firme intención de establecer un modelo de relación permanente entre la industria del ferrocarril y el sector del conocimiento.

Esta iniciativa cuenta con un modelo de gestión privada y autosostenible, encontrándose su sede en el Centro de Tecnologías Ferroviarias de Adif, en Málaga.

The Railway Innovation Hub Spain representa un nuevo modelo de innovación abierta y colaborativa que, aunando fuerzas, permitirá potenciar la proyección internacional de nuestro ecosistema ferroviario, posicionando a España en un

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

lugar aún más atractivo en materia de innovación y conocimiento ferroviario, situándola en posición de dar respuesta tanto a los retos o necesidades de Renfe, como a las iniciativas propuestas en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras 2018-2020.

Congresos, ferias y jornadas

En su modelo de relación con el ecosistema de innovación, Renfe está en contacto con profesionales, centros de investigación, universidades, startups y emprendedores, y así en 2018 participó por cuarto año consecutivo en South Summit, la plataforma líder de innovación y desarrollo de negocio que conecta a las startups más disruptivas con inversores y corporaciones de todo el mundo. También estuvo presente en el Smart City Expo World Congress 2018, Barcelona.

Del 17 al 19 de abril, participó en dos mesas redondas en la cuarta edición del encuentro de innovación y emprendimiento tecnológico Startup Olé 2018, proyecto que cuenta con el respaldo y colaboración de la Comisión Europea, a través de Startup Europe, así como de la Universidad de Salamanca.

También acudió al evento ferroviario Rail Live, el 18 y 19 de abril en Bilbao, exposición que permite conocer las innovaciones que transforman la industria del ferrocarril.

Y a la primera edición de la “Gaudí Challenge”, organizada por la Universidad de León (ULE), el Ayuntamiento de Astorga, la Diputación Provincial de León, el Obispado de Astorga y el Palacio de Gaudí-Astorga, y Renfe, Microsoft y Fundación ONCE, como partners, que se celebró entre los días 11 y 13 de mayo.

Además, durante 2018 se han iniciado contactos para la firma de Acuerdos de colaboración con IBM para acercar a los universitarios a las empresas, así como con la Universidad de Alcalá de Henares y Carlos III y de Convenios de colaboración y becas con la Universidad de Málaga (UMA) para contar con recién graduados en las oficinas del Centro de Tecnologías Ferroviarias de Málaga.

Por otra parte, Renfe y ADIF organizaron conjuntamente la jornada “Nuevos actores de innovación en el ámbito ferroviario”, que tuvo lugar en Madrid el 22 de febrero de 2018, y contó con el apoyo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, estando enfocada a analizar la realidad de los nuevos actores, su papel en el sector y sus perspectivas de futuro. Durante la jornada se destacó las capacidades de las startups de generar cambios y desarrollar nuevos productos o servicios con un gran componente innovador.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Principales actuaciones de las sociedades del Grupo:

Renfe Viajeros, es una sociedad que hoy en día ya compite con otras empresas desde un punto de vista intermodal, y está llamada a competir a medio plazo desde un punto de vista intramodal, en un entorno liberalizado, en mercados nacionales e internacionales, facilitando una movilidad sostenible y garantizando la cohesión social y territorial.

En este contexto, es necesario reforzar la apuesta por la innovación con el propósito de contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos: la rentabilidad económica y la calidad percibida.

Las principales actuaciones llevadas a cabo en 2018 han sido las siguientes:

- Implantación de la tarjeta Renfe&Tú en los núcleos de Sevilla, Bilbao y San Sebastián como soporte para los títulos de transporte.

- Actuaciones para la mejora de la gestión de la accesibilidad: Se han implementado, entre otras actuaciones, mecanismos de control y notificación para el cambio de titular en Plaza H.

- Optimización de la ocupación de los trenes, contingentando en el menor número de coches posibles dentro de una misma clase comercial.

- Mejora en la comercialización de los Trenes Turísticos de Lujo, con medidas tendentes a la unificación de la venta de estos trenes en el sistema de reserva de Renfe Viajeros.

- Desarrollo de diferentes funcionalidades dentro del proyecto del nuevo Portal Cliente, incluyendo nuevas opciones, tales como la visualización de “Mis movimientos”.

- Interconexión con el sistema Hermes de los trenes internacionales, mediante Integración con el e-billet de SNCF.

- Diversas mejoras y desarrollos tendentes a mejorar la experiencia del cliente, entre las que destacan los nuevos WS que permiten consultar huelgas e incidencias, así como las indemnizaciones sobre un billete.

- Desarrollos tendentes a facilitar la integración Amazon Alexa Renfe, mediante la creación de una skill en Amazon que permita ofrecer información de horarios y condiciones de viaje en trenes AVE a través de los altavoces inteligentes de Amazon.

- Diversos desarrollos de la App Renfe Cercanías, como la venta de tarifas personalizadas para billetes de Cercanías y la posibilidad de recibir notificaciones push en la aplicación sobre avisos e información en los distintos Núcleos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Definición técnica y funcional, y desarrollo software para la implantación del pago por uso en Cercanías.
- Implementación de medidas de seguridad y adecuación de procesos a las exigencias de la nueva ley de protección de datos.
- Se ha completado la adaptación de las máquinas MAR de Madrid, Sevilla, Bilbao y San Sebastián para la emisión de tarjetas sin contacto.

Proyecto WiFi y +

La empresa, consciente de la importancia que tiene la transformación digital en la satisfacción del cliente, la eficiencia de los procesos y la modernización de la compañía, decide comenzar el desarrollo de un proyecto (Wifi y +) encaminado a facilitar una experiencia de viaje innovadora a bordo de trenes AVE y en estaciones de Cercanías, poniendo en valor el tiempo de viaje mediante el uso de redes Wifi.

El proyecto Wifi y + supone también una apuesta por la omnicanalidad, ante la necesidad de adaptarse a un cliente interconectado y ávido de información e inmediatez, mediante la construcción de puentes de comunicación sin que importe el medio a través del que se desarrolla la interacción con el cliente. Así, Renfe da un paso más para poner en valor la tecnología necesaria y aprovechar la infraestructura Wifi para establecer un nuevo canal de comunicación y relación con el cliente, utilizando como medio las nuevas tecnologías y la madurez de las comunicaciones móviles.

El nuevo servicio que nace del proyecto “Wifi y +” se denomina PlayRenfe, con dos servicios diferenciados, adaptados al tipo de cliente y al tempo de viaje / espera: PlayRenfe AVE, que ofrece una experiencia de viaje innovadora y satisfactoria mediante una oferta de conectividad, entretenimiento bajo demanda durante el tiempo de viaje, con contenidos digitales personalizados y servicios al viajero a la carta; y PlayRenfe Cercanías, que ofrece conectividad y contenidos de manera gratuita a los usuarios de Cercanía adaptados al tipo de cliente y al tiempo de viaje / espera.

Por lo que se refiere a PlayRenfe AVE, durante 2018, se ha comenzado a prestar el servicio en las líneas Madrid – Castellón (desde el 23 de enero de 2018) y Madrid – Málaga (desde el 01 de febrero de 2018). Además, se ha consolidado la prestación del servicio en los corredores ya abiertos: Madrid-Sevilla y Madrid - Valencia, con la incorporación progresiva de trenes sobre los que han finalizado los trabajos de instalación del Hw y Sw necesario para garantizar la conectividad interior, alcanzando a finales de 2018 porcentajes en torno al 80% de servicios comerciales que prestan el servicio PlayRenfe en las líneas AVE donde está operativo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías, en el marco del Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Fomento que se puso en marcha en febrero de 2018, y cuyo horizonte temporal se alarga hasta 2021, participa activamente en dos iniciativas relevantes:

- **E3L4-3 Implantación de servicios última milla en el Grupo Fomento**

Que trata de desarrollar un servicio de transporte de mercancías que combine el modo ferroviario con distribución de última milla y se comercialice conjuntamente.

- **E4L2-3 Implantación de servicios de transporte combinado eficientes**

Acciones enfocadas a la implantación de servicios de transporte combinado eficiente y al incremento del empleo de estos sistemas.

Cuyos principales objetivos son:

- Incrementar el uso de los sistemas de transporte combinados tales como Autopistas Ferroviarias.
- Reducir el tráfico de pesados por carretera.
- Reducir emisiones derivadas del transporte de mercancías.

Por otra parte, Renfe Mercancías se encuentra inmersa en el desarrollo de programas de modernización tecnológica y digitalización que incluyen la implantación de sistemas de control de la producción, de la calidad de servicio y de la gestión mediante el uso de nuevas tecnologías de la información para la operativa eficiente del transporte ferroviario de mercancías.

Con el fin de poder centralizar todo este proceso, a finales de 2018 puso en marcha un nuevo centro de gestión de operaciones en su sede central de Madrid.

Desde estas instalaciones se controla toda la actividad ligada al transporte de mercancías por ferrocarril en cualquier momento, dotándose de la capacidad de toma de decisiones a corto, medio y largo plazo para poder reaccionar ante cualquier incidencia, para prestar un mejor servicio al cliente y desarrollar una producción más eficiente.

Por su parte, ***Renfe Fabricación y Mantenimiento*** ha iniciado durante 2018 los siguientes proyectos de I+D+i:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

PROYECTO DE FABRICACIÓN ADITIVA (IMPRESIÓN 3D)

Tiene como propósito implantar la fabricación interna de componentes de piezas de tren y utillajes mediante impresión 3D. Dicha implantación solventará problemas como:

- Dar respuesta rápida a la necesidad de piezas/herramientas en el taller.
- Fabricar piezas a partir de modelos 3D o piezas físicas sin necesidad de moldes.
- Fabricar piezas declaradas como obsoletas.
- Fabricar pequeños lotes sin un coste excesivo.
- Fabricar herramientas o utillajes personalizados que mejoren los trabajos de producción.
- Se obtendrán ficheros CAD 3D y STL de impresión para posteriores fabricaciones en impresión 3D.

Para ello el proyecto se basa en dos líneas de actuación:

- Se realizará una colaboración/formación con una Empresa o Centro Tecnológico especializado en la fabricación aditiva que nos trasmita su conocimiento y know-how, propio de este novedoso método de fabricación. Además de la fabricación de piezas de alcance de otras tecnologías no implantadas internamente.
- Se creará un centro de fabricación aditiva interna con dicha tecnología para probar y hacer muestras/prototipos de determinados componentes. Dicho centro prototipo se ha ubicaría en Villaverde, y contará con el siguiente equipamiento:
    - Soportes de Ingeniería Inversa: Escaner 3D, WorkStation con software GEOMAGIC y SOLIDWORK.
    - Impresora 3D de tecnología FDM (Fused Deposition Modeling)
    - Máquinas de acabado final (lijado y pintado)
    - Máquina de marcado por láser.

PROYECTO PÓRTICO PARA INSPECCIÓN DE TRENES AL PASO

Se trata de un sistema automático de monitorización del material rodante en circulación, formado por subsistemas o módulos que vigilan el estado y comportamiento seguro de los siguientes componentes: pantógrafo, estado de discos de freno, estado de guarniciones de freno, geometría del bogie, perfil de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

rueda, estado de la rueda, estado de rodamientos, elementos o equipos bajo bastidor, elementos o equipos en techo, nivel sonoro, peso en movimiento.

Dicho sistema aportará las siguientes ventajas:

- Reducción de riesgos y errores por intervención humana.
- Aumento de la frecuencia de inspección, con el consiguiente aumento de seguridad.
- Mayor eficacia en la detección de averías (disminución de las consecuencias en la disponibilidad, infraestructura, etc.)
- Disminución de costes en mano de obra y materiales.
- Automatización de las alertas de mantenimiento.
- Aumento disponibilidad de la flota al no enviar las unidades al taller (instalación en vía).

PROYECTO DE AUTOMATIZACIÓN DE MEDIDAS DE RODAJE

Es un sistema para la realización de las medidas de los parámetros de rueda mediante un equipo de medición láser y una aplicación informática para asegurar su control y trazabilidad, que aportará las siguientes ventajas:

- Evitará los errores en la toma de medida y en la transcripción de las mismas a la base de datos.
- Permitirá tener un histórico de la evolución de los parámetros de rueda.
- Ofrecerá la posibilidad de realizar estudios, y comparativas entre series de vehículos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

3.3. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades del Grupo 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 de Finanzas y Administración 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.

El Grupo no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito.

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 el Grupo 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 del Grupo es mantener las disponibilidades líquidas necesarias. La Dirección General Económico Financiera 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 del proyecto en el que participa a través de un consorcio de empresas para el desarrollo y explotación de una línea de alta velocidad en Arabia Saudí, en el que parte de los

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

contratos vinculados a este proyecto se encuentran referenciados parcialmente en euros o en riales saudíes (SAR).

Ocasionalmente se llevan a cabo operaciones desde la Dirección Internacional que pueden realizarse en monedas distintas del euro, destacando las iniciadas en Reino Unido y en Estados Unidos, en libras y dólares respectivamente.

Riesgo de tipo de interés

Con objeto de desarrollar su actividad, el Grupo 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 2018 los préstamos con remuneración a tipo fijo suponen un 69% del total de los préstamos tomados, siendo el 63% a 31 de diciembre de 2017.

Por su parte las necesidades de financiación de las sociedades del grupo, son cubiertas a través de los préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma la entidad pública empresarial RENFE-Operadora de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a la misma mediante contratos de deuda espejo de la siguiente manera:

RENFE Viajeros SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2018 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 70% (67% en 2017) del total.

RENFE Mercancías SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2018 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 60% (60% en 2017) del total.

RENFE Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2018 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 67% (57% en 2017) del total.

RENFE Alquiler de Material Rodante SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2018 la sociedad no tiene deuda. A 31 de diciembre de 2017, los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponían un 63% del total.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

4.1. 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.

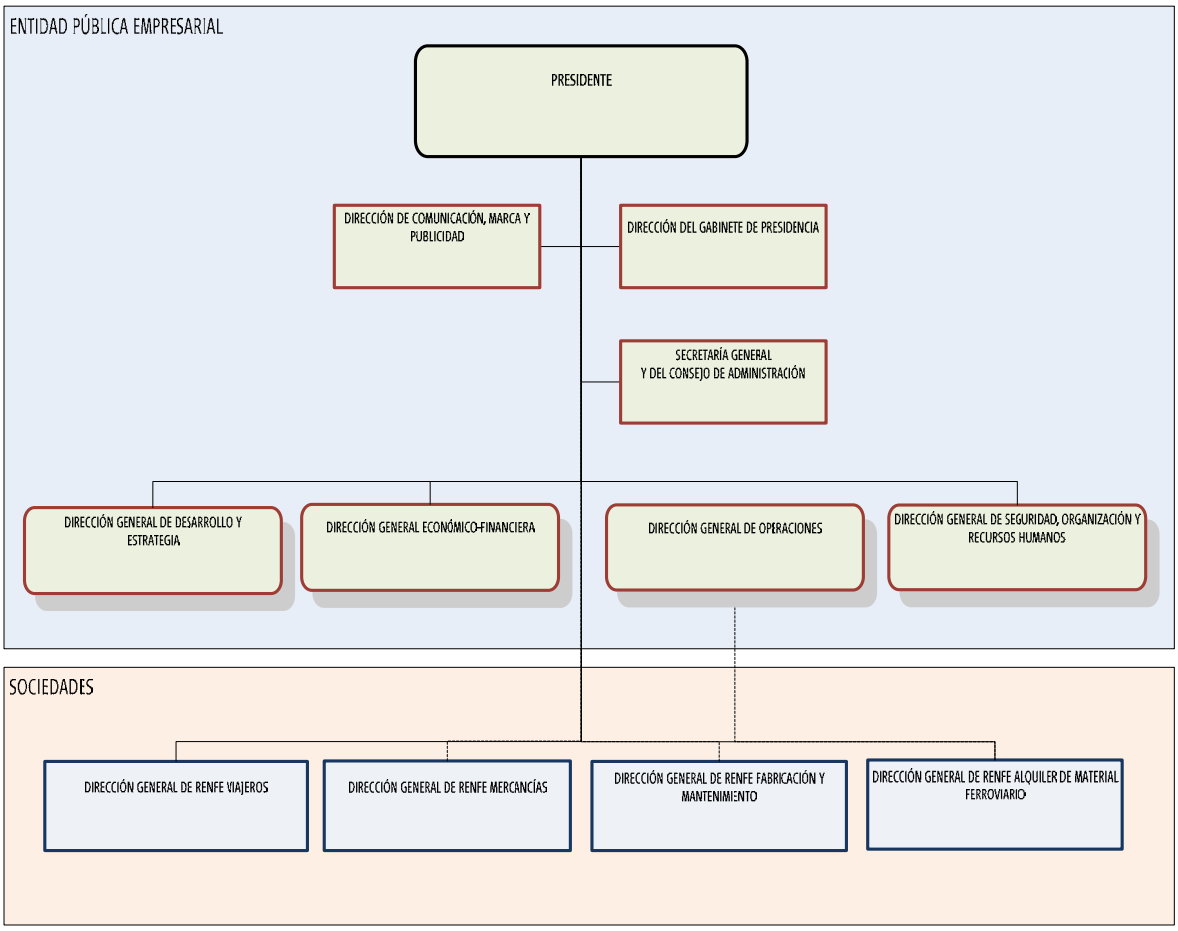
Entre las principales funciones asignadas a la EPE se pueden destacar las siguientes:

- ✓ 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- ✓ Protección civil y seguridad.
- ✓ Comunicación, relaciones con los medios, marca y publicidad.

El organigrama de primer nivel de la entidad pública empresarial a 31 de diciembre de 2018, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:



En los siguientes apartados se aportan los aspectos más significativos relativos a la actividad de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora en el ejercicio 2018, dedicando el último apartado 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.

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-Operadora y Sociedades

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

dependientes del que la entidad es matriz, que será publicado en la página web 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

RESULTADOS

La cifra total de ingresos se situó en los 233,5 millones de euros, un 7,9% superior a la del año anterior, con el siguiente detalle:

EVOLUCIÓN INGRESOS EPE

Millones de euros	2018	2017	%
Prestación servicios directos a sociedades del Grupo	106,2	103,3	2,8
Servicios de apoyo a la gestión	60,5	63,2	-4,3
Proyecto Haramain	47,9	41,6	15,1
Resto	18,9	8,3	127,7
TOTAL	**233,5**	**216,4**	**7,9**

El incremento de la cifra total, 17,1 millones de euros, corresponde casi en su totalidad, por un lado, a la evolución de los ingresos asociados al Proyecto Haramain, 6,3 millones de euros, y al resto de ingresos de la EPE, 10,6 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 que, por su carácter transversal, se desarrollan desde la misma y son finalmente imputados a cada una de las sociedades (funciones de recursos humanos, económico financiera, seguridad en la circulación, etc.).

Hay que resaltar, asociado a la disminución de esta partida, el esfuerzo de la EPE por disminuir su propio coste, y, por lo tanto, su imputación a las sociedades del Grupo.

Por último, el importe registrado en ambos ejercicios en la partida de Resto obedece principalmente a los cursos de formación de maquinistas impartidos en ambos. La coincidencia en 2018 de dos promociones de formación genera el incremento reflejado en el año.

Por lo que se refiere a la evolución de los gastos de la EPE, el total de gastos al EBITDA *(Personal, Materiales y Servicios prestados por proveedores externos e intragrupo)* asciende a 216,1 millones de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La partida de gastos de personal, alcanza los 55,8 millones de euros incluyendo el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2018, y que se ejecutará a lo largo de 2019.

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 49,0 millones de euros, el mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina por 21,7 millones de euros y la presencia en medios de comunicación por 16,7 millones de euros, que, en su conjunto, se han mantenido en los mismos niveles del año anterior.

En el epígrafe de Servicios ADIF, se ha registrado el alquiler de espacios por importe de 4,2 millones de euros que RENFE-Operadora ha empezado a abonar a ADIF según lo estipulado en el Acuerdo sobre derechos de uso, firmado entre ambas sociedades el año 2015.

Por último, hay que mencionar la partida de gastos asociados al proyecto Haramain, por importe de 38,4 millones de euros (sin incluir personal y financieros).

Teniendo en cuenta los ingresos y gastos descritos anteriormente, el EBITDA de la EPE se situó en 2018 en 17,5 millones de euros. Esta misma magnitud, en 2017, fue de 14,7 millones de euros.

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 2018 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Al cierre del ejercicio 2018 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores en operaciones comerciales, de 70,06 días (64,08 días en el ejercicio 2017).

La dotación a la amortización en el año 2018, incluidos los retiros de inmovilizado, se sitúa en 12,4 millones de euros.

Por su parte, el resultado financiero se sitúa en 5,4 millones de euros, mejorando en 10,8 millones el del año 2017, por varios efectos:

- El primero, se debe a una menor dotación de provisiones de gasto financiero en el ejercicio 2018 frente al año anterior, por importe de 1,9 millones de euros, al pasar del registro de 8,0 millones por riesgos de créditos en las sociedades de integración del ferrocarril de Logroño (3,4 millones), León (0,7 millones), Valencia (2,1 millones) y Barcelona (1,8 millones) en el año 2017, a un registro neto en 2018, de 6,1 millones de euros, al establecer unas dotaciones por riesgos de créditos en las sociedades de Logroño (1,3 millones) y Valladolid (13,1 millones) y revertir dotaciones por importe de 2,1 millones en Valencia, de 6,0 millones en Zaragoza y de 0,2 en Barcelona.

- El segundo, se deriva de 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 1,07% frente al 1,27% del año anterior.

- El tercero, tiene que ver con el registro de 7,3 millones de euros en ingresos financieros (dividendos), como consecuencia del cobro parcial de la prima de emisión de Renfe Alquiler, por importe de 22 millones, llevándose la diferencia a la reducción del valor de la participación financiera en empresas del grupo.

El nivel de endeudamiento financiero con entidades de crédito de RENFE-Operadora a 31 de diciembre de 2018, se ha situado en 4.369 millones de euros.

Frente a 2011, año en el que se alcanzaron los 5.225 millones de euros de endeudamiento, se ha producido una disminución de 856 millones de euros en dicho volumen.

Como consecuencia de todo lo anterior, la entidad, en el ejercicio 2018, obtiene un Resultado antes de impuestos de 11,3 millones de euros, frente a los -0,1 millones de 2017.

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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 año 2018 se han continuado las obras de construcción de los talleres y las tareas de preparación de la operación comercial, tanto desde el punto de vista de contratación y formación del personal necesario para la misma como del diseño de la propia operación.

En este ejercicio 2018 se ha realizado 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, ha comenzado, en septiembre de 2018, un período de explotación parcial de la línea, que se está desarrollando con éxito y a total satisfacción del cliente.

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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Al cierre del ejercicio 2018, la actualización de dicho porcentaje se ha situado en el 1,01005, como relación entre unos ingresos totales previstos de 835,2 millones de euros y unos gastos totales previstos de 826,9 millones de euros para la totalidad del proyecto.

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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

4.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Prestación de Servicios al Grupo	167,46	166,53	0,93	0,6
	Ingreso Proyecto Haramain	47,91	41,63	6,28	15,1
	Ingresos Varios	18,17	8,20	9,97	121,7
+	TOTAL INGRESOS	**233,54**	**216,36**	**17,19**	**7,9**
	GASTOS				
	Personal	55,81	49,07	6,73	13,7
	Servicios Adif (excepto energía)	11,97	12,88	-0,91	-7,1
	Vigilancia de Edificios y Trenes	49,01	49,41	-0,39	-0,8
	Gasto Proyecto Haramain	38,43	37,97	0,46	1,2
	Alquiler y Mantenimiento Medios Informáticos	21,68	21,21	0,47	2,2
	Publicidad y Propaganda	16,69	12,53	4,17	33,2
	Resto de Servicios del Exterior e Intragrupo	22,49	18,56	3,93	21,2
-	TOTAL GASTOS	**216,09**	**201,63**	**14,46**	**7,2**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**17,45**	**14,72**	**2,73**	**18,5**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	12,44	12,06	0,39	3,2
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**5,01**	**2,67**	**2,34**	**87,7**
	Ingresos Financieros	13,15	2,96	10,19	344,1
	Gastos Financieros	7,77	8,36	-0,59	-7,0
+/-	Resultado Financiero	5,38	-5,40	10,78	199,7
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	0,95	2,59	-1,63	-63,1
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**11,34**	**-0,14**	**11,48**	**>1000**
-	Impuesto sobre Beneficios	-1,58	-0,14	-1,44	<-1000
=	**RESULTADO**	**12,92**	**0,00**	**12,92**	**>1000**

Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	108,1	107,3	**0,8**
Al EBIT (%)	102,2	101,2	**0,9**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	105,1	99,9	**5,2**
Al Resultado (%)	105,9	100,0	**5,9**

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

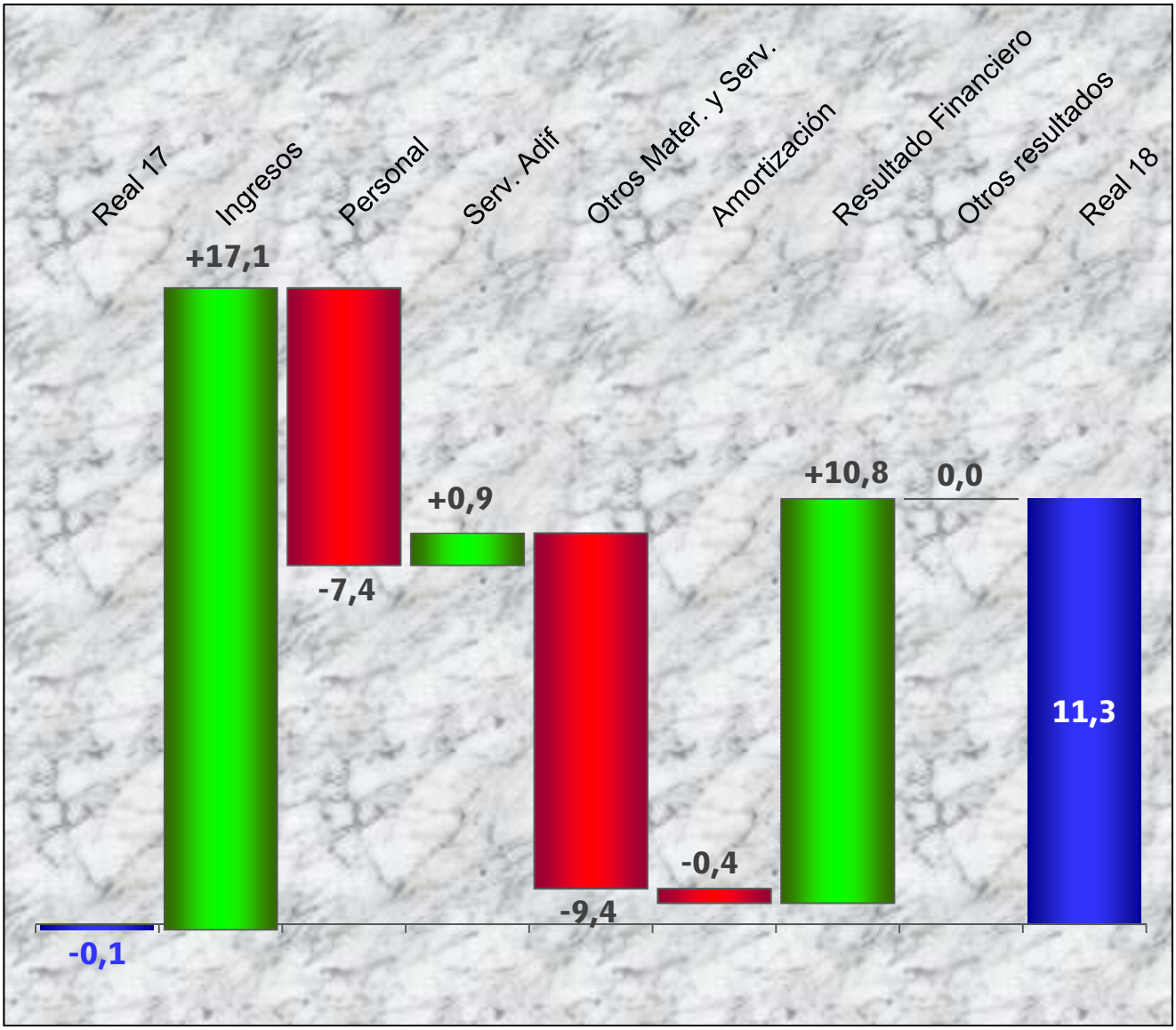
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2018 vs 2017

Entidad Pública Empresarial

RENFE Operadora

(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2018 IMPORTE (miles Euros)	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.	2017 % s/ TOTAL	2017 % ACUM.
Total ADIF	**11.973,5**	7,5	7,5	8,4	8,4
Servicios ADIF	11.973,5	7,5		8,4	
Vigilancia de Edificios	**49.012,4**	30,6	38,0	32,4	40,8
Gastos Proyecto Haramain	**38.432,8**	24,0	62,0	24,9	65,7
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**21.972,6**	13,7	75,7	14,1	79,9
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**18.555,6**	11,6	87,3	8,7	88,6
Estudios y Consultorías	**5.008,8**	3,1	90,4	2,4	91,0
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**3.306,1**	2,1	92,5	2,2	93,2
Fundación de los Ferrocarriles y otros	**1.779,8**	1,1	93,6	1,2	94,3
Recog. Transp. Metálico	**1.559,3**	1,0	94,6	0,9	95,2
Energía U.D.T.	**1.231,5**	0,8	95,4	0,8	96,0
Tributos	**875,3**	0,5	95,9	0,5	96,5
Trabajos Realizados por Terceros	**415,2**	0,3	96,2	0,2	96,7
Servicios Intragrupo	**389,2**	0,2	96,4	0,2	96,9
Seguros	**249,4**	0,2	96,6	0,1	97,0
Servicios Bancarios	**31,1**	0,0	96,6	0,0	97,0
Resto	**5.489,4**	3,4	100,0	3,0	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**160.281,9**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	875,7	697,7	25,5

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CIERRE 2018	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	167.462	-31		167.431	167.431	
Alquileres y Cánones	213	0		213	213	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	248	0		248	248	(3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0		0	0	(3)
Otros Ingresos	61.570	4		61.574	61.574	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	3.609	0		3.609	3.609	(1)
Convenios ADIF	399	0		399	399	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0		0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	38	0		38	38	
Ingresos Varios	66.078	4				
TOTAL INGRESOS	233.540	-27				
Personal (*)	55.807	-379		55.428	55.428	
Servicios Adif	11.972,46	9		11.981	11.981	(2)
Resto de Servicios	148.306	-563		147.743	147.743	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-47		-47	-47	
Otros Resultados						
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	216.086	-981				
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	17.455	953				
Amortizaciones	12.137			12.137	12.137	
Retiros del Inmovilizado	306			306	306	(3)
Pérdidas Inmov. Intragrupo	0			0	0	(3)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	5.011	953		5.965	5.965	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	13.148		46.899 (6)	60.047	58.856	
Diferencias de cambio (ingreso)					1.191	(4)
Gastos financieros	7.769		46.899 (6)	54.668	47.297	
Diferencias de cambio (gasto)					1.219	(4)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.					6.152	(5)
Resultado Financiero	5.379				5.379	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	-27					
Gastos de Ejercicios Anteriores	-981					
Resultado de Ejercicios Anteriores	953	-953				
Ingresos Excepcionales	0	0			0	
Gastos Excepcionales	0	0			0	
Resultados Excepcionales	0	0			0	
Resultado antes de Impuestos	11.344				11.344	
Impuesto sobre Beneficios	-1.575				-1.575	
RESULTADO DEL EJERCICIO	12.919				12.919	

(1) Otros Ingresos de Explotación (65.796 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (159.724 miles de €)
(3) Deterioro y Rdo por enajenaciones de inmov. (-58 miles de €)
(4) Diferencias de cambio (-28 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (-6.152 miles de €)
(6) Gasto corrrespondiente 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 corrrespondiente a las mismas.
(*) Incluye plan de desvinculación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

4.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2018, el importe ejecutado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 11.329 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	11.328,7
Inversiones financieras	
Total	**11.328,7**

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

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Adquisición de los inmuebles: Antiguo economato de León y bloque 2 del edificio de usos múltiples de Málaga	4.856,5	42,9
Ampliacion de licencias software IBM ELA-2018	1.800,0	15,9
Balanceadores de tráfico para acceso a aplicaciones críticas	696,2	6,1
Renovación de swiches	693,0	6,1
Ampliación de licencias de software BMC, afectadas por el incremento de potencia de los ordenadores	596,0	5,3
Nuevo sistema de gestión financiera del metálico en estaciones	331,5	2,9
Adquisición de licencias open text para la gestión documental	238,7	2,1
Suministro de cabinas de almacenamiento sistemas distribuidos v7000	238,0	2,1

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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE-Operadora

A 31 de diciembre de 2018 la entidad pública empresarial mantiene las siguientes participaciones societarias:

Sociedades procedentes de la aplicación del RDL 22/2012

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

Sociedades de integración del ferrocarril

Denominación	% de participación
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	12,50
Barcelona Sagrega 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 AltaVelocidad, S.A.	12,50
Almería 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, S.A.	12,78
EUROFIMA	5,22
Bureau Central de Clearing, S.A.	2,04
EMGRISA	0,08

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El primer bloque, ***sociedades procedentes de la aplicación del RDL 22/2012***, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, presenta la titularidad de la EPE RENFE-Operadora del 100% del capital de las cuatro sociedades mercantiles estatales creadas en virtud del contenido del artículo 1 del citado RDL, 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.).

A partir del 2 de octubre de 2016, fecha de entrada en vigor de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, las sociedades pasan a denominarse 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., al ser sociedades mercantiles sobre las que se ejercen control estatal.

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.

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.

Excepto en el caso de Almería, 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%.

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

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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, como así sucede en todas ellas con excepción de la de Zaragoza que es la que más cerca de la finalización de su objeto social se encuentra.

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 alcanza un importe de 66,32 millones de euros (datos a 31 de diciembre de 2018). Las aportaciones realizadas a estas sociedades en el ejercicio 2018, considerando el principal más los intereses asociados, se sitúa en 20,27 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 2018, RENFE-Operadora mantenía una deuda con esta sociedad por importe de 1.422 millones de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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 públicas de consultoría especializada en temas de transporte y con un amplio despliegue de actividad internacional, la primera, y especializada en temas medioambientales la segunda.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

A 31 de diciembre de 2018

Presidente: D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ

Vocales: 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. RAFAEL GARCÍA MARTÍNEZ

D. GERARDO LUIS GAVILANES GINERÉS

D. JESÚS MANUEL GÓMEZ GARCÍA

D. JUAN ANTONIO LÓPEZ ARAGÓN

D. RICARDO MAR RUIPÉREZ

Dª. BEATRIZ MARCO ARCE

Dª. Mª. JOSÉ RALLO DEL OLMO

D. PASCUAL VILLATE UGARTE

Secretario del Consejo: D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas: Dª. Mª JOSÉ GUALDA ROMERO

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5. RENFE VIAJEROS, SME, S.A.

5.1. INTRODUCCIÓN

Renfe Viajeros, SME, S.A. (en adelante Renfe Viajeros), es una sociedad creada en virtud de la aplicación del articulo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, cuya fecha operativa de inicio de actividades fue el 1 de enero de 2014.

A partir del 2 de octubre de 2016, fecha de entrada en vigor de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, la sociedad pasa a denominarse Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., al ser una sociedad mercantil sobre la que se ejerce control estatal.

El objeto social de Renfe Viajeros, según queda definido en sus Estatutos, es el siguiente:

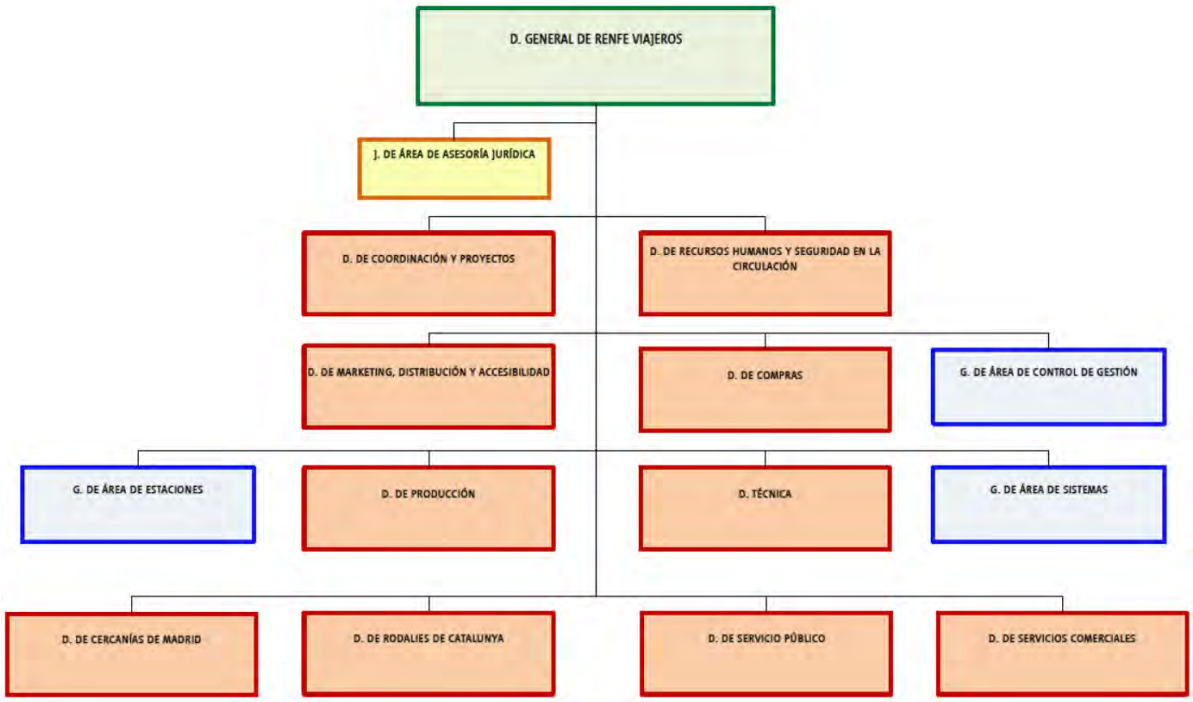
> *"La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.*
>
> *Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.*
>
> *La sociedad no desarrollará ninguna actividad para la que las leyes exijan condiciones o limitaciones específicas en tanto no de exacto cumplimiento de las mismas."*

Estos servicios deben de ser prestados bajo el principio de seguridad, con criterios de calidad, eficiencia, rentabilidad e innovación, con vocación de servicio público y con el objetivo de incrementar la cuota de mercado del ferrocarril como operador ferroviario de referencia.

La estructura actual de Renfe Viajeros, aprobada en octubre de 2018, garantiza la separación contable de los dos regímenes de financiación existentes actualmente en la empresa (servicios puramente comerciales y servicios calificados como obligación de servicio público por la autoridad competente correspondiente).

Esta estructura es la siguiente:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



Desde el punto de vista de la definición del modelo de negocio, basado en la tipología de servicios prestados, cabe distinguir:

Servicios Comerciales puros

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, estarían encuadrados en la Dirección de Servicios Comerciales.

Se trata de servicios basados en criterios puros de mercado de oferta y demanda, manteniendo los principios de rentabilidad, eficiencia y optimización de la máxima cuota de mercado. Estos servicios no reciben ningún tipo de subvención por parte de ninguna administración pública y englobarían todos los trenes de Alta Velocidad, así como los trenes de Larga Distancia, Diurnos y Nocturnos. También estarían enmarcados en este grupo los trenes Históricos y Turísticos.

Servicios Públicos competencia de la Administración General del Estado (AGE)

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, estarían encuadrados en la Dirección de Servicio Público y en la Dirección de Cercanías de Madrid.

En los últimos años, la AGE, en el ámbito de su competencia, ha realizado varios bloques de declaración de Obligaciones de Servicio Público (OSP):

- Acuerdo de Consejo de Ministros 30 de diciembre de 2010. Declaración como OSP de los servicios de Cercanías.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Acuerdo de Consejo de Ministros 28 de diciembre de 2012. Declaración de los servicios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional.
- Acuerdo de Consejo de Ministros 5 de julio de 2013. Declaración de los servicios de media distancia prestados sobre la red de altas prestaciones (Avant) y de los servicios de transporte de viajeros prestados sobre la red de Ancho Métrico.

Amparando la prestación de dichos servicios por parte de Renfe Viajeros, desde 2013 se han sucedido diferentes contratos entre la sociedad y la AGE.

El primero de ellos cubrió el período 2013-2015. Posteriormente, con fecha 18 de octubre de 2016, se firmó un nuevo contrato entre la AGE y Renfe Viajeros, con vigencia de un año a partir del 1 de enero de 2016 y con la posibilidad de una prórroga por un año adicional.

Dicha prórroga para el ejercicio 2017 fue firmada por ambas partes con fecha 30 de diciembre de 2016.

Por otra parte, con fecha 15 de diciembre de 2017, se aprobó un nuevo Acuerdo de Consejo de Ministros que renueva la relación de servicios considerados obligación de servicio público competencia de la Administración General del Estado, y que, a modo de resumen:

- Incluye los servicios de Cercanías, Media Distancia (tanto convencional como en la red de Alta Velocidad o Avant), así como los servicios prestados sobre la red de Ancho Métrico (antigua Feve), ya recogidos en la declaración anterior, ampliándose en las relaciones Vigo-Tui, Alicante-Villena, Castellón-Vinarós y Villarrubia-Córdoba-Rabanales-Alcolea.

- También pasan a considerarse como servicios OSP dos relaciones que, hasta esa fecha, estaban financiados por Comunidades Autónomas; en concreto se trata de las relaciones Puertollano-Mérida-Badajoz y Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos, que formaban parte, respectivamente, de los Convenios con la Junta de Extremadura y con el Gobierno de Aragón.

- En cuanto a los servicios Avant, se añaden los servicios de alta velocidad Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca para aquéllos viajeros recurrentes que usan con regularidad este servicio.

El 18 de diciembre de 2018 se firmó el nuevo contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros, que regula la prestación, durante el período 2018-2027, de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de Cercanías, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico competencia de la Administración General del Estado, declarados de obligación de servicio público en el Consejo de Ministros de fecha 15/12/17. Dicho

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

contrato surte efectos desde el día 1 de enero de 2018, con una duración de 10 años a contar desde dicha fecha y con opción de prórroga por cinco años adicionales.

Servicios Públicos competencia de la Generalitat de Cataluña

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros están encuadrados en la Dirección de Cercanías de Cataluña.

Estos servicios tienen su origen en los acuerdos de la CMAEF de 22 de diciembre de 2009 y 17 de noviembre de 2010. En ellos, y con fecha efectiva de 1 de enero de 2010 y 1 de enero de 2011 respectivamente, se procedió a la transferencia a la Generalitat de Cataluña de la competencia sobre los servicios de cercanías y de media distancia prestados en dicho ámbito territorial sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico.

Con fecha 17 de junio de 2013 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control RENFE-Operadora/Generalitat, el texto del contrato para la prestación de los citados servicios por parte de RENFE-Operadora durante el período 2011-2015, el cual quedó pendiente de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

En tanto se produce dicha aprobación, y en aras de no deteriorar la situación financiera del operador, el Gobierno ha incluido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado de los sucesivos años, una disposición adicional dotando de consignación presupuestaria al Ministerio de Fomento para que, previa verificación por parte de la Intervención General de la Administración del Estado de las propuestas de liquidación de la valoración económica de los servicios prestados por RENFE-Operadora (Renfe Viajeros), proceda a realizar una entrega a cuenta a dicha entidad por el resultado de esas verificaciones y a la espera de la firma definitiva del citado contrato.

Hay que destacar los esfuerzos realizados desde el año 2013 por los diferentes equipos gestores de RENFE, materializados en diferentes reuniones con representantes del Ministerio de Hacienda, para, en la medida de sus posibilidades, explicar el texto aprobado en junio de 2013 y demandar su tramitación ante los órganos señalados, o bien obtener las nuevas premisas de negociación con la Generalitat.

<u>Plan de Acción con la Generalitat de Cataluña</u>

Con fecha 25 de noviembre de 2015 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control del que forman parte la Generalitat de Cataluña y Renfe, la prórroga del Plan de Acción para los ejercicios 2015 y 2016, habiéndose realizado el seguimiento del mismo en las reuniones del citado Órgano Mixto dándose continuidad a las mismas en los ejercicios posteriores.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Este Plan es el soporte de los servicios adicionales a los inicialmente transferidos y contratados directamente por la Generalitat con Renfe Viajeros.

Servicios públicos competencia de otras Comunidades Autónomas

Dentro de la estructura de RENFE Viajeros estarían encuadrados en la Dirección de Servicio Público.

Los contratos establecidos con la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón, reguladores de los servicios prestados para las correspondientes Comunidades Autónomas en anteriores ejercicios, finalizaron su vigencia el 31 de diciembre de 2017, encontrándose en fase de avanzada negociación los acuerdos para el ejercicio 2018.

Sociedades filiales

Renfe Viajeros cuenta a cierre de 2018 con participación en la sociedad Elipsos.

Elipsos, creada en diciembre de 2000, bajo la fórmula de una joint venture, es una empresa conjunta de derecho español, participada a partes iguales por SVD/SCNF y RENFE–Operadora.

Asimismo, desde diciembre de 2010 gestiona la comercialización de los trenes de alta velocidad bajo la denominación comercial “Renfe-SCNF en Cooperación”

El 15 de diciembre de 2013 se lanzó la nueva oferta internacional de alta velocidad, por lo que el 2014 ha estado marcado por su puesta en servicio, que ha sido llevada con éxito a pesar de la dificultad de circular por 3 infraestructuras diferentes (Adif, RFF y TP Ferro) y con la consiguiente necesidad de homologación del parque de Renfe y la SCNF a dichas infraestructuras.

Después del 2014, año de lanzamiento del producto, y 2015, año de estabilización, 2016 fue un año de mejora en la satisfacción del Cliente.

El año 2017 fue de consolidación de la oferta, tanto a nivel del plan de transporte como a nivel comercial, habiéndose implantado todas las recomendaciones de la “nueva política comercial” (modificación de la gama tarifaria y fuerte apuesta por aumentar nuestra notoriedad en todos nuestros mercados).

La oferta internacional de alta velocidad «Renfe - SNCF en Cooperación» cumplió en 2018 su quinto año de explotación, continuando la consolidación de la oferta a todos los niveles, especialmente a nivel comercial en todos los mercados.

El año 2018 ha estado marcado, principalmente, por dos aspectos que han impactado los resultados a nivel de ventas internacionales:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Por un lado, el fuerte impacto de la conflictividad laboral en SNCF, con casi 5 meses afectados (de marzo a julio) y 365 circulaciones suprimidas (en total, -10% vs 2017).
- Por otro, los contra-efectos de la desfavorable coyuntura geopolítica en 2016 y 2017 (atentados en Francia, Bélgica y Barcelona), que han permitido una fuerte recuperación a partir de agosto, favorecida por el incremento de la actividad comercial.

A nivel de la competencia, y a excepción de la ruta de Marsella, el entorno ha sido bastante estable, especialmente frente al modo aéreo, que ha contenido su oferta e incrementado ligeramente sus precios.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a Renfe Viajeros en el ejercicio 2018, dedicando un apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad

Estado de Información No financiera

El estado de información no financiera de esta sociedad se presentará junto con el Informe de Gestión Consolidado del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

FIRMA NUEVO CONTRATO CON LA AGE PARA LOS SERVICIOS OSP

El 18 de diciembre de 2018 se firmó un nuevo contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros, que regula la prestación, durante el período 2018-2027, de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de Cercanías, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico competencia de la Administración General del Estado, declarados de obligación de servicio público en el Consejo de Ministros de fecha 15/12/17. Esta declaración mantiene los servicios que hasta la fecha disfrutaban de la misma, ampliándola en las relaciones de Media Distancia Convencional de Vigo-Tui, Alicante-Villena, Castellón-Vinarós y la prolongación Villarrubia-Córdoba-Rabanales-Alcolea.

También pasan a considerarse como servicios OSP dos relaciones que, hasta la fecha, estaban financiadas por Comunidades Autónomas. En concreto, se trata de las relaciones de Media Distancia Convencional de Puertollano-Mérida-Badajoz y Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos, que formaban parte, respectivamente, de los Convenios con la Junta de Extremadura y con el Gobierno de Aragón.

En cuanto a los servicios Avant, se han declarado sujetos a obligaciones de servicio público los servicios prestados a viajeros recurrentes mediante la utilización de títulos multiviaje en trenes de servicios comerciales. La recurrencia mínima de estos títulos es de 10 viajes en un plazo máximo de 45 días. Las relaciones Avant afectadas por esta nueva declaración son Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca.

Dicho contrato surte efectos desde el día 1 de enero de 2018, con una duración de 10 años a contar desde dicha fecha y con opción a 5 años adicionales.

NUEVOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN 2018

- El 23 de enero de 2018 comienzan a prestar servicio los trenes de Alta Velocidad Madrid-Castellón que reducen el tiempo de viaje hasta 2 horas y 32 minutos.

- El 1 de marzo de 2018 se pone en marcha un nuevo servicio comercial Talgo Extremadura-Madrid.

- El día 22 de octubre de 2018 se ponen en servicio los trenes de Media Distancia Convencional entre Alicante y Villena. La ampliación y mejora de la oferta establece 10 nuevas circulaciones, cinco por sentido, entre ambas ciudades y la adaptación del resto de los servicios actuales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- El 29 octubre de 2018, los servicios de Media Distancia Convencional entre Córdoba y el Campus Universitario de Rabanales fueron ampliados y mejorados, posibilitando nuevas relaciones entre Alcolea – Villarrubia de Córdoba, cabeceras de línea, y Córdoba, Universidad de Rabanales y El Higuerón. Esta ampliación y mejora de la oferta de servicios, ha supuesto la apertura al servicio comercial de las estaciones de: Villarrubia, El Higuerón y Alcolea, junto con la puesta en servicio de 39 nuevos trenes de lunes a viernes y de 13 servicios en sábados y domingos.

- El 12 de noviembre de 2018 comienzan a circular los nuevos servicios de Media Distancia Convencional entre Castellón-Vinaroz, como prolongación de los trenes de Cercanías de la línea C-6 Valencia-Castellón.

- El 26 de noviembre de 2018 entra en funcionamiento un nuevo servicio comercial Talgo entre Madrid y Granada. Circula por línea convencional vía Moreda y con una única parada en Linares Baeza. Esta actuación ha permitido recuperar la conexión ferroviaria directa entre Granada y Madrid en tanto se complete la llegada de la Alta Velocidad a Granada.

CUARTO PAQUETE FERROVIARIO

El Consejo de Ministros celebrado el 21 de diciembre de 2018, aprobó el Real Decreto-ley 23/2018, el cual, entre otras cosas, modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del sector ferroviario, fijando diciembre de 2020 como fecha de inicio para la apertura a la entrada de nuevas empresas ferroviarias en el transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios nacionales de larga distancia y alta velocidad.

A partir de dicha fecha, cualquier empresa que disponga de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad, que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, y haya solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria al administrador de infraestructuras, podrá prestar servicios en competencia con Renfe Viajeros.

Esta fecha no afecta a los servicios sometidos a Obligación de Servicio Público. La normativa europea permite a los Estados Miembros optar porque los servicios OSP no sean licitados obligatoriamente hasta 2023, período que puede ampliarse si existe un contrato vigente a dicha fecha.

De este modo se realiza la trasposición a nuestro ordenamiento jurídico del llamado ‘cuarto paquete ferroviario’ de la Unión Europea.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RESULTADOS

Demanda e Ingresos obtenidos

En cuanto a los datos de demanda, el número de viajeros globales, 507,1 millones, es un 3,9% superior al del año pasado, observándose similares comportamientos tanto en los servicios comerciales como en los servicios de Obligación de Servicio Público.

En el caso de los servicios comerciales, el número de usuarios asciende en el año 2018 a 33,7 millones de viajeros, frente a los 32,4 millones del año anterior, lo que supone un aumento de la demanda del 4,0%, que conlleva un incremento del 3,7% de ingresos de tráfico, debido a la reducción del 0,1% de la percepción media por viajero, a pesar de que la percepción media por viajero.km aumenta un 0,2%, registrándose una ligera reducción de la distancia media recorrida por el viajero, que pasa de 455,9 kilómetros en 2017 a 455,0 en 2018.

Los servicios públicos continúan la tendencia de recuperación iniciada en 2016 y consolidada en el año 2017, con un incremento del 3,9% frente al ejercicio anterior, no habiéndose producido modificación de tarifas en el ejercicio, a excepción del incremento del 2,4% en las Cercanías de Rodalíes Catalunya. Por su parte, el ingreso medio por viajero no experimenta variaciones respecto al pasado año, con lo que el incremento de ingresos es igualmente del 3,9%.

Destaca el fuerte crecimiento del núcleo de Cercanías de Madrid, con subidas del 6,1% y 5,7% en ingresos y viajeros respectivamente, así como de la Media Distancia Alta Velocidad (AVANT), con incrementos del 5,7% (ingresos) y 5,5% (viajeros)

El índice medio de aprovechamiento acentúa la tendencia alcista de anteriores ejercicios, aumentando en un punto porcentual en el total de Renfe Viajeros respecto a 2017, mejorando tanto los servicios públicos (0,9 p.p.) como los comerciales (0,8 p.p.)

El total de ingresos del año 2018 asciende a 3.517,5 millones de euros, lo que supone un incremento del 13,0% respecto al ejercicio 2017. De ellos, 2.251,0 millones corresponden a la venta de títulos de transporte, cifra 3,8% superior a la del pasado año.

En comparación con el año 2017, el conjunto de otros ingresos comerciales presenta un incremento de 4,9 millones de euros, lo que representa un +6,2%, registrándose variaciones de diferente signo, siendo las principales las siguientes:

- En el año 2018 se produce un cambio en el tratamiento de las penalizaciones por cambio o anulación de billetes, pasando de considerarse ingresos de tráfico a contabilizarse como indemnizaciones, incrementando en 9,4 millones de euros los ingresos comerciales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- El traspaso del Canal de Venta, producido el 1 de junio de 2017, contempla un ingreso en concepto de compensación por el déficit de explotación traspasado, que en el año 2018 fue de 2,7 millones de euros superior al del pasado ejercicio, al tratarse de una anualidad completa
- Incremento de 1,6 millones de euros en concepto de indemnizaciones y penalizaciones, destacando la indemnización de 2,9 millones de euros derivados del socavón de Bellvitge ocurrido en octubre de 2007
- La entrada en vigor, el 1 de julio de 2017, de la nueva estructura de cánones, es la principal causa de la disminución de 6,2 millones de euros en los ingresos derivados del Convenio con ADIF de Estaciones de Cercanías.

Los ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas son un 5,7% superiores a los del ejercicio anterior, lo que supone 1,8 millones más de ingresos. El detalle por Convenio es el siguiente:

- Plan de Acción de la Generalitat de Cataluña. Incremento de 3,9 millones de euros
- Convenio de Aragón. Menor ingreso por importe de 1,4 millones de euros.
- Convenio de Extremadura. Disminución de 0,7 millones de euros.

Para su análisis, hay que considerar varios efectos:

- Con la entrada en vigor, con carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2018, del contrato firmado con la Administración General del Estado acerca de los servicios de transporte ferroviario declarados de obligación de servicio público en el Consejo de Ministros de fecha 15/12/17, pasan a considerarse como tales dos relaciones que, hasta la fecha, estaban financiados por Comunidades Autónomas; en concreto se trata de las relaciones Puertollano-Mérida-Badajoz y Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos, que formaban parte, respectivamente, de los Convenios con la Junta de Extremadura y con el Gobierno de Aragón.
- En el año 2017, la estimación de la liquidación correspondiente al Convenio con la Junta de Extremadura, se hizo en base a los cánones vigentes antes de la nueva estructura aprobada para el 1 de Julio de 2017, debido a que al finalizar el ejercicio se estaba pendiente de recibir respuesta acerca de la documentación justificativa enviada a la Dirección General de Transportes de la Junta de Extremadura. En el año 2018 se ha emitido factura por el diferencial de la liquidación derivado de la aplicación de los nuevos cánones, por importe de 1,4 millones de euros.

En cuanto a la Compensación de las Administraciones Públicas, se ha registrado un devengo total de 1.150,0 millones de euros; de ellos 917,7 millones son los correspondientes a los servicios recogidos en el contrato suscrito el 18/12/18 con la AGE, con entrada en vigor desde el 1 de enero de 2018, en virtud del cual, en el cálculo de la Compensación se incluye no sólo el déficit de los servicios de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

transporte sino también un 3% de los ingresos de tráfico en concepto de beneficio razonable, al no haberse superado el techo de gasto anual contemplado en el contrato.

El resto de la Compensación, 232,3 millones de euros, es el déficit anual generado en 2018, por la prestación de los servicios públicos en materia de transporte ferroviario de viajeros competencia de la Generalitat de Cataluña, según la propuesta de contrato para el período 2011-2015 acordado entre RENFE Operadora y la Generalitat de Cataluña, con fecha 17 de junio de 2013, y que se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Comisión bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

Gastos de Explotación

El conjunto de gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones y servicios Adif, y materiales y servicios prestados por proveedores externos e intragrupo), suman un total de 3.025,8 millones de euros, 351,5 millones más que el pasado año, lo que supone un incremento del 13,1%.

Las variaciones de las principales partidas son las siguientes:

Personal

El gasto de Personal en 2018 fue de 580,1 millones de euros, con una variación del 3,2% sobre el año anterior (+17,7 millones). Se han incrementado en 284 personas el número de agentes medios totales, principalmente por la incorporación del personal del Canal de Venta el 1 de junio de 2017. El coste medio agente no presenta variación respecto al pasado año.

En 2018 se ha registrado el gasto correspondiente al Plan de Desvinculación del año 2019, por un total de 33,8 millones de euros, superando en 3,9 millones el gasto del mismo concepto en el año 2017.

Energía de Tracción

Tanto el gasto proveniente de la energía eléctrica como del diésel se incrementan respecto al año 2017; la eléctrica sube 2,2 millones de euros y el diésel 4,6 millones, lo que, en su conjunto, supone un aumento del +2,9%, sin embargo, ambos tipos de energía presentan un comportamiento desigual:

- En la energía eléctrica se produce un incremento del 1,7% de la producción, medida en Toneladas-km Brutas (TKB), y una disminución del 0,6% de los precios medios, lo que arroja un incremento del 1,0% en el volumen del gasto.

- Por el contrario, el número de Toneladas-km Brutas diésel disminuye un 0,8% respecto a 2017, pero el precio aumenta en torno al 21%, con lo que el gasto total se incrementa un 20,8%

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Cánones Adif

El gasto total en cánones ferroviarios fue de 1.223,3 millones de euros, situándose 304,1 millones por encima de la cifra registrada en 2017, esto es, una variación del 33,1%. Ello es debido, fundamentalmente, a la entrada en vigor el 1 de julio de 2017 de los nuevos cánones aprobados en la ley 38/2015, que suponían no sólo un incremento de precios sino también un cambio cualitativo muy importante en el método de cálculo. También ha de considerarse que, a partir de agosto del año 2018, se produce un incremento en las tarifas de los cánones por uso de las líneas no A (convencionales) por los servicios VL1, VL2 y VL3.

Estas modificaciones no afectan por igual a los cánones de infraestructura que a los de estaciones ni tampoco tiene la misma repercusión en los servicios comerciales que en los de OSP.

Los cánones de utilización de infraestructuras se sitúan un 38,1% por encima del año anterior, con un incremento en el gasto de 299,3 millones de euros, de los cuales 288,4 millones corresponden a los servicios OSP (79,4% superior al del ejercicio 2017) y 10,9 millones a los servicios comerciales (2,6% superior al pasado año), con las siguientes variaciones en la producción de kilómetros tren: disminución del 1,1% en los servicios OSP e incremento del 1,3% en los servicios comerciales.

Por su parte, el gasto en cánones por la utilización de estaciones experimenta un aumento de 4,8 millones de euros respecto a 2017 (3,6%). La distribución por tipo de servicios es el siguiente:

- En los servicios OSP se incrementa el gasto en 0,2 millones de euros (0,3%), registrándose un 3,9% de subida en el número de viajeros.
- El gasto en los servicios comerciales aumenta en 4,6 millones de euros (5,5%), con un incremento de 4,0% en el número de viajeros.

Servicios ADIF.

El gasto acumulado en 2018 en los servicios prestados por ADIF ha sido de 9,3 millones de euros, un -64,4% (-16,8 millones) inferior a la cifra registradas el año anterior. Esta disminución está motivada por el traspaso del Canal de Venta a Renfe Viajeros a partir del 1 de junio de 2017, quedando recogido en este epígrafe, a partir de ese momento, el gasto por los servicios de venta de billetes y atención al cliente prestado únicamente en estaciones de Circulación de Adif, si bien aparece como nuevo concepto de gasto el alquiler de los espacios utilizados por el personal del Canal de Venta y cuya titularidad pertenece a ADIF.

Otros Materiales y Servicios (servicios prestados por terceros e intragrupo).

La cifra del resto de gasto de Materiales y Servicios, una vez descontados los cánones y servicios ADIF, se sitúa en 939,1 millones de euros, lo que supone un mayor gasto del 4,0% respecto al año 2017 (35,7 millones)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Los costes más relevantes de este grupo son los referentes a la facturación intragrupo, que alcanza la cifra de 622,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 1,1% respecto al pasado año, con un mayor gasto de 7,0 millones.

A destacar:

- Los gastos de Mantenimiento de Material Rodante han ascendido a 482,9 millones de euros, 2,2% superiores a los del año anterior (+10,6 millones). Las principales variaciones obedecen a los siguientes conceptos:
    - Incremento de 7,2 millones de euros en el mantenimiento de material (+1,7%), motivado por la subida del 2,3% de los kms-rama de los servicios comerciales, que son los de mayor coste unitario, ligeramente compensada por una disminución del 0,8% en la producción de kms-rama de los servicios públicos.
    - Mayor gasto de 1,9 millones de euros por el incremento en el número de intervenciones que no tienen la consideración contable de grandes reparaciones.
- Incremento de 2,1 millones de euros en los gastos de publicidad, destacando las campañas “Pasajero de tu tiempo”, por valor de 4,3 millones de euros.
- En el año 2018, se recogen 2,6 millones de euros en concepto de alquiler de espacios a ADIF, con origen en la venta realizada a dicha empresa de los derechos de uso que se generaron en la segregación del año 2005. En el año 2017, estos gastos se incluían en los Servicios de Apoyo a la Gestión.
- Con fecha 31 de enero de 2018, se formaliza la venta por parte de Renfe Alquiler de Material a Renfe Viajeros de todo el material que ésta venía alquilando, a excepción de 4 ramas de la serie 100, por lo que los gastos intragrupo en concepto de alquiler de dicho material disminuyen 8,6 millones de euros respecto al año 2017.

En el resto de gastos de servicios del exterior se produce un incremento de 28,7 millones de euros respecto a los datos del año 2017, a continuación se detallan los conceptos que presentan las variaciones más significativas:

- Canal de Venta. El traspaso del Canal de Venta, que tuvo lugar en junio de 2017, conlleva un gasto adicional de 4,3 millones de euros.
- Servicios a bordo. Incremento de 3,8 millones de euros, de los cuales 2,6 millones se deben a la huelga del personal de Ferrovial en 2017, y 0,8 millones por la entrada en servicio del AVE a Castellón el 23/01/18.
- Servicios en tierra (Atendo, check-in, parking). Mayor gasto de 4,6 millones de euros; Incluye 0,7 millones por el coste del personal de información en Cercanías Madrid, necesario para informar a los viajeros de Atocha Cercanías acerca de las averías en las escaleras mecánicas, y 0,6 millones de euros por la contratación de nuevos servicios auxiliares en Cataluña.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Informática. El gasto ha aumentado 3,6 millones de euros respecto al pasado ejercicio, debido a los nuevos desarrollos para CRM y evolutivo del Canal de Venta; también se incluyen nuevas necesidades en servicio de asistencia técnica, desarrollo e integración informática del sistema de ventas online.
- Trasbordos. Incremento de 1,8 millones de euros debido tanto a trasbordos programados, por cortes de vía derivados de las obras del tercer carril en Castellón y obras de acceso a Granada, como a trasbordos por incidencias, entre los que destacan los motivados por el Plan Alternativo de Transportes en La Hiniesta (Zamora) o las inundaciones en la línea Madrid_Algeciras.

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 sociedad en el ejercicio 2018 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 2018 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de 48,11 días (45,39 días en el ejercicio 2017).

El Resultado Bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 491,7 millones de euros, 54,6 millones superior al registrado en 2017, lo que supone una variación positiva del 12,5%.

En el apartado de Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado se alcanza un total de gasto de 322,3 millones de euros, aumentando un 2,4% (7,5 millones) la cifra del año anterior, el análisis de cada una de las partidas es el siguiente:

Las amortizaciones del inmovilizado se incrementan en 8,7 millones en relación al año 2017, lo que supone un 3,0%.

Por otra parte, los retiros del inmovilizado disminuyen en 1,3 millones de euros, lo que supone una reducción del 7,0% respecto a 2017. En este ejercicio se ha completado el deterioro del tren accidentado en Angrois el 24 de julio de 2013, con un total de 6,5 millones de euros y del tren cuyo accidente tuvo lugar el 28 de julio de 2017 en la estación de Barcelona Francia, con un importe de 1,1 millones de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

En cuanto al Resultado Financiero, se sitúa en -41,5 millones de euros, disminuyendo el valor negativo en 2,5 millones respecto al pasado ejercicio y, por tanto, mejorando un 5,7%, destacando la disminución en el tipo medio de interés obtenido para la financiación en este ejercicio respecto al del año anterior.

El Resultado de Ejercicios Anteriores presenta signo positivo, con un valor de 12,0 millones de euros, suponiendo una mejora en resultado de 4,6 millones de euros respecto al pasado ejercicio.

Derivado de todo lo expuesto anteriormente, el Resultado antes de impuestos de la sociedad Renfe Viajeros alcanzó en el ejercicio 2018 la cifra de 139,9 millones de euros.

El análisis de los Resultados por tipología de servicio es el siguiente:

- Los Servicios Comerciales presentan un resultado positivo de 122,2 millones de euros, con un incremento en los ingresos de 4,1% respecto al año 2017, mientras que los gastos se incrementaron en un 2,0 %, fruto de las diferentes acciones comerciales llevadas a cabo a lo largo del ejercicio, así como a las medidas de racionalización de la oferta y su adecuación a la demanda, así como de contención del gasto.
- Los Servicios considerados como Obligación de Servicio Público han obtenido un resultado positivo de 16,5 millones de euros, distinguiendo entre aquellos cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado cuyo resultado es de +15,1 millones, de aquellos adscritos a la Generalitat de Cataluña, en cuyo caso el resultado alcanza los 0,5 millones.

  En los servicios AGE, y según lo establecido en el contrato firmado el 18 de diciembre de 2018 entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros, se ha registrado un ingreso de 917,7 millones en concepto de Compensación, que incorpora el déficit de los servicios declarados de Obligación de Servicio Público correspondientes al ejercicio más un 3% de los ingresos de tráfico en concepto de beneficio razonable, presentando un resultado positivo de 15,1 millones , incluyendo también los ajustes de la IGAE correspondientes a la auditoría del año 2017.

  Respecto a los servicios cuya titularidad corresponde a la Generalitat de Cataluña, se ha registrado un devengo por valor de 232,3 millones de euros que cubren el déficit anual generado por la prestación de dichos servicios, presentando un resultado positivo de 0,5 millones de euros correspondiente a los ajustes realizados por la IGAE en su auditoría del ejercicio 2017, así como al beneficio razonable del Plan de Acción de 2018.

  Por último, en los servicios convenidos con CC.AA., se recoge el resultado de aquellos servicios financiados en el presente ejercicio por las comunidades

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

autónomas (Aragón y Extremadura) además de otros servicios como la asistencia técnica al Tren de la Bahía de Cádiz.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2018 vs 2017 de las principales magnitudes de tráfico así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Viajeros, SME, S.A.

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte (3)	2.250,96	2.169,10	81,86	3,8
	Servicio Público	785,17	749,93	35,24	4,7
	Servicio Comercial	1.465,79	1.419,17	46,62	3,3
	Convenios Específicos CC.AA.	32,82	31,04	1,78	5,7
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.149,99	832,50	317,49	38,1
	Ingresos Varios	83,75	78,85	4,90	6,2
+	TOTAL INGRESOS	**3.517,52**	**3.111,49**	**406,02**	**13,0**
	GASTOS				
	Personal	613,81	592,14	21,67	3,7
	Energía de tracción	240,34	233,56	6,78	2,9
	Cánones (2)	1.223,32	919,17	304,14	33,1
	Servicios Adif	9,28	26,07	-16,80	-64,4
	Servicios Intragrupo	622,78	615,83	6,95	1,1
	Mantenimiento de Material (sin Intragrupo)	30,92	29,74	1,18	4,0
	Servicios a Bordo	69,33	65,53	3,79	5,8
	Resto de Servicios	216,07	192,33	23,74	12,3
-	TOTAL GASTOS	**3.025,84**	**2.674,37**	**351,46**	**13,1**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**491,68**	**437,12**	**54,56**	**12,5**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	322,26	314,81	7,45	2,4
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**169,42**	**122,31**	**47,11**	**38,5**
	Ingresos Financieros	0,78	0,84	-0,07	-7,8
	Gastos Financieros	42,27	44,86	-2,59	-5,8
+/-	Resultado Financiero	-41,49	-44,02	2,52	5,7
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	11,95	7,32	4,63	63,2
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**139,88**	**85,61**	**54,26**	**63,4**
-	Impuesto sobre Beneficios	20,96	10,67	10,29	96,5
=	**RESULTADO**	**118,91**	**74,94**	**43,97**	**58,7**

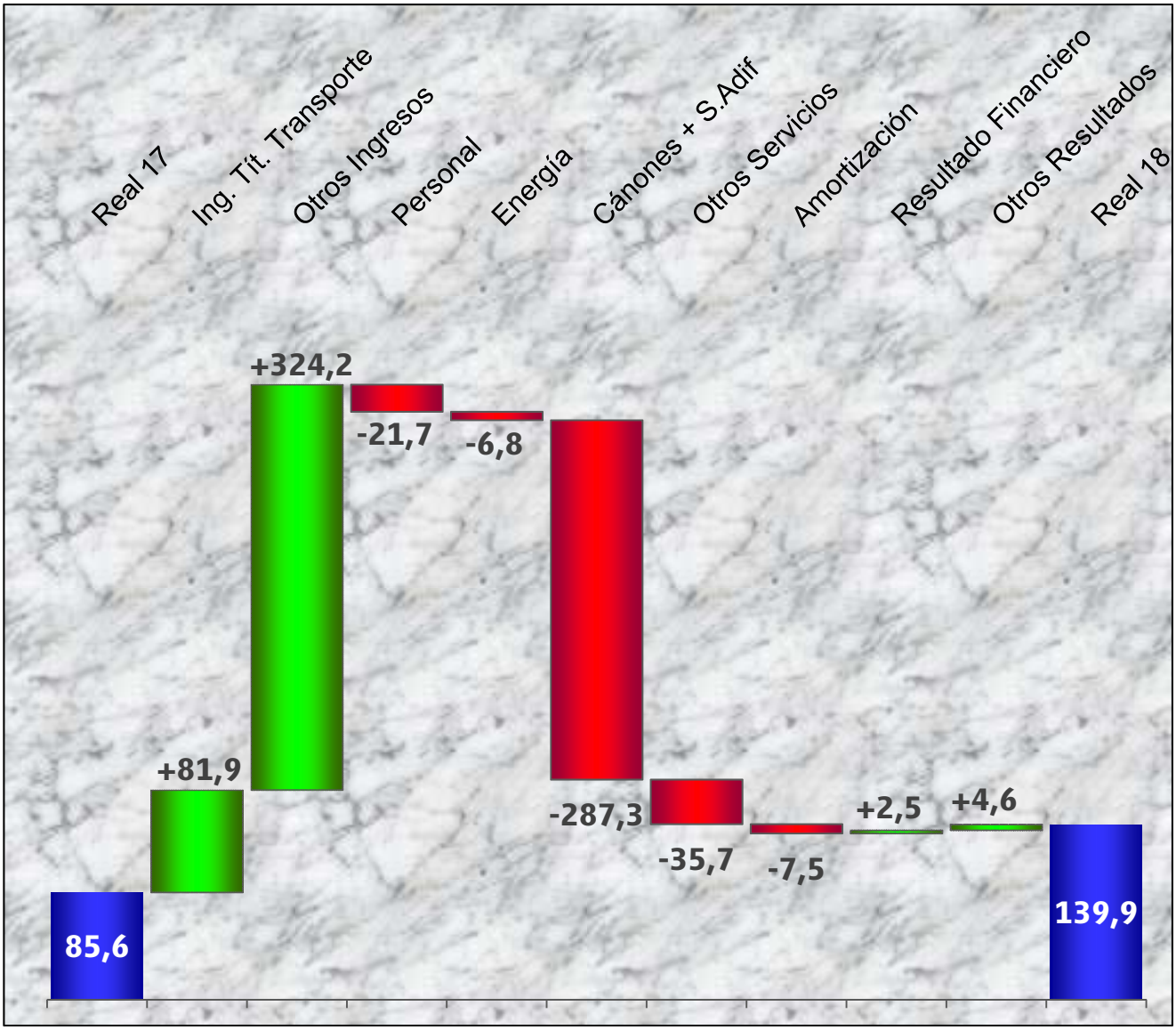
Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	116,2	116,3	**-0,10**
Al EBIT (%)	105,1	104,1	**0,97**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	104,1	102,8	**1,03**
Al Resultado (%)	103,5	102,5	**1,03**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 89% Canon Infraestructura y 11% Canon Estaciones
(3) Incluye viajes de servicio Intragrupo por importe de 1,35 millones de €.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2018 vs 2017
Renfe Viajeros, SME, S.A.
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2018 IMPORTE (miles Euros)	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.	2017 % s/ TOTAL	2017 % ACUM.
Total ADIF	**1.232.591,8**	56,8	56,8	51,1	51,1
Canon Infraestructura	1.084.869,6	50,0		42,5	
Canon Estaciones	138.447,0	6,4		7,2	
Servicios ADIF	9.275,1	0,4		1,4	
Servicios Intragrupo (*)	**622.778,3**	28,7	85,4	33,3	84,4
Servicios a Bordo y en Tierra	**148.678,8**	6,8	92,3	7,3	91,7
Reparación y Conservación de estaciones	**37.965,9**	1,7	94,0	2,0	93,7
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**30.915,5**	1,4	95,5	1,6	95,3
Comisiones a Operadores Viajeros	**24.878,8**	1,1	96,6	1,2	96,5
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**14.883,0**	0,7	97,3	0,6	97,1
Energía U.D.T.	**9.559,5**	0,4	97,7	0,5	97,6
Servicios Bancarios	**8.457,8**	0,4	98,1	0,4	98,0
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**4.597,7**	0,2	98,3	0,3	98,2
Canon util. líneas otros administradores	**2.523,0**	0,1	98,4	0,2	98,4
Trabajos Realizados por Terceros	**2.387,3**	0,1	98,6	0,1	98,5
Consumo de Materiales de Almacen	**1.733,9**	0,1	100,6	0,1	100,6
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	**1.245,2**	0,1	98,7	0,1	98,7
Tributos	**936,0**	0,0	99,3	0,0	99,4
Estudios y Consultorías	**907,2**	0,0	98,8	0,1	98,8
Resto	**26.639,6**	1,2	100,0	1,2	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**2.171.679,2**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

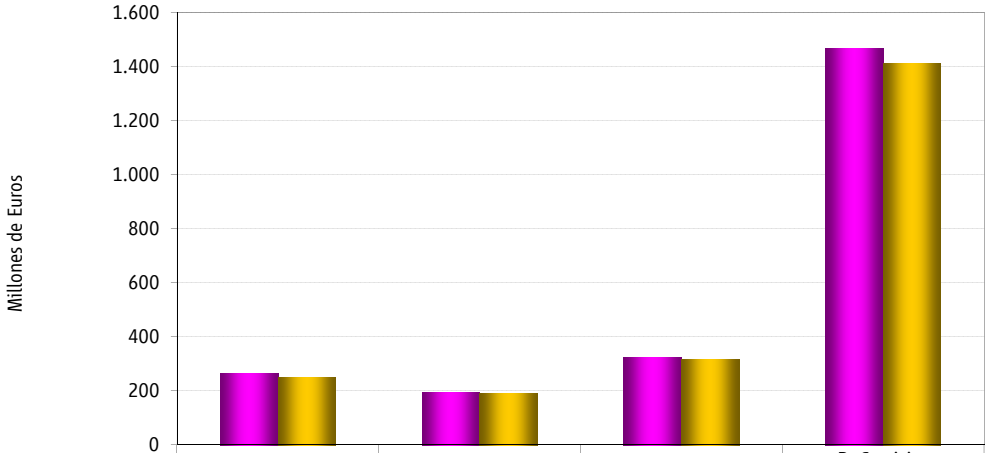
PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2018	2017	% 2018/2017
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	2.250,96	2.169,10	3,8
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	8,36	8,32	0,4
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	507.088,5	487.881,1	3,9
Viajeros - Kilómetro (Millones)	26.930,7	26.060,4	3,3
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	54.636,6	53.981,1	1,2
Kilómetros - Tren (Miles)	167.769	168.227	-0,3
Plazas / Tren	326	321	1,5
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	49,0	47,9	1,0
Ingresos / Km. Tren	13,42	12,89	4,1
Viajeros / Tren	161	155	3,6
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	48.533,1	47.807,5	1,5
Diésel	4.170,8	4.204,0	-0,8
Eléctricas	44.362,3	43.603,5	1,7
PERSONAL			
Número medio de personas	9.397,5	9.114,2	3,1

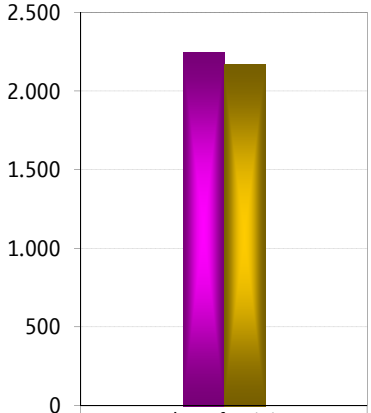
(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

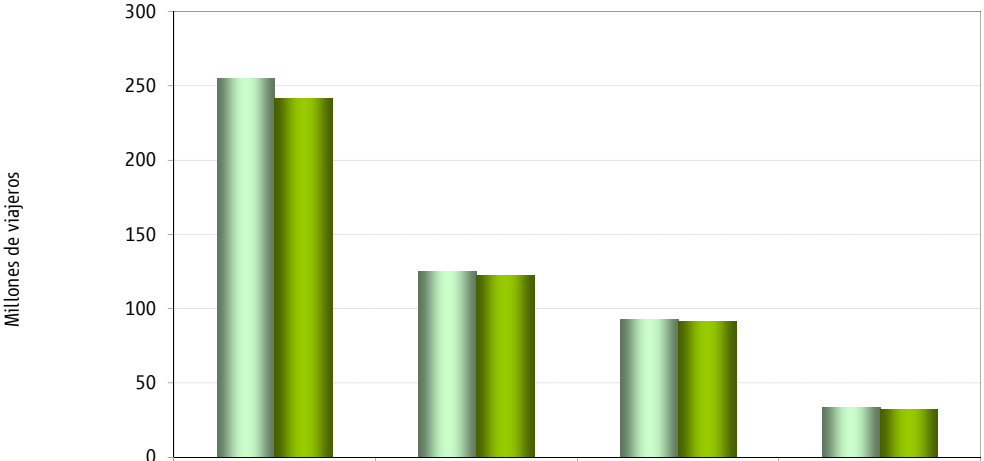


	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales
Año 2018	264,54	196,57	324,06	1.465,79
Año 2017	249,35	190,62	315,75	1.413,38

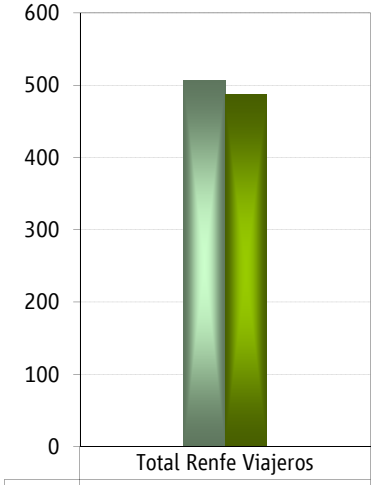


	Total Renfe Viajeros
Año 2018	2.250,96
Año 2017	2.169,10

Viajeros



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales
Año 2018	255,3	125,3	92,8	33,7
Año 2017	241,6	122,3	91,6	32,4



	Total Renfe Viajeros
Año 2018	507,1
Año 2017	487,9

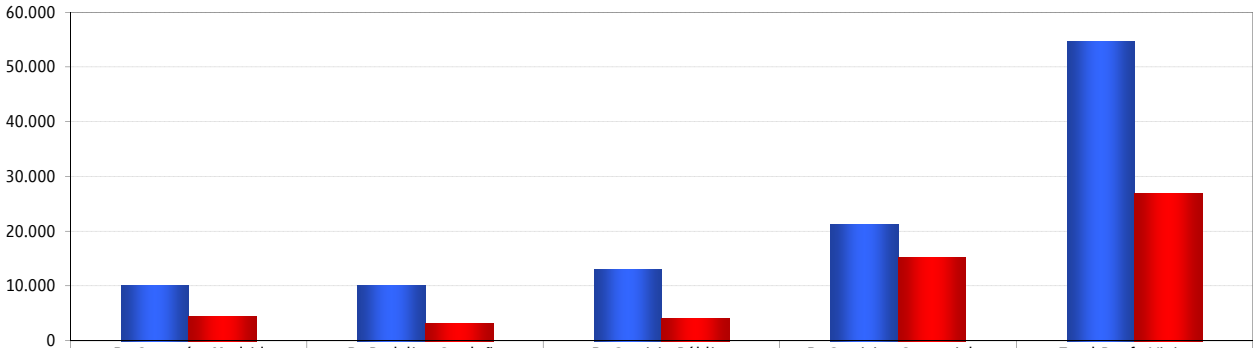
Los datos de 2017 se han reclasificado, a efectos comparativos, conforme al Contrato firmado el 18/12/2018 y vigente desde el 1 de enero de 2018, por la AGE y Renfe Viajeros, relativo a los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público, para el período 2018-2027.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE VIAJEROS, SME, S.A.

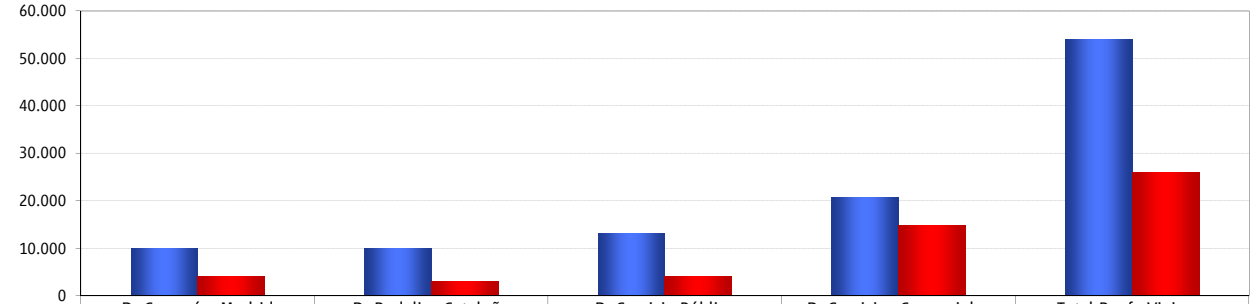
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2018



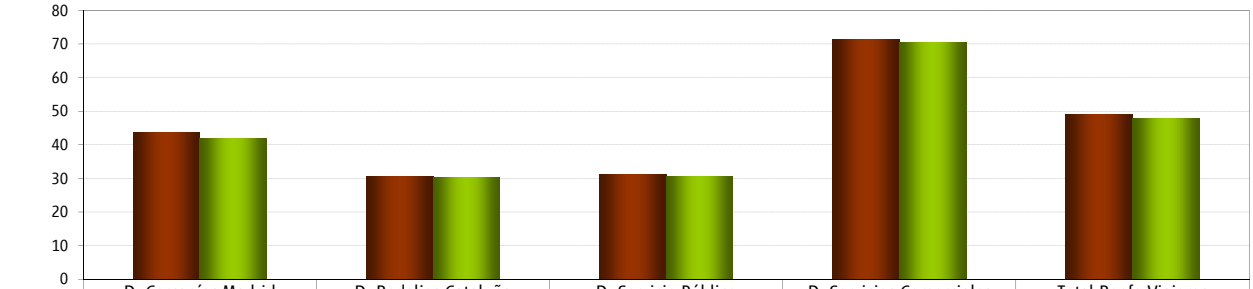
	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
OFERTA	10.076,4	10.179,1	13.135,3	21.245,8	54.636,6
DEMANDA	4.404,2	3.106,5	4.110,6	15.309,4	26.930,7

Año 2017



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
OFERTA	9.959,2	10.095,2	13.200,3	20.726,5	53.981,1
DEMANDA	4.168,1	3.057,8	4.051,4	14.783,0	26.060,4

Aprovechamiento (%)



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
Año 2018	43,7	30,5	31,2	71,2	49,0
Año 2017	41,9	30,3	30,6	70,5	47,9

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

Los datos de 2017 se han reclasificado, a efectos comparativos, conforme al Contrato firmado el 18/12/2018 y vigente desde el 1 de enero de 2018, por la AGE y Renfe Viajeros, relativo a los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público, para el período 2018-2027.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2.2. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN. SERVICIO PÚBLICO.

Servicio Público

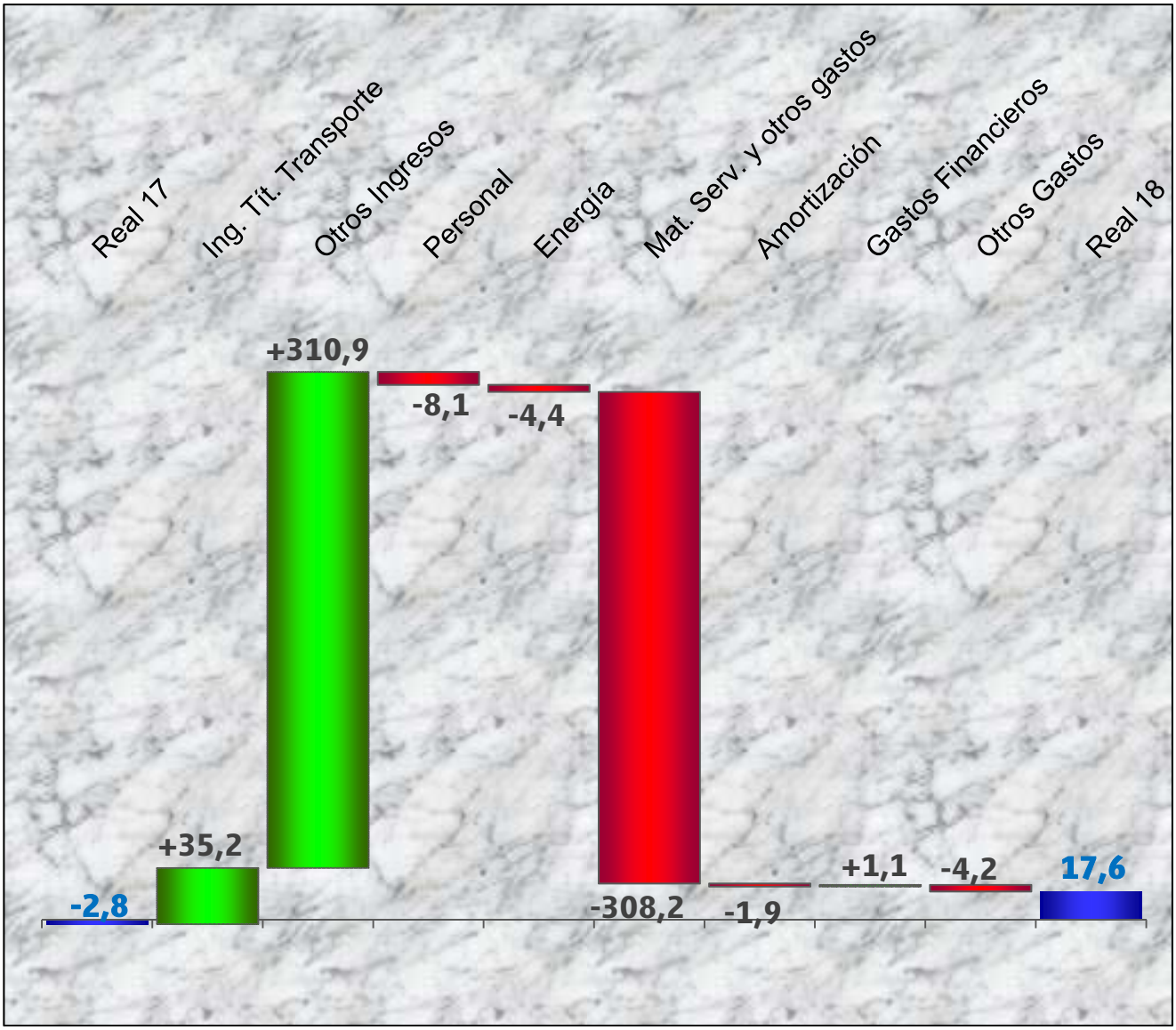
	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	785,17	749,93	35,24	4,7
	Convenios CC.AA. (incluye Plan de Acción)	32,82	31,04	1,78	5,7
	Resto de Ingresos	58,90	67,27	-8,37	-12,4
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.149,99	832,50	317,49	38,1
+	TOTAL INGRESOS	**2.026,88**	**1.680,74**	**346,14**	**20,6**
	GASTOS				
	Personal (*)	330,46	322,35	8,11	2,5
	Energía de tracción	140,98	136,56	4,42	3,2
	Materiales y Servicios	831,81	543,05	288,76	53,2
	Servicios del Exterior	130,55	130,08	0,48	0,4
	Cánones	701,26	412,97	288,29	69,8
	Mantenimiento de trenes	204,50	199,15	5,34	2,7
	Seguridad	41,80	42,69	-0,89	-2,1
	Otros Gastos	81,75	66,81	14,94	22,4
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	213,21	211,32	1,89	0,9
	Gastos financieros	26,46	27,53	-1,07	-3,9
	Gastos indirectos y de estructura	144,51	137,15	7,35	5,4
	Gastos excepcionales	-9,11	-4,64	-4,47	-96,3
-	TOTAL GASTOS	**2.006,37**	**1.681,98**	**324,38**	**19,3**
=	**RESULTADO DEL EJERCICIO**	**20,51**	**-1,24**	**21,76**	**>1000**
+	Cambio criterio R's	-0,47	-0,60	0,12	20,87
+	Ajuste Auditoría IGAE Plan de Acción (2)	0,02	0,10	-0,09	-83,65
+	Ajuste Auditoría IGAE (3)	-2,41	-1,08	-1,33	-123,44
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**17,65**	**-2,82**	**20,46**	**726,6**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría Plan de Acción del ejercicio 2018 es 0,02 MM €.
(3) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2018 es -2,41 MM € y el ejercicio 2017 -1,08 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2018 vs 2017 Servicio Público

(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2018	2017 (*)	% 2018/2017
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	785,17	755,72	3,9
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	6,76	6,70	0,8
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	473.414,0	455.510,4	3,9
Viajeros - Kilómetro (Millones)	11.621,2	11.277,4	3,0
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	33.390,8	33.254,7	0,4
Kilómetros - Tren (Miles)	106.061	107.281	-1,1
Plazas / Tren	315	310	1,6
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	34,78	33,89	0,9
Ingresos / Km. Tren	7,40	7,04	5,1
Viajeros / Tren	110	105	4,2
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	23.810,0	23.783,5	0,1
Diésel	2.723,4	2.841,7	-4,2
Eléctricas	21.086,6	20.941,8	0,7

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

(*) Los datos de 2017 se han reclasificado, a efectos comparativos, conforme al Contrato firmado el 18/12/2018 y vigente desde el 1 de enero de 2018, por la AGE y Renfe Viajeros, relativo a los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público, para el período 2018-2027.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE
(millones de euros)

	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
MADRID	264,54	249,35	6,1
BARCELONA	150,50	145,30	3,6
VALENCIA	31,45	30,70	2,5
MÁLAGA	17,88	17,59	1,7
SEVILLA	10,13	9,91	2,2
BILBAO	9,61	9,06	6,1
SAN SEBASTIÁN	7,49	7,58	-1,2
MURCIA	6,76	6,81	-0,7
ASTURIAS	6,69	6,81	-1,7
CÁDIZ	4,37	4,31	1,5
SANTANDER	0,90	0,90	-0,9
ZARAGOZA	0,23	0,27	-11,6
P.VASCO AM	1,07	1,05	1,5
ASTURIAS AM	2,55	2,62	-2,5
CANTABRIA AM	3,63	2,77	31,0
GALICIA AM	0,10	0,11	-8,7
C.-LEÓN AM	0,31	0,22	40,0
MURCIA AM	0,34	0,24	41,4
TOTAL	518,56	495,59	4,6

VIAJEROS (miles)

	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
MADRID	255.314,7	241.627,7	5,7
BARCELONA	116.201,9	113.486,4	2,4
VALENCIA	15.485,3	15.166,1	2,1
BILBAO	10.428,7	10.043,8	3,8
MÁLAGA	11.486,5	11.338,6	1,3
SEVILLA	7.810,4	7.620,1	2,5
SAN SEBASTIÁN	5.885,8	6.050,9	-2,7
MURCIA	3.539,9	3.556,8	-0,5
ASTURIAS	4.716,1	4.821,9	-2,2
CÁDIZ	2.667,6	2.646,3	0,8
SANTANDER	623,2	635,5	-1,9
ZARAGOZA	293,3	293,6	-0,1
P.VASCO AM	865,1	918,0	-5,8
ASTURIAS AM	1.807,2	1.989,3	-9,2
CANTABRIA AM	3.055,2	2.971,7	2,8
GALICIA AM	51,5	66,0	-22,0
C.-LEÓN AM	102,9	128,3	-19,8
MURCIA AM	248,2	288,9	-14,1
TOTAL	440.583,4	423.649,9	4,0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
CATALUÑA	46,07	45,32	1,6
Serv.Público SUR	34,13	34,23	-0,3
Serv.Público C.CANTÁBRICA Y ANCHO METR.	1,21	1,43	-15,3
Serv.Público ESTE	22,98	22,66	1,4
Serv.Público GALICIA	18,29	17,73	3,2
Serv.Público CENTRO-NORTE	16,89	16,04	5,3
Serv.Público CENTRO-SUR	20,95	21,81	-3,9
Servicios Convenidos con CCAA	0,28	0,83	-66,6
TOTAL	160,91	160,05	0,5

(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a la Gerencia de Mercado Rodalíes Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	27,83	26,21	6,2
MADRID - PUERTOLLANO	18,12	17,59	3,0
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	15,99	14,84	7,8
MADRID - TOLEDO	14,25	13,87	2,7
FIGUERES - BARCELONA (*)	15,64	14,19	10,2
LLEIDA - BARCELONA	6,63	6,43	3,2
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	6,75	6,36	6,1
ZARAGOZA - CALATAYUD	0,55	0,53	2,4
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	0,06	0,06	1,6
TOTAL	105,82	100,07	5,7

(*) Los datos de 2017 se han reclasificado, a efectos comparativos, conforme al Contrato firmado el 18/12/2018 y vigente desde el 1 de enero de 2018, por la AGE y Renfe Viajeros, relativo a los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público, para el período 2018-2027.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicio Público

VIAJEROS (miles)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
CATALUÑA (1)	9.105,8	8.822,0	3,2
Serv.Público SUR	4.459,0	4.365,2	2,1
Serv.Público C.CANTÁBRICA Y ANCHO METR.	245,7	234,1	5,0
Serv.Público ESTE	3.133,1	3.055,0	2,6
Serv.Público GALICIA	3.239,1	3.147,1	2,9
Serv.Público CENTRO-NORTE	2.088,1	2.036,5	2,5
Serv.Público CENTRO-SUR	1.843,8	1.814,4	1,6
Servicios Convenidos con CCAA	62,3	187,3	-66,7
TOTAL	24.176,9	23.661,6	2,2

(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a la Gerencia de Mercado Rodalíes Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

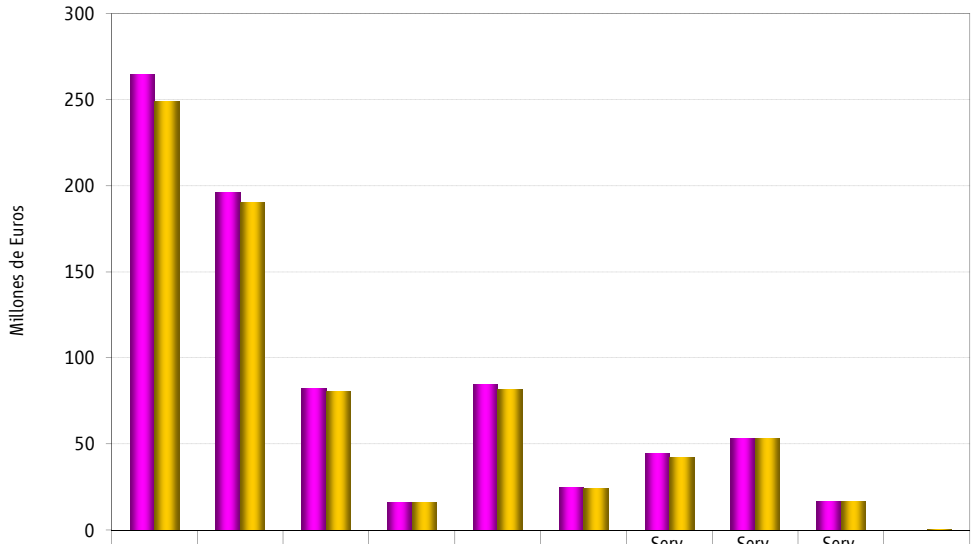
INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	2.113,2	1.991,9	6,1
MADRID - PUERTOLLANO	1.136,3	1.100,3	3,3
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	991,1	944,1	5,0
MADRID - TOLEDO	1.752,7	1.687,1	3,9
FIGUERES - BARCELONA (*)	1.430,1	1.290,4	10,8
LLEIDA - BARCELONA	421,6	411,2	2,5
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	732,0	698,2	4,8
ZARAGOZA - CALATAYUD	70,1	68,8	1,8
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	6,6	6,9	-4,4
TOTAL	8.653,7	8.198,9	5,5

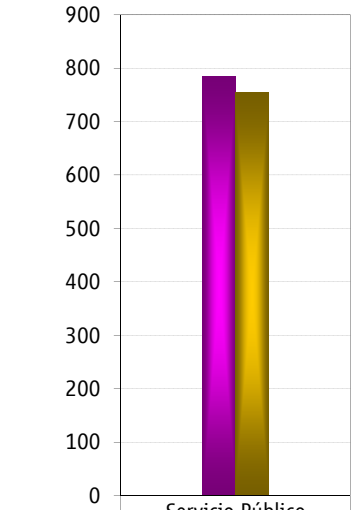
(*) Los datos de 2017 se han reclasificado, a efectos comparativos, conforme al Contrato firmado el 18/12/2018 y vigente desde el 1 de enero de 2018, por la AGE y Renfe Viajeros, relativo a los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público, para el período 2018-2027.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

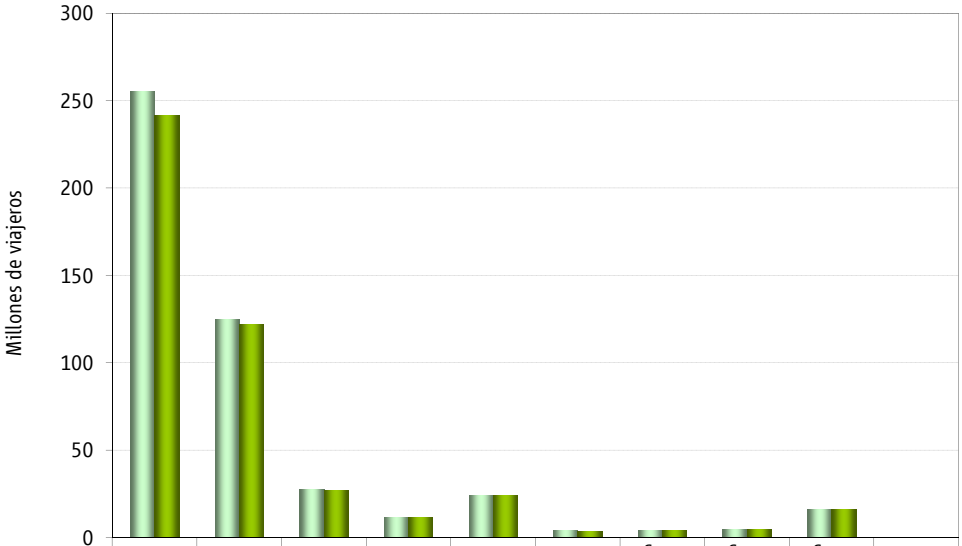


	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Púb C.Cant. & A.Metr.	Serv. Público Este	Serv. Público Galicia	Serv. Público Centro-Norte	Serv. Público Centro-Sur	Serv. Público País Vasco	Servicios Conv. CCAA
Año 2018	264,54	196,57	82,51	16,46	84,65	25,04	44,72	53,32	17,10	0,28
Año 2017	249,35	190,62	80,88	15,92	81,89	24,09	42,24	53,27	16,64	0,83

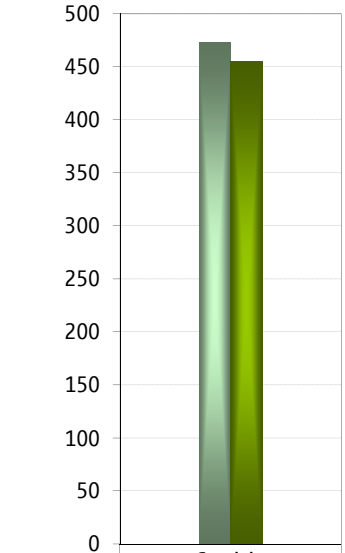


	Servicio Público
Año 2018	785,17
Año 2017	755,72

Viajeros



	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Púb C.Cant. & A.Metr.	Serv. Público Este	Serv. Público Galicia	Serv. Público Centro-Norte	Serv. Público Centro-Sur	Serv. Público País Vasco	Servicios Conv. CCAA
Año 2018	255,3	125,3	27,4	11,5	24,6	4,0	4,2	4,7	16,3	0,1
Año 2017	241,6	122,3	26,9	11,8	24,1	3,8	4,0	4,6	16,1	0,2



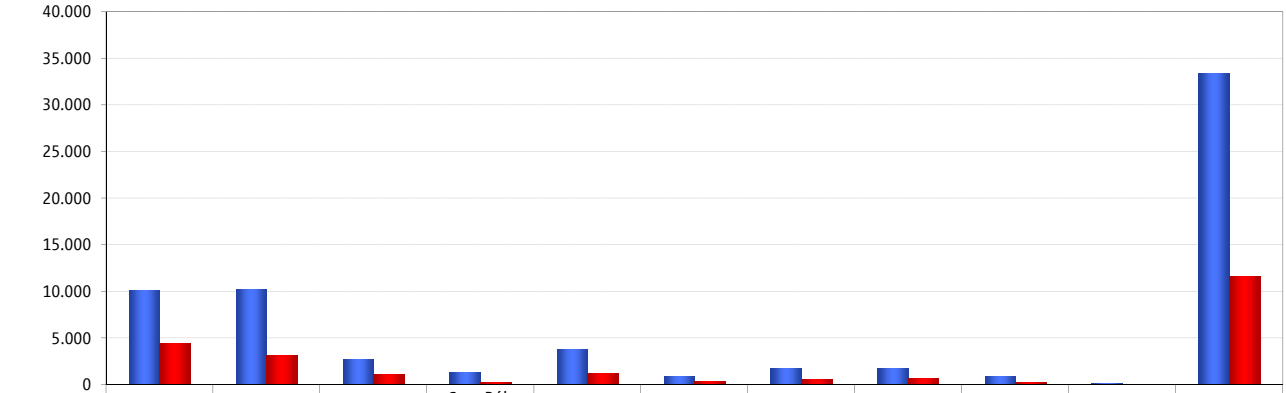
	Servicio Público
Año 2018	473,4
Año 2017	455,5

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

SERVICIO PUBLICO

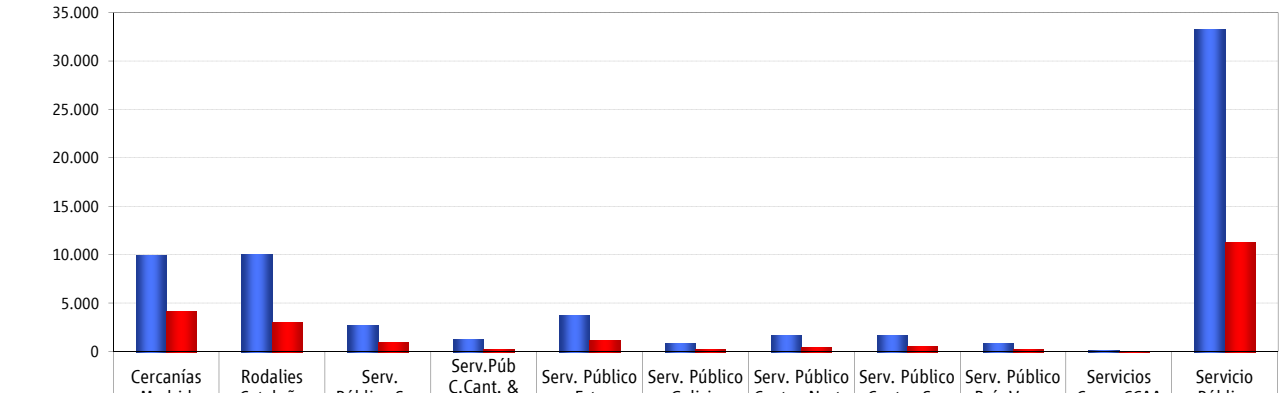
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2018



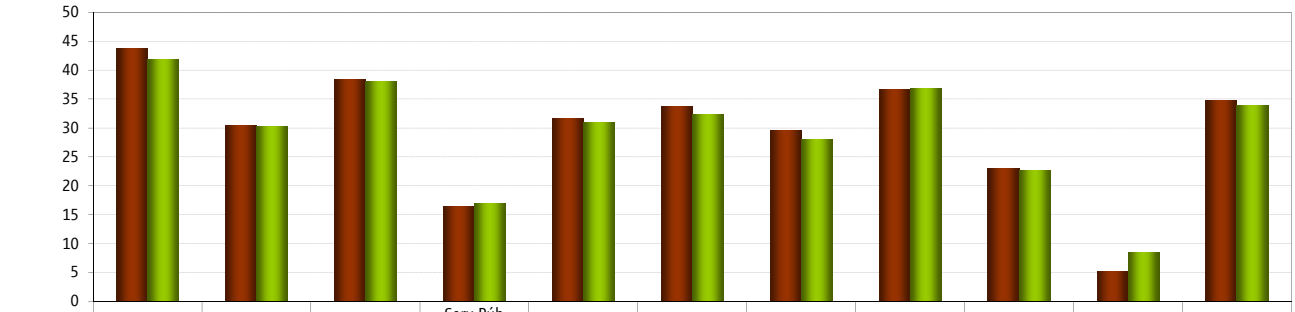
	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Púb C.Cant. & A.Metr.	Serv. Público Este	Serv. Público Galicia	Serv. Público Centro-Norte	Serv. Público Centro-Sur	Serv. Público País Vasco	Servicios Conv. CCAA	Servicio Público
OFERTA	10.076,4	10.179,1	2.689,9	1.347,7	3.801,0	877,6	1.739,2	1.702,6	892,6	84,7	33.390,8
DEMANDA	4.404,2	3.106,5	1.036,5	220,2	1.205,4	297,1	515,7	626,2	205,1	4,4	11.621,2

Año 2017



	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Púb C.Cant. & A.Metr.	Serv. Público Este	Serv. Público Galicia	Serv. Público Centro-Norte	Serv. Público Centro-Sur	Serv. Público País Vasco	Servicios Conv. CCAA	Servicio Público
OFERTA	9.959,2	10.095,2	2.679,6	1.341,6	3.800,9	883,9	1.726,7	1.700,4	907,8	159,5	33.254,7
DEMANDA	4.168,1	3.057,8	1.021,5	228,1	1.179,7	286,4	487,0	629,1	206,1	13,4	11.277,4

Aprovechamiento (%)



	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Púb C.Cant. & A.Metr.	Serv. Público Este	Serv. Público Galicia	Serv. Público Centro-Norte	Serv. Público Centro-Sur	Serv. Público País Vasco	Servicios Conv. CCAA	Servicio Público
Año 2017	43,7	30,5	38,5	16,3	31,7	33,8	29,5	36,6	23,0	5,2	34,8
Año 2016	41,9	30,3	38,1	17,0	31,0	32,4	28,1	36,9	22,7	8,4	33,9

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

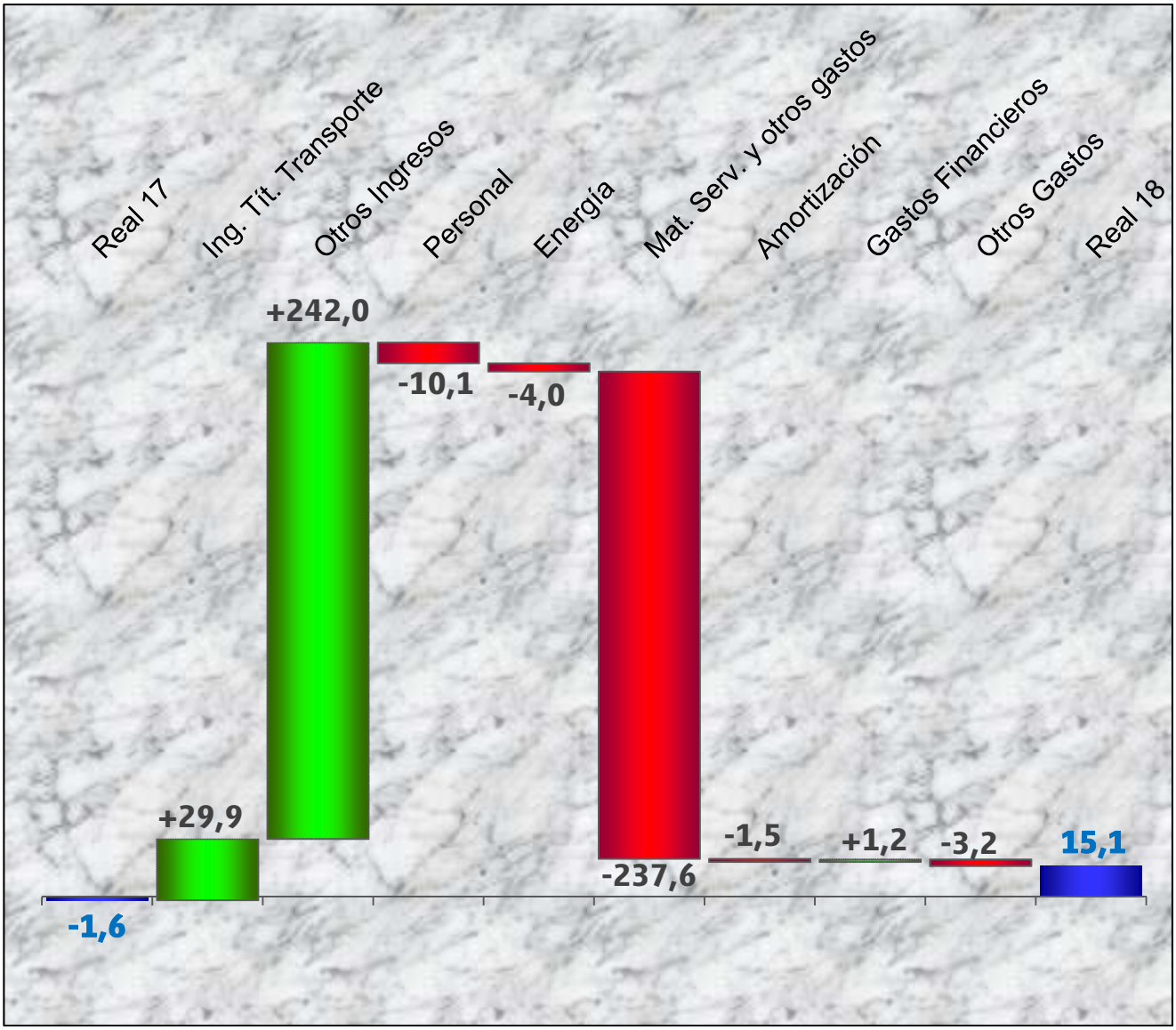
Servicio Público Administración General del Estado

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	588,32	558,48	29,85	5,3
Convenios CC.AA.				
Resto de Ingresos	44,35	51,76	-7,41	-14,3
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	917,73	668,32	249,40	37,3
+ TOTAL INGRESOS	**1.550,40**	**1.278,56**	**271,84**	**21,3**
GASTOS				
Personal (*)	261,76	251,64	10,12	4,0
Energía de tracción	101,27	97,25	4,02	4,1
Materiales y Servicios	627,68	408,46	219,22	53,7
Servicios del Exterior	89,32	88,84	0,49	0,5
Cánones	538,36	319,62	218,73	68,4
Mantenimiento de trenes	159,12	153,78	5,34	3,5
Seguridad	27,74	28,14	-0,40	-1,4
Otros Gastos	71,00	57,61	13,39	23,2
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	155,22	153,69	1,53	1,0
Gastos financieros	19,05	20,28	-1,23	-6,1
Gastos indirectos y de estructura	117,33	111,58	5,75	5,2
Gastos excepcionales	-7,41	-3,87	-3,53	-91,2
- TOTAL GASTOS	**1.532,75**	**1.278,56**	**254,19**	**19,9**
= RESULTADO DEL EJERCICIO	**17,65**	**0,00**	**17,65**	**>1000**
+ Cambio criterio R's	-0,81	-1,12	0,31	27,31
+ Ajuste Auditoría IGAE (2)	-1,78	-0,50	-1,28	-258,4
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**15,06**	**-1,61**	**16,67**	**>1000**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2018 es -1,78 MM € y el del ejercicio 2017 es -0,5 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2018 vs 2017
Servicio Público AGE
(millones de euros)



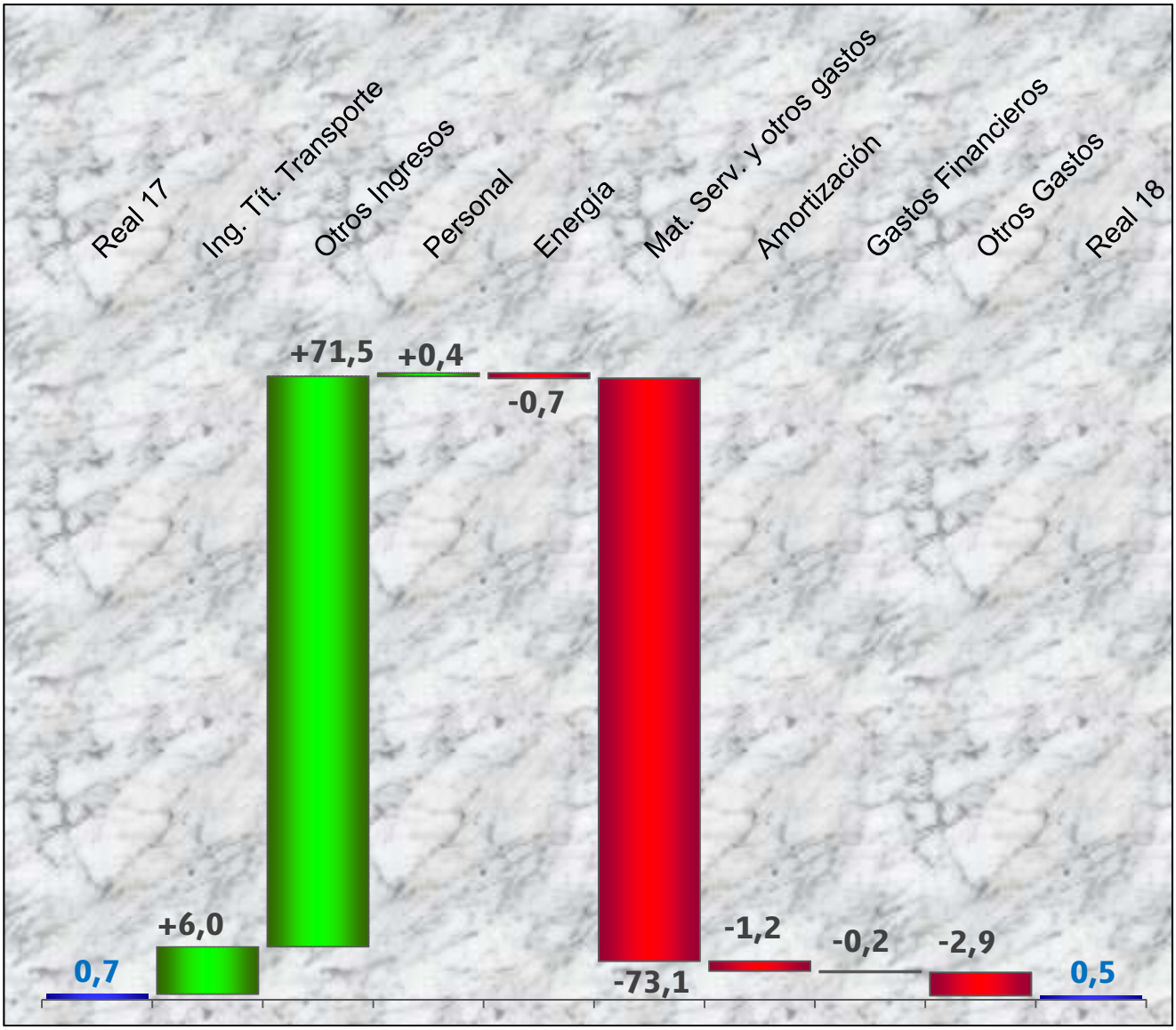
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	196,57	190,62	5,95	3,1
Plan de Acción	25,24	21,31	3,93	18,5
Resto de Ingresos	13,96	14,48	-0,52	-3,6
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	232,26	164,18	68,08	41,5
+ TOTAL INGRESOS	**468,03**	**390,59**	**77,44**	**19,8**
GASTOS				
Personal (*)	67,28	67,70	-0,42	-0,6
Energía de tracción	39,32	38,65	0,67	1,7
Materiales y Servicios	201,03	130,73	70,31	53,8
Servicios del Exterior	40,84	40,64	0,20	0,5
Cánones	160,19	90,08	70,11	77,8
Mantenimiento de trenes	44,45	43,33	1,12	2,6
Seguridad	13,91	14,38	-0,47	-3,3
Otros Gastos	10,47	8,36	2,11	25,3
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	57,21	55,97	1,23	2,2
Gastos financieros	7,34	7,16	0,18	2,5
Gastos indirectos y de estructura	26,61	24,47	2,13	8,7
Gastos excepcionales	-0,34	-0,80	0,46	57,5
- TOTAL GASTOS	**467,28**	**389,96**	**77,32**	**19,8**
= RESULTADO DEL EJERCICIO	**0,76**	**0,63**	**0,12**	**19,4**
+ Cambio criterio R's	0,34	0,52	-0,18	-34,6
+ Ajuste Auditoría IGAE Plan de Acción (2)	0,02	0,10	-0,09	-83,7
+ Ajuste Auditoría IGAE (3)	-0,63	-0,58	-0,05	-8,6
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**0,48**	**0,67**	**-0,19**	**-28,9**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría Plan de Acción del ejercicio 2018 es 0,02 MM €.
(3) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2018 es -0,63 MM € y el del ejercicio 2017 es -0,58 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2018 vs 2017
Servicio Público Generalitat Cataluña
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

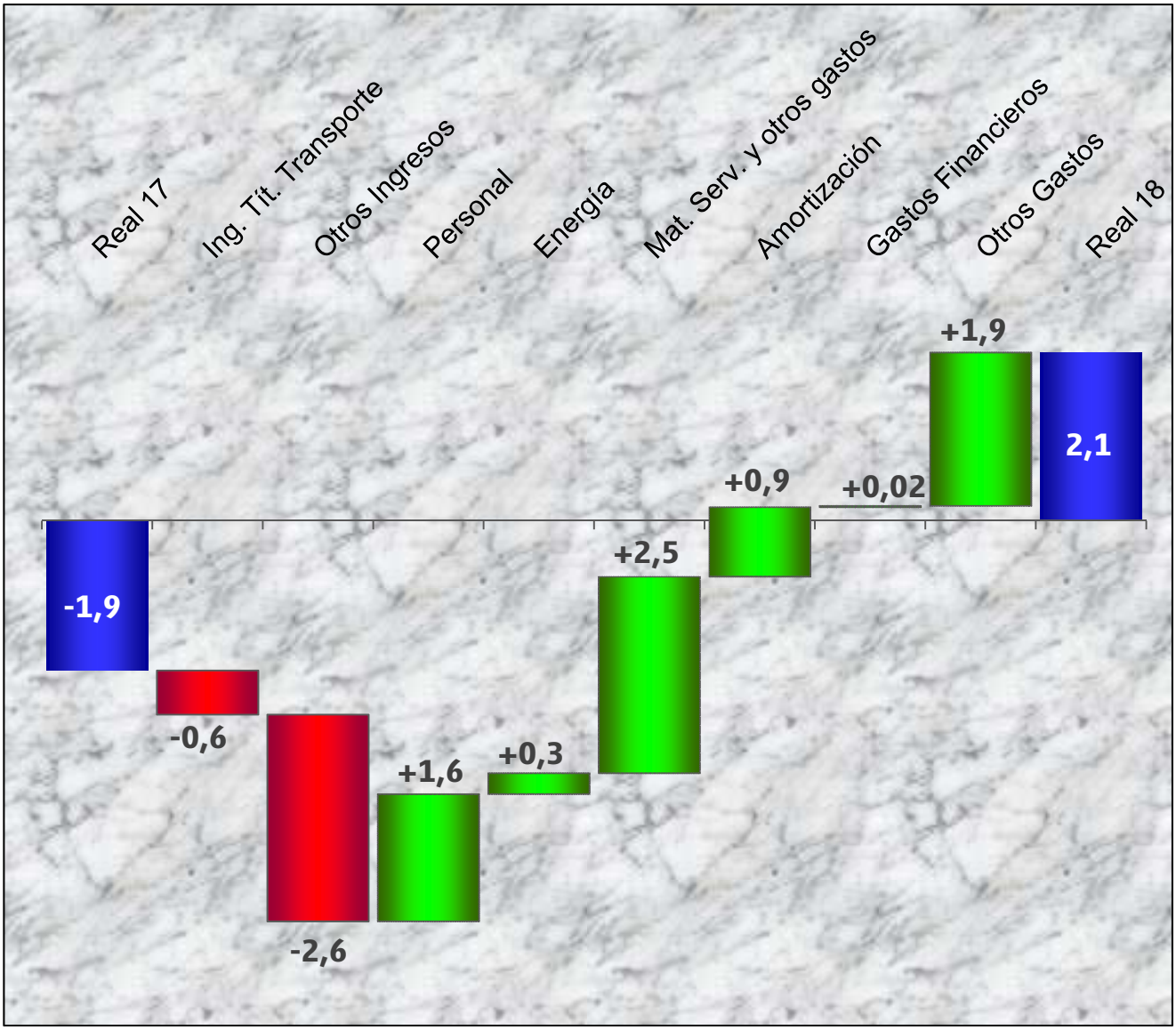
Servicio Público Convenios con CCAA

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	0,28	0,83	-0,55	-66,6
Convenios CC.AA.	7,58	9,74	-2,15	-22,1
Resto de Ingresos	0,59	1,03	-0,44	-42,8
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	0,00	0,00		
+ TOTAL INGRESOS	**8,45**	**11,59**	**-3,14**	**-27,1**
GASTOS				
Personal	1,42	3,01	-1,59	-52,9
Energía de tracción	0,39	0,66	-0,26	-40,1
Materiales y Servicios	3,10	3,86	-0,76	-19,7
Servicios del Exterior	0,39	0,60	-0,21	-35,6
Cánones	2,71	3,26	-0,55	-16,8
Mantenimiento de trenes	0,92	2,04	-1,12	-54,7
Seguridad	0,15	0,17	-0,02	-14,3
Otros Gastos	0,28	0,84	-0,56	-66,4
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	0,79	1,66	-0,87	-52,3
Gastos financieros	0,07	0,08	-0,02	-20,3
Gastos indirectos y de estructura	0,58	1,10	-0,53	-47,8
Gastos excepcionales	-1,37	0,03	-1,40	<-1000
- TOTAL GASTOS	**6,34**	**13,47**	**-7,13**	**-52,9**
= **RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**2,11**	**-1,88**	**3,99**	**212,4**
= **RESULTADO**	**2,11**	**-1,88**	**3,99**	**212,4**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2018 vs 2017
Servicio Público Convenios con CCAA
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.2.3. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN. SERVICIOS COMERCIALES.

Servicios Comerciales

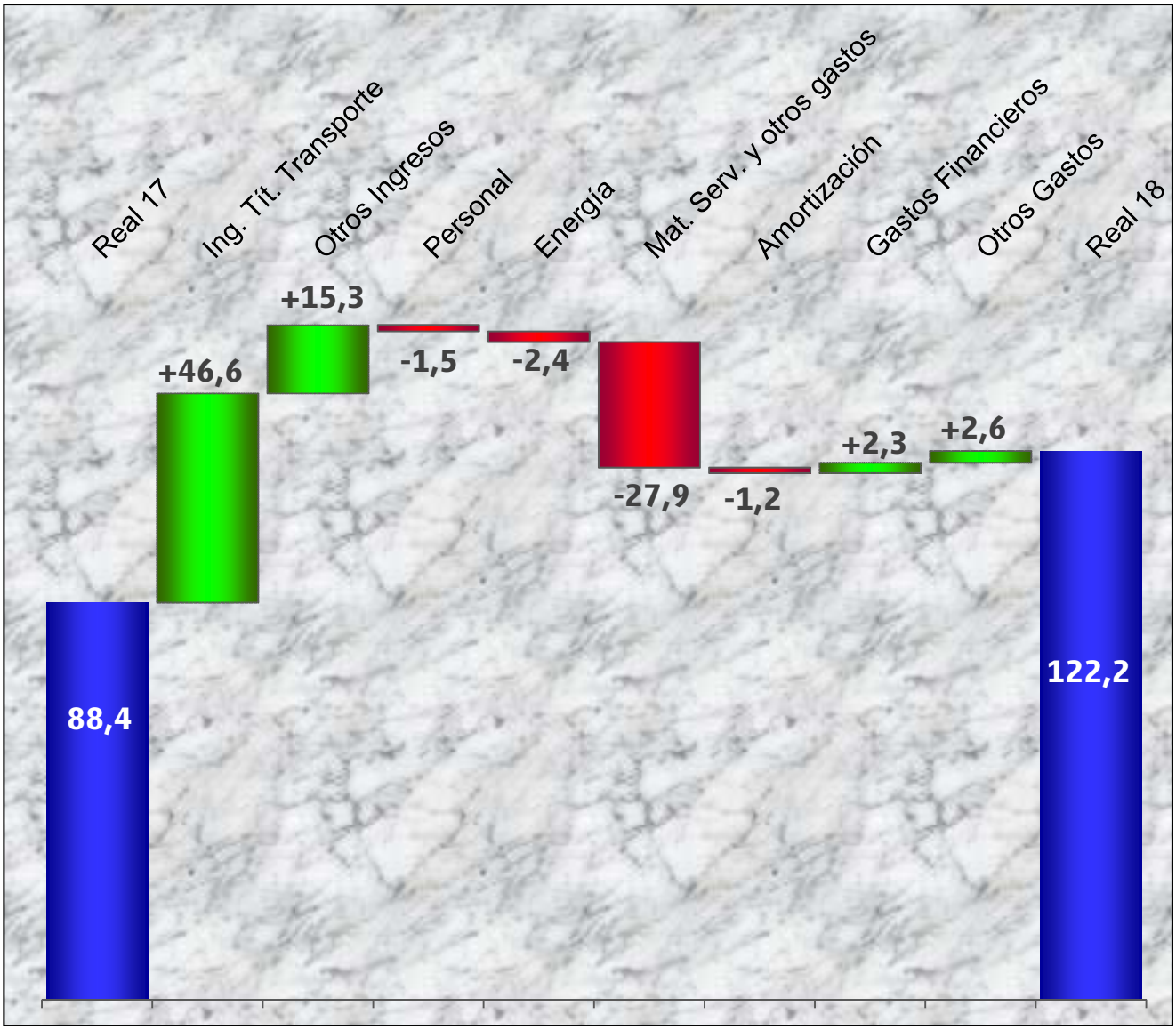
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	1.465,79	1.419,17	46,62	3,3
Resto de Ingresos	87,85	72,57	15,29	21,1
+ TOTAL INGRESOS	**1.553,64**	**1.491,74**	**61,90**	**4,1**
GASTOS				
Personal (*)	111,58	110,13	1,45	1,3
Energía de tracción	99,36	97,00	2,36	2,4
Materiales y Servicios	667,59	650,78	16,81	2,6
Servicios del Exterior	145,54	144,58	0,96	0,7
Cánones	522,05	506,20	15,85	3,1
Mantenimiento de trenes	277,80	272,95	4,85	1,8
Seguridad	1,18	1,01	0,17	17,1
Otros Gastos	77,58	71,43	6,14	8,6
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	102,97	101,73	1,24	1,2
Gastos financieros	14,88	17,20	-2,32	-13,5
Gastos indirectos y de estructura	82,94	82,91	0,03	0,0
Gastos excepcionales	-4,48	-1,83	-2,65	-144,4
- TOTAL GASTOS	**1.431,41**	**1.403,31**	**28,10**	**2,0**
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**122,23**	**88,43**	**33,80**	**38,2**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2018 vs 2017
Servicios Comerciales

(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicios Comerciales

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2018	2017 (*)	% 2018/2017
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.465,79	1.413,38	3,7
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	9,57	9,56	0,1
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	33.674,5	32.370,7	4,0
Viajeros - Kilómetro (Millones)	15.309,4	14.783,0	3,6
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	21.245,8	20.726,5	2,5
Kilómetros - Tren (Miles)	61.709	60.946	1,3
Plazas / Tren	344	340	1,2
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	71,2	70,5	0,8
Ingresos / Km. Tren	23,75	23,19	2,4
Viajeros / Tren	248	243	2,3
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	24.723,2	24.024,0	2,9
Diésel	1.447,5	1.362,3	6,3
Eléctricas	23.275,7	22.661,7	2,7

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

(*) Los datos de 2017 se han reclasificado, a efectos comparativos, conforme al Contrato firmado el 18/12/2018 y vigente desde el 1 de enero de 2018, por la AGE y Renfe Viajeros, relativo a los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público, para el período 2018-2027.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicios Comerciales

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE

(Millones de Euros)

Mercados	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
Serv. Comerciales Este	229,95	216,37	6,3
Serv. Comerciales Nordeste (*)	492,37	485,67	1,4
Serv. Comerciales Norte	130,80	117,19	11,6
Serv. Comerciales Mediterráneo	70,16	70,02	0,2
Serv. Comerciales Sur	367,02	350,27	4,8
Serv. Comerciales Transversales	153,72	152,00	1,1
Trenes Turísticos	6,93	7,04	-1,5
Serv. Comerciales Internacional	14,85	14,84	0,1
TOTAL	**1.465,79**	**1.413,38**	**3,7**

VIAJEROS

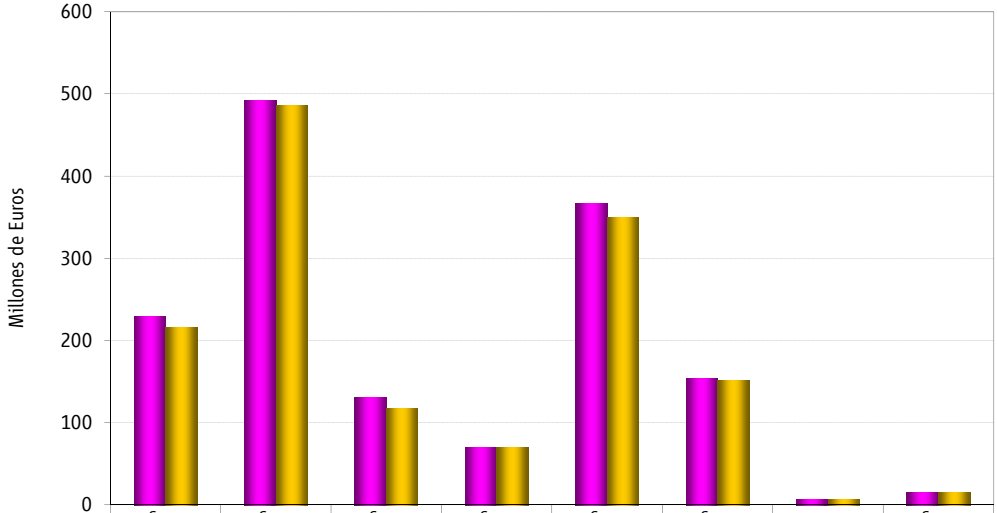
(Miles de viajeros)

Mercados	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
Serv. Comerciales Este	5.773,4	5.440,6	6,1
Serv. Comerciales Nordeste (*)	8.181,4	8.203,1	-0,3
Serv. Comerciales Norte	4.736,4	4.242,6	11,6
Serv. Comerciales Mediterráneo	2.548,3	2.476,5	2,9
Serv. Comerciales Sur	7.727,2	7.345,7	5,2
Serv. Comerciales Transversales	3.851,5	3.783,1	1,8
Trenes Turísticos	30,6	30,6	-0,0
Serv. Comerciales Internacional	825,7	848,4	-2,7
TOTAL	**33.674,5**	**32.370,7**	**4,0**

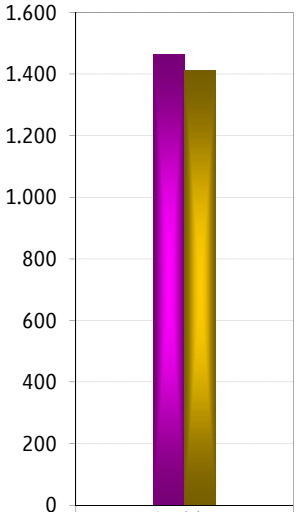
(*) Los datos de 2017 se han reclasificado, a efectos comparativos, conforme al Contrato firmado el 18/12/2018 y vigente desde el 1 de enero de 2018, por la AGE y Renfe Viajeros, relativo a los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligación de servicio público, para el período 2018-2027.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

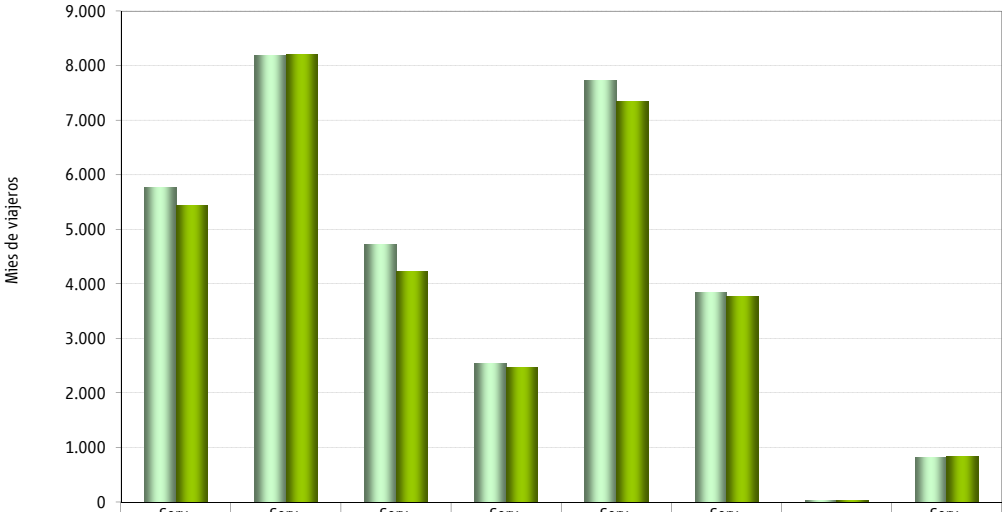


	Serv. Comerciales Este	Serv. Comerciales Nordeste (*)	Serv. Comerciales Norte	Serv. Comerciales Mediterráneo	Serv. Comerciales Sur	Serv. Comerciales Transversales	Trenes Turísticos	Serv. Comerciales Internacional
Año 2018	229,95	492,37	130,80	70,16	367,02	153,72	6,93	14,85
Año 2017	216,37	485,67	117,19	70,02	350,27	152,00	7,04	14,84

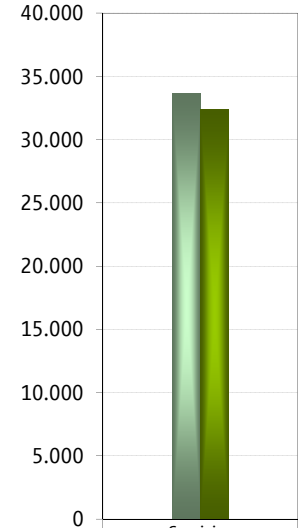


	Servicios Comerciales
Año 2018	1.465,79
Año 2017	1.413,38

Viajeros



	Serv. Comerciales Este	Serv. Comerciales Nordeste (*)	Serv. Comerciales Norte	Serv. Comerciales Mediterráneo	Serv. Comerciales Sur	Serv. Comerciales Transversales	Trenes Turísticos	Serv. Comerciales Internacional
Año 2018	5.773,4	8.181,4	4.736,4	2.548,3	7.727,2	3.851,5	30,6	825,7
Año 2017	5.440,6	8.203,1	4.242,6	2.476,5	7.345,7	3.783,1	30,6	848,4



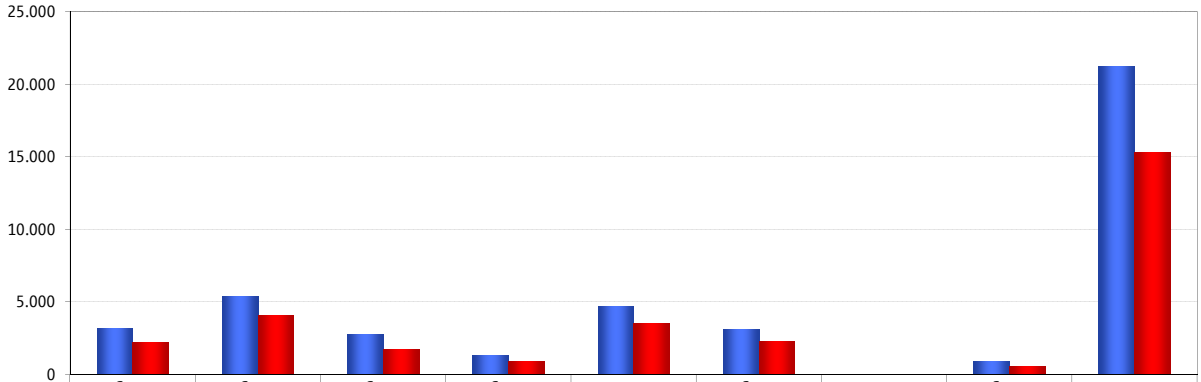
	Servicios Comerciales
Año 2018	33.674,5
Año 2017	32.370,7

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

SERVICIOS COMERCIALES

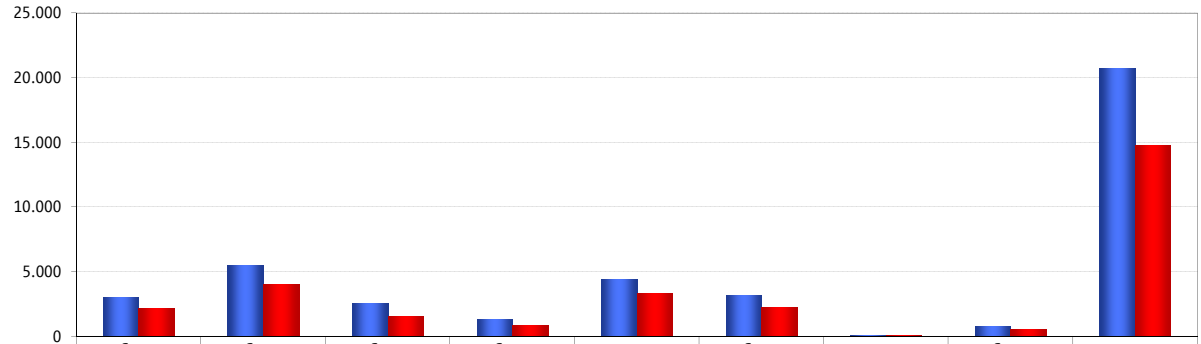
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2018



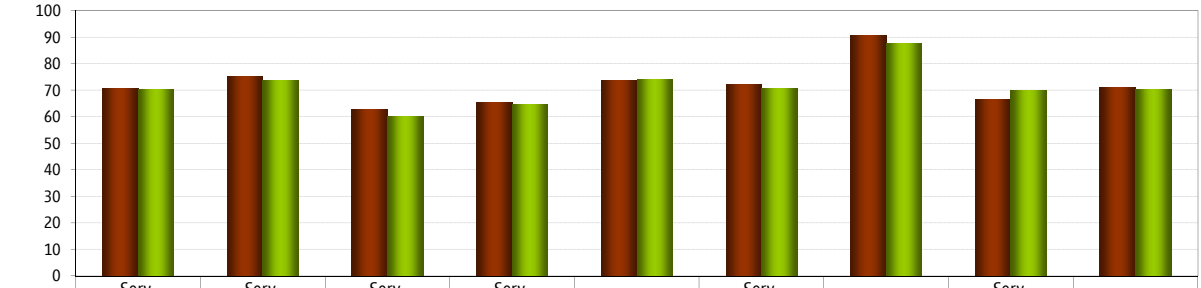
	Serv. Comerciales Este	Serv. Comerciales Nordeste (*)	Serv. Comerciales Norte	Serv. Comerciales Mediterráneo	Serv. Comerciales Sur	Serv. Comerciales Transversales	Trenes Turísticos	Serv. Comerciales Internacional	Servicios Comerciales
OFERTA	3.159,4	5.366,2	2.726,9	1.322,2	4.681,1	3.104,3	6,5	879,3	21.245,8
DEMANDA	2.256,5	4.073,6	1.727,4	876,2	3.505,2	2.279,4	5,9	585,2	15.309,4

Año 2017



	Serv. Comerciales Este	Serv. Comerciales Nordeste (*)	Serv. Comerciales Norte	Serv. Comerciales Mediterráneo	Serv. Comerciales Sur	Serv. Comerciales Transversales	Trenes Turísticos	Serv. Comerciales Internacional	Servicios Comerciales
OFERTA	2.993,0	5.453,1	2.542,5	1.331,5	4.455,0	3.152,1	7,3	791,9	20.726,5
DEMANDA	2.128,1	4.053,0	1.547,1	870,9	3.352,2	2.271,2	6,4	554,2	14.783,0

Aprovechamiento (%)



	Serv. Comerciales Este	Serv. Comerciales Nordeste (*)	Serv. Comerciales Norte	Serv. Comerciales Mediterráneo	Serv. Comerciales Sur	Serv. Comerciales Transversales	Trenes Turísticos	Serv. Comerciales Internacional	Servicios Comerciales
Año 2018	70,7	75,2	62,7	65,5	73,8	72,2	90,9	66,6	71,2
Año 2017	70,3	73,6	60,3	64,6	74,1	70,8	87,5	70,0	70,5

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

RENFE Viajeros, SME, S.A.

CIERRE 2018	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	2.250.956	718	2.251.675	2.251.675	
Convenios específicos con CC.AA.	32.824	1.376	34.200	34.200	(1)
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.149.989	-2.238	1.147.751	1.147.751	(1)
Ingresos de Tráfico	**3.433.769**	**-143**			
Alquileres y Cánones	10.294	-2	10.292	10.292	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	0	0	0	0	(4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(4)
Otros Ingresos	46.321	615	46.936	46.936	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	14.283	0	14.283	14.283	(1)
Convenios ADIF	12.614	1.319	13.934	13.934	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	236	0	236	236	
Ingresos Varios	**83.748**	**1.932**			
TOTAL INGRESOS	**3.517.517**	**1.789**			
Personal (*)	613.815	-719	613.096	613.096	
Energía de Tracción	240.344	-877	239.466	236.945	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				2.521	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	1.734	0	1.734	1.734	(3)
Cánones	1.223.315	-457	1.222.858	1.222.858	(2)
Servicios Adif	9.275	255	9.530	9.530	(2)
Resto de Servicios	937.354	-2.635	934.719	934.719	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-5.729	-5.729	-5.729	
Otros Gastos					(2)
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**3.025.836**	**-10.163**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**491.681**	**11.951**			
Amortizaciones	305.103			305.103	
Retiros del Inmovilizado	17.161			17.161	(4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(4)
Otros Resultados					
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**169.417**	**11.951**	**181.368**	**181.368**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	779			779	
Diferencias de cambio (ingreso)				0	(5)
Gastos financieros	42.271			42.270	
Diferencias de cambio (gasto)				0	(5)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0	(5)
Resultado Financiero	**-41.492**			**-41.492**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	1.789				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-10.163				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**11.951**	**-11.951**			
Ingresos Excepcionales	0	0			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	**0**	**0**			
Resultado antes de Impuestos	**139.876**			**139.876**	
Impuesto sobre Beneficios	20.964			20.964	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**118.912**			**118.912**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (1.267.396 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (2.404.052 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (4.255 miles de €)
(4) Resultados por enajenaciones y otros (-17.161 miles de €)
(5) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (0 miles de €)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2018 el gasto realizado por la sociedad Renfe Viajeros, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 402.898 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	402.898,1
Inversiones financieras	0,0
Total	**402.898,1**

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	%
Adquisición de material rodante a sociedad del Grupo Renfe	119.278,9	29,6
Grandes reparaciones del material rodante	99.537,9	24,7
Suministro de 30 trenes de Alta Velocidad	34.825,3	8,6
Adaptación de composiciones 446 y 447 para mejora de la accesibilidad de personas con movilidad reducida	32.392,6	8,0
Transformación de material Talgo Tren Hotel s/7 para circular a 330 km/h	25.442,9	6,3
Remodelación de 17 composiciones Talgo VI	4.079,0	1,0
WIFI a bordo en trenes	3.296,6	0,8
Actualización, migración e instalación ERTMS s/450, s/451, s/463, s/464 y s/465	2.905,0	0,7
Suministro e instalación de una plataforma de comunicaciones embarcadas para explotación ferroviaria de Cercanías y Media Distancia	2.663,7	0,7
Homogeneización de los coches motores de las UT s/447 de accesibilidad para adecuarles a nueva imagen	2.456,2	0,6
Actualización, migración e instalación ERTMS s/252, s/448, s/449, s/470 y s/599	2.431,4	0,6
Reparación por accidentes trenes 103.010 y 103.011	2.348,0	0,6

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Por tipo de activo, la inversión realizada en 2018 por la sociedad Renfe Viajeros, se ha distribuido como se señala a continuación:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Modernización y mejoras de material	207.808,0	51,6
Nuevo material rodante	35.377,9	8,8
Actuaciones en estaciones	31.461,0	7,8
Otras inversiones	6.764,7	1,7
Pagos realizados por material rodante adquirido en ejercicios anteriores	2.207,6	0,6
Inversiones Intragrupo	119.278,9	29,6
Total	**402.898,1**	**100,0**

Y de las nuevas inversiones asociadas al material rodante, su apertura por tipo de material es la siguiente:

importes en miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Unidades eléctricas de Cercanías	106.625,9	43,5
Trenes de alta velocidad	76.834,3	31,3
Trenes autopropulsados diesel	20.343,8	8,3
Material diverso	18.210,5	7,4
Trenes autopropulsados eléctricos	10.414,7	4,2
Material Talgo	5.948,7	2,4
Material ancho métrico	5.969,9	2,4
Locomotoras	1.045,7	0,4
Total	**245.393,5**	**100,0**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.4. CALIDAD DEL SERVICIO

El artículo 58.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario dice lo siguiente:

4. Las empresas ferroviarias cuyo objeto sea el transporte ferroviario de viajeros deberán asimismo:

a) Establecer un sistema de atención de las reclamaciones que presenten los usuarios, en los términos que se desarrollen reglamentariamente.

b) Determinar unas normas de calidad del servicio e implantar un sistema de gestión de la misma, para asegurar su mantenimiento. Tales normas de calidad del servicio incluirán los aspectos que se determinen reglamentariamente en lo referente a:

Información y billetes.
Puntualidad de los servicios y principios generales para hacer frente a las perturbaciones en los mismos.
Cancelaciones de servicios.
Limpieza del material rodante, calidad del aire e higiene en los vehículos, etcétera.
Estudios sobre satisfacción de los usuarios.
Tramitación de reclamaciones, reembolsos e indemnizaciones por el incumplimiento de las normas de calidad del servicio.
Prestación de asistencia a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

c) Las empresas de transporte de viajeros facilitarán a éstos la información en formatos adecuados, accesibles y comprensibles y velarán, asimismo, para que los servicios se presten con arreglo a las normas que regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización del transporte ferroviario.

Las empresas ferroviarias controlarán sus propios resultados en materia de calidad del servicio. Además, publicarán cada año, junto con su informe anual, un informe sobre los resultados alcanzados en este campo. Este último se remitirá al Ministerio de Fomento y se publicará en la página web de la empresa.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

PANORAMA LEGISLATIVO ACTUAL

En el año 2015 se aprobó una nueva ley del sector ferroviario y, a fecha de hoy, aún está pendiente el desarrollo reglamentario previsto en la misma.

La citada Ley, en lo relativo a las relaciones con los viajeros, además del mencionado artículo 58.4, contiene otro artículo, el 62 *Derechos de los usuarios,* en el que se reconoce el derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en la reglamentación de la Unión Europea, la necesidad de existencia de un Libro de Reclamaciones oficial y el derecho de los viajeros a dirigir sus reclamaciones a las empresas ferroviarias, juntas arbitrales de transporte y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria.

La ausencia de una reglamentación que desarrolle estos enunciados obliga, con la finalidad de cubrir este vacío legal, a seguir utilizando los contenidos del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario de la Ley 39/2003 de 17 de noviembre.

PUNTO a) RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE ATENCIÓN DE RECLAMACIONES

El RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, contempla en su articulado una serie de disposiciones relativas a:

- Indemnización a los viajeros
- Derechos de los usuarios
- Modelo del libro de reclamaciones oficial

Nuestra empresa cumple con todos los preceptos, mejorándolos en algunos aspectos, estando regulado a nivel interno tanto a través de las Condiciones General de los Contratos con Viajeros de Alta Velocidad y Larga Distancia, como mediante la normativa comercial Tarifa Especial nº 1 Condiciones de Posventa.

En cuanto a los canales de comunicación con los clientes, los viajeros pueden exponer sus quejas tanto directamente a través de los servicios de Posventa, página web de Renfe, redes sociales y servicios presenciales de atención al cliente, como a través de las Juntas Arbitrales de Transporte y de Consumo.

PUNTO b) RELATIVO A DETERMINAR UNAS NORMAS DE CALIDAD DEL SERVICIO E IMPLANTAR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA MISMA, PARA ASEGURAR SU MANTENIMIENTO

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Actualmente se encuentran certificados mediante normas UNE EN ISO 9001 (gestión de calidad) y UNE EN ISO 14001 (gestión medioambiental) determinados servicios Turísticos, AVE y determinadas líneas de Núcleos de Cercanías:

- Trenes Turísticos (Transcantábrico G.L., Transcantábrico Clásico, Expreso de la Robla y Al Ándalus)
- AVE Madrid-Sevilla
- AVE Madrid-Málaga
- Cercanías de Málaga
- Cercanías y regionales de Rodalies de Catalunya
- Cercanías de Asturias
- Cercanías de Ancho Métrico

Con vistas a la adaptación a las nuevas normas ISO, el Departamento de Calidad está trabajando de cara a 2019 en la certificación del conjunto de la sociedad Renfe Viajeros, lo que permitirá la implantación de un sistema de gestión de la calidad del servicio en todos los servicios de la misma.

También hay que considerar el desarrollo e implantación del nuevo Sistema de Gestión de procesos del Grupo Renfe, pilotado desde la EPE, cuyas actividades más significativas suponen la definición de los procesos, la asignación de indicadores, su optimización para conseguir mayor eficiencia, la creación de un marco único para la simplificación, generación y distribución de procedimientos y normativa interna (gestor documental) y la creación de un cuadro de mando integral.

PUNTO c) RELATIVO A QUE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS FACILITARÁN A ÉSTOS LA INFORMACIÓN EN FORMATOS ADECUADOS, ACCESIBLES Y COMPRENSIBLES Y VELARÁN, ASIMISMO, PARA QUE LOS SERVICIOS SE PRESTEN CON ARREGLO A LAS NORMAS QUE REGULAN LAS CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Sobre este asunto hay que señalar que se está acudiendo a convocatorias de reuniones anuales en el Ministerio de Fomento, en las cuales se solicitan y facilitan datos de las características indicadas.

También se cumplimentan todos los datos requeridos para la elaboración de del INFORME ANUAL DE VALORACIÓN DE LOS SERVICIOS DE FOMENTO POR LOS USUARIOS, que confecciona el propio Ministerio a través de la Comisión Técnica de Seguimiento de la Calidad de los Servicios y de la

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Atención al Usuario (CTSCS). En este informe se exponen los datos de RENFE Viajeros relativos a:

- Encuestas de opinión a usuarios y estudios de producto-satisfacción
- Quejas y reclamaciones
- Seguimiento de Redes Sociales

Además también se envían datos para otros informes, por ejemplo el FORMULARIO PARA LA RECOGIDA DE INFORMACIÓN SOBRE LA ACTIVIDAD DE LOS MINISTERIOS EN RELACIÓN CON LOS PROGRAMAS DEL MARCO GENERAL PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DE LA AGE (ISAM) de la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios para la Mejora de la Calidad de la AGE.

Los datos que aporta Renfe Viajeros a este formulario se refieren a:

- Relación y características de los estudios de análisis de la demanda y estudios de evaluación de la satisfacción
- Programa de quejas y sugerencias
- Certificaciones emitidas por otras entidades conforme a modelos de excelencia
- Certificaciones de Calidad en el ámbito de la Normalización

A nivel internacional, se aportan los datos siguientes para el Informe sobre la calidad de los servicios que elabora la Agencia Europea del Ferrocarril (ERA), y que publica en su página web conforme a lo establecido en el Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y obligaciones de los viajeros del ferrocarril.

- Información y billetes
- La puntualidad de los servicios y los principios generales para hacer frente a la interrupción de los servicios
- Cancelaciones de servicios
- Limpieza del material rodante y de las instalaciones de las estaciones
- Encuestas de satisfacción del cliente
- Tratamiento de las reclamaciones e indemnización por incumplimiento de normas de calidad del servicio
- Prestación de Asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida

A continuación, y para los tres últimos ejercicios cerrados, se incluyen los principales indicadores relativos a los puntos citados en la letra b) del apartado 4 del artículo 58 de la Ley 38/2015:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La puntualidad de los servicios

Servicios retrasados	2016	2017	2018
AVE-LD, internacional en territorio nacional	16,33%	19,11%	20,65%
Regional y Urbano/Suburbano (*)	7,69 %	7,34%	8,44%
% Retrasos a la salida (no incluye Cercanías) (*)	5,54%	6,54%	7,48%
% de las conexiones perdidas con otros servicios de tren	0,36%	0,33%	0,41%
Retrasos a la llegada			
AVE-Larga Distancia nacional:			
% de retrasos de menos de 60 minutos	13,63%	15,18%	16,71%
% de retrasos de 60 - 119 m	0,52%	0,61%	0,81%
% de retrasos de 120 o más	0,22%	0,28%	0,30%
Media Distancia Convencional y Alta Velocidad:			
% de retrasos de menos de 60 minutos	23,13%	21,68%	22,76%
% de retrasos de 60 - 119 m	0,32%	0,37%	0,49%
% de retrasos de 120 o más	0,08%	0,08%	0,11%

Cancelaciones de servicios

Servicios suprimidos	2016	2017	2018
AVE-LD, internacional en territorio nacional	0,10%	0,17	0,28
Regional y Urbano/Suburbano (*)	0,54%	1,25%	0,97%

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

Reclamaciones y datos de posventa

	2016	2017	2018
Reclamaciones escritas presentadas	148.869	176.551	176.232
Reclamaciones escritas tramitadas	136.205	173.057	172.847
Devoluciones e Indemnizaciones Automáticas	596.916	704.793	739.488
Plazo Medio de Contestación (días)	44,2	45,1	32,8

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Prestación de Asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida

Asistencia por categoría del servicio	2016	2017	2018
AVE-Larga Distancia	495.808	517.738	551.836
Media Distancia-AVANT	46.453	50.178	55.732
Media Distancia convencional	94.790	95.916	92.413
Cercanías*	647	481	330
Internacional	980	1.689	1.829
Asistencia permanente: solicitud 30' (nº estaciones)	68	68	67
Asistencia puntual: solicitud 12 h (nº estaciones)	65	67	68

(*) En Cercanías no existe servicio de asistencia debido a la singularidad del servicio, alta frecuencia y paradas muy breves. No obstante, en estaciones multioperador con servicio ATENDO de asistencia permanente, se realizan asistencias de forma puntual.

Encuesta de satisfacción del cliente
Información recogida en los cuestionarios de estudios de calidad percibida

		Larga Distancia-Alta Velocidad		Media Distancia-Alta Velocidad		Media Distancia-Convencional		Cercanías	
		2017	**2018**	2017	**2018**	2017	**2018**	2017	**2018**
1	Puntualidad de los trenes	8,70	**8,71**	8,30	**8,26**	7,09	**6,78**	6,77	**6,44**
		Observaciones: Se recoge la percepción de la puntualidad en todos los estudios.							
2	Información a los pasajeros en caso de retrasos	NO		6,66	**6,47**	6,20	**5,51**	6,22	**5,49**
		Observaciones: No se recoge en el estudio de AVLD. Sí se mide en el resto de estudios (AVMD, MDC y Cercanías).							
3	Exactitud y disponibilidad de información "a bordo" / "en andén"	8,09	**8,06**	7,53	**7,48**	6,72	**6,66**	6,75	**6,67**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios pero con diferentes conceptos en los distintos mercados.							
4	Buen mantenimiento y excelente conservación de trenes	7,77	**7,81**	7,81	**7,75**	7,20	**7,09**	7,04	**7,03**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios.							
5	Alto nivel de seguridad en trenes y estaciones	7,75	**7,81**	8,05	**7,98**	7,24	**7,40**	7,02	**6,83**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.							
6	Limpieza en interior del tren	8,04	**8,03**	7,81	**7,75**	7,61	**7,65**	7,33	**7,29**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios.							
7	Suministro / Servicio de información útil durante el viaje	7,74	**7,82**	7,53	**7,48**	6,72	**6,66**	6,75	**6,67**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.							

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

		Larga Distancia-Alta Velocidad		Media Distancia-Alta Velocidad		Media Distancia-Convencional		Cercanías	
		2017	**2018**	2017	**2018**	2017	**2018**	2017	**2018**
8	Tiempo de repuesta a solicitudes de información en estaciones	7,98	**S/D**	8,05	**7,98**	7,91	**7,27**	7,35	**6,88**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.							
9	Disponibilidad de aseos de buena calidad en todos los trenes	7,09	**7,12**	7,81	**7,75**	7,61	**7,65**	NO	
		Observaciones: No se mide en el estudio de Cercanías. Se recoge en los estudios de AVLD, AVANT y MDC.							
10	Limpieza y mantenimiento de estaciones a un alto nivel	7,89	**8**	7,58	**7,50**	7,11	**7,10**	6,80	**7,05**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios.							
11	Accesibilidad de estaciones y trenes	8,13	**8,28**	7,87	**7,90**	7,53	**7,45**	7,66	**7,63**
		Observaciones: En los estudios de AVLD, AVANT y MDC se mide la facilidad y comodidad para subir y bajar del tren. En el estudio de Cercanías se recogen tres preguntas relativas a la accesibilidad en estaciones. Para mayor información en el ámbito de estaciones, habría que remitirse al Estudio de Calidad de Estaciones de Viajeros que realiza ADIF.							
12	Asistencia a personas discapacitadas y PMR's	2017: 8,37		**2018: 8,70 (*)**				NO	
		Observaciones: Proviene del estudio específico de Calidad Percibida del Servicio ATENDO. Cercanías autoaccesible.							

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE VIAJEROS, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2018

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	D. PEDRO JOSÉ GÁLVEZ MUÑOZ.
	D. JOSÉ TEÓFILO SERRANO BELTRÁN.
	D. JOSÉ LUIS CACHAFEIRO VILA.
	Dª. MARTA TORRALVO LIÉBANAS.
	Dª. ANNA BALLETBÓ I PUIG.
	Dª. ELENA ESPINOSA MANGANA.
	Dª. MARÍA DEL CARMEN GARCÍA FRANQUELO.
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

5.6. ANEXO 1

Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros SME, S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

PASSENGER TRANSPORT

Profit & Loss Account 2018

	Million €	STATE GENERAL ADMIN.	CATALUÑA	AGREEMENTS WITH AUTONOMOUS REGIONS	PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES	COMMERCIAL PASSENGER TRANSPORT SERVICES	TOTAL
1.	REVENUE	1.547,81	467,76	8,45	2.024,01	1.553,64	3.577,66
1.1.	Sales	632,68	235,77	8,45	876,89	1.553,64	2.430,54
1.1.1.	Sales (from customers)	588,32	196,57	0,28	785,17	1.465,79	2.250,96
1.1.2.	Other sales (commercial exploitation of railway stations, others, ...) *	44,35	13,96	0,59	58,90	87,85	146,76
1.1.3.	Agreements with Autonomous Regions	-	25,24	7,58	32,82	-	32,82
1.2.	Public funds	915,13	231,99	0,00	1.147,12	-	1.147,12
1.2.1.	Public funds used for compensation of expenses (2016)	917,73	232,26	-	1.149,99	-	1.149,99
1.2.2.	Public funds used for compensation of expenses (previous years regularization)	-2,59	-0,28	-	-2,87	-	-2,87
2.	COSTS	-1.532,75	-467,28	-6,34	-2.006,37	-1.431,41	-3.437,78
2.1.	Wages and social security taxes	-261,76	-67,28	-1,42	-330,46	-111,58	-442,04
2.2.	Energy resources for traction	-101,27	-39,32	-0,39	-140,98	-99,36	-240,34
2.3.	Other operating expenses	-878,13	-269,52	-3,09	-1.150,74	-1.019,67	-2.170,42
2.3.1.	Maintenance and repairs	-159,12	-44,45	-0,92	-204,50	-277,80	-482,30
2.3.2.	Infrastructure charges	-538,36	-160,19	-2,71	-701,26	-522,05	-1.223,32
2.3.3.	Other costs	-180,65	-64,88	0,55	-244,99	-219,82	-464,80
2.4.	Depreciation	-155,22	-57,21	-0,79	-213,21	-102,97	-316,19
2.5.	Indirect and structural costs	-117,33	-26,61	-0,58	-144,51	-82,94	-227,45
2.6.	Financial costs	-19,05	-7,34	-0,07	-26,46	-14,88	-41,34
	PROFIT (LOSS) BEFORE TAX	15,06	0,48	2,11	17,65	122,23	139,88

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6. RENFE MERCANCIAS, SME, S.A.

6.1. INTRODUCCIÓN

Renfe Mercancias, SME, S.A. (en adelante Renfe Mercancías), es una sociedad creada en virtud de la aplicación del articulo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, cuya fecha operativa de incio de actividades fue el 1 de enero de 2014, si bien con efectos retroactivos desde el punto de vista contable de 1 de enero de 2013.

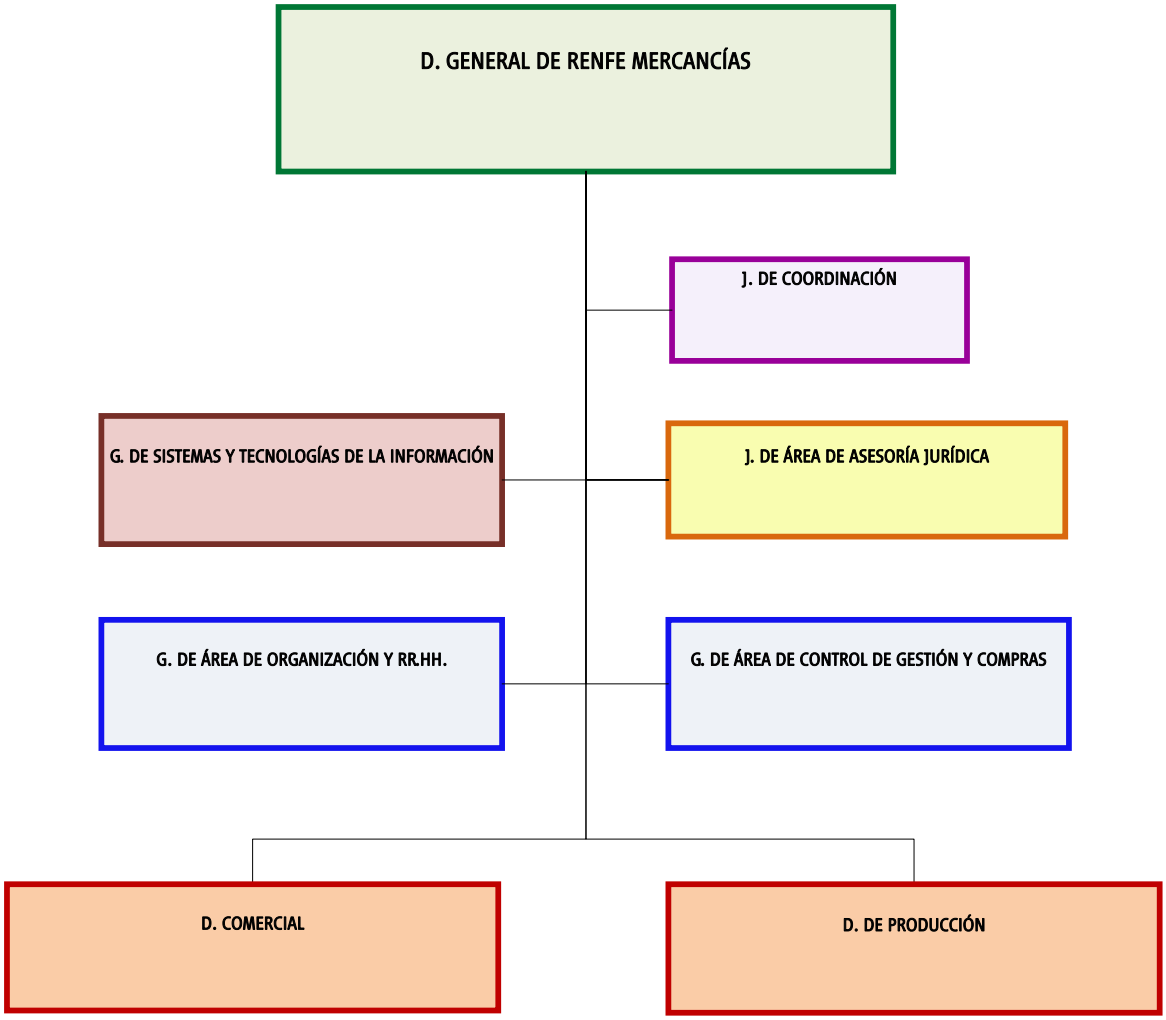
A partir del 2 de octubre de 2016, fecha de entrada en vigor de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, la sociedad pasa a denominarse Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., al ser una sociedad mercantil sobre la que se ejerce control estatal.

El objeto social de Renfe Mercancías, según queda definido en sus Estatutos, es el siguiente:

> *La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de mercancias por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de productos siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral, tango nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancias.*
>
> *Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto social idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España, como en el extranjero.*
>
> *La sociedad, no desarrollará ninguna actividad para las que las leyes exijan condiciones o limitaciones específicas en tanto no de exacto cumplimiento de las mismas.*

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2018 , es el que se detalla a continuación:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



Hay que destacar que la actividad de esta sociedad se desarrolla ya desde hace varios años en régimen de competencia tanto intermodal como intramodal, ya que existen diferentes empresas con licencia de empresa ferroviaria que realizan su actividad en este mercado.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a Renfe Mercancias en el ejercicio 2018, dedicando un apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

Estado de Información No financiera

El estado de información no financiera de esta sociedad se presenta junto con el Informe de Gestión Consolidado del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

Renfe Mercancías puso en marcha en enero de 2017 un plan de mejora de resultados con el objetivo de situar a la sociedad en una posición de estabilidad económica operando en un mercado liberalizado.

Durante el primer año de aplicación del Plan se llevó a cabo un proceso de redimensionamiento de la sociedad con una reducción significativa de la plantilla de personal, tanto directo como indirecto. Asimismo, se procedió a identificar y a valorar, por parte de un consultor independiente, los activos excedentarios para su puesta a disposición del mercado.

En esta primera fase del Plan se pusieron en marcha los proyectos de transformación necesarios para alcanzar la consolidación de la estabilidad económica de la compañía, mejorar su eficiencia incrementando de manera significativa la productividad de sus recursos productivos y conseguir niveles de competitividad compatibles con la operación en un mercado en libre competencia. En ese sentido, se inició el desarrollo de una nueva estrategia comercial, la transformación de los métodos de planificación y de ejecución de la operación, la dotación de sistemas de gestión tecnológicamente avanzados y la potenciación de los tráficos internacionales.

En 2017, los efectos derivados de la aplicación del Plan fueron claramente positivos: EBITDA próximo al equilibrio, reversión de la tendencia negativa en la evolución de los ingresos comerciales, mejora de la productividad de los recursos de la operación, incremento de las toneladas transportadas y mejora de la calidad del servicio.

En 2018, la sociedad afrontaba una etapa de consolidación con el objetivo de afianzar el equilibrio económico operativo alcanzado tras el primer año de aplicación del Plan. Los resultados de cierre reflejan que la sociedad no ha alcanzado su objetivo de obtener un EBITDA equilibrado (-2,3 millones de euros). No obstante, es importante reseñar que el objetivo de alcanzar el equilibrio económico operativo positivo se ha visto muy condicionado por factores del entorno internacional (conflictividad laboral en los ferrocarriles franceses) frente a los que la capacidad de gestión de la sociedad es muy limitada. Los datos de actividad comercial no han sido positivos, fundamentalmente, por el impacto de estos factores.

En esta etapa la reordenación del modelo productivo, el desarrollo de una nueva estrategia comercial y la implantación de tecnologías digitales de programación y control del transporte son las líneas principales de actuación que se han estado desarrollando y en las que se está fundamentando la transformación de la sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

En este ejercicio se ha continuado avanzando en el desarrollo de los proyectos de transformación iniciados en 2017. El proceso que se está llevando a cabo implica una modificación continua y progresiva de las pautas históricas de gestión de la sociedad. Se persigue introducir un cambio en la gestión integral que abarque a todas las áreas de la compañía. En ese sentido, conviene destacar el importante avance que se ha producido en 2018 en la digitalización de la producción como elemento clave de esta profunda transformación.

En 2018, Renfe Mercancías ha materializado la primera fase del proceso de enajenación del material declarado excedentario previsto en su Plan de Gestión. Se ha realizado a través de un proceso de concurrencia pública y ha concluido con la venta de 204 vagones y 33 locomotoras. El proceso tendrá continuidad en 2019 hasta completar la venta de todo el material.

La sociedad sigue trabajando en el análisis de nuevos proyectos comerciales y en el rediseño de su operativa para minimizar el impacto en su resultado de factores exógenos, mediante la puesta en marcha de planes de contingencia. Así mismo, se están centrando los esfuerzos en avanzar de manera significativa en la mejora de la productividad de sus recursos como elemento determinante para alcanzar los objetivos marcados.

ESTRATEGIA COMERCIAL

El Plan de Gestión 2017-2019 recoge como una de las palancas de transformación de la sociedad el desarrollo de una nueva estrategia comercial basada, entre otros, en los siguientes aspectos:

- Organización orientada al cliente.
- Reforzamiento de la posición comercial con los grandes clientes.
- Acceso a clientes finales con nuevos servicios de movilidad integral de las mercancías.
- Mejora del posicionamiento en terminales para incrementar la eficiencia de las operaciones y la calidad del servicio ofertado.
- Búsqueda de fórmulas comerciales novedosas y de rediseño de las operaciones comerciales consolidadas para incrementar la eficiencia global
- Desarrollo de nuevos proyectos logísticos con proyección internacional.

En 2018, las principales actuaciones comerciales que se han llevado a cabo son las que a continuación se detallan:

- Mejora de la calidad del servicio. En ese sentido, se ha observado una evolución positiva de los indicadores de puntualidad y en la fiabilidad del servicio de transporte.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Análisis de nuevos proyectos logísticos y prospección de nuevos mercados para incrementar el volumen de negocio de la sociedad y acceder a nuevos clientes.
- Diseño de planes específicos de grandes clientes con adaptación de la oferta a sus necesidades y mejora de los compromisos de fiabilidad y puntualidad.
- Puesta en marcha de una oferta comercial de frecuencia en el Corredor Madrid-Valencia garantizando una conexión de calidad y competitiva para el transporte ferroviario de mercancías.
- Desarrollo de nuevos proyectos comerciales de carácter internacional. En ese sentido, destaca el arranque de un tráfico de semirremolques entre Barcelona y Luxemburgo, un servicio de autopista ferroviaria pionero en España.

ESTRATEGIA DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN

Renfe Mercancías, a través del Plan de Gestión 2017-2019, identificó como una necesidad ineludible la transformación profunda de la gestión de las operaciones. Se hace necesario abordar un proceso de modificación radical de las pautas tradicionales de gestión para iniciar una nueva etapa basada en la introducción del criterio de eficiencia como premisa básica de la operación y la orientación al cliente como objetivo transversal de toda la organización.

En 2018, se ha avanzado de manera significativa en el proceso de digitalización de la gestión de las operaciones como elemento clave para la mejora de la eficiencia y de la calidad del servicio prestado. La sociedad se encuentra inmersa en una etapa de transformación de sus sistemas de control de la producción siendo los hitos más reseñables alcanzados los que a continuación se exponen:

- Implantación de un nuevo sistema tecnológicamente avanzado de control de la actividad y de planificación de servicios.
- Diseño y desarrollo de apps para la gestión de la operación.
- Ejecución de un nuevo Centro de Gestión de las Operaciones de Renfe Mercancías integrado por un equipo multidisciplinar de profesionales con clara orientación al cliente y con una atención personalizada e ininterrumpida.

En definitiva, se pretende que la transformación digital de la compañía actúe como motor de cambio en la gestión integral de la Sociedad con los siguientes objetivos:

- Incrementar su competitividad.
- Afrontar su futuro en un entorno de libre competencia y de cambio constante.
- Mejorar la eficiencia global del sistema de transporte de mercancías.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Incrementar la penetración del modo ferroviario en la movilidad de las mercancías.
- Impulsar la complementariedad de modos para ofrecer un servicio de transporte integral que cubra las necesidades del tejido industrial.

SÍNTESIS DEL EJERCICIO

El desarrollo de las líneas de actuación recogidas en el Plan de Gestión, dando continuidad a los procesos de transformación iniciados en el primer año de aplicación del mismo, ha supuesto en 2018 un avance significativo en la modernización de la capacidad de gestión de la Sociedad.

En este ejercicio, se ha continuado trabajando en la nueva estrategia comercial con el diseño de líneas específicas de gestión por mercado y la potenciación de los tráficos internacionales. Así mismo, la eficiencia de la sociedad ha seguido mejorando, se ha materializado la licitación para la enajenación del material declarado excedentario y se ha avanzado de manera notable en el desarrollo de los sistemas tecnológicos de gestión de la operación.

No obstante, los resultados de la compañía se han visto condicionados por la incidencia de factores en entornos competitivos determinados (tráficos internacionales condicionados por la conflictividad laboral en los ferrocarriles franceses) en los que la capacidad de gestión de la sociedad es muy limitada.

RESULTADOS

Renfe Mercancías ha cerrado el año con unos ingresos totales de 219,4 millones de euros en términos absolutos, lo que representa un descenso sobre 2017 del 3,6%, En 2018 se registraron ingresos extraordinarios por venta de material por importe de 2,7 millones de euros.

Los ingresos de tráfico alcanzan la cifra de 207,0 millones de euros, con un decremento del 5,4% respecto al año 2017. El comportamiento por áreas de negocio ha sido heterogéneo, con ligeros incrementos de actividad en Siderúrgicos, +1,0% y en Ancho Métrico del +0,8%, y con reducciones en Intermodal, -6,9%, Multiproducto, -7,7% y Automóviles -12,7%.

Por otra parte, las UTES, han aportado ingresos por consolidación de 6,9 millones de euros, un 11,4% más que en 2017.

En el capítulo de Gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones, materiales y servicios prestados por proveedores externos e intragrupo), se alcanza la cifra de 221,7 millones de euros, lo que supone una disminución de 6,9 millones, un 3,0%, en relación al año 2017.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Por partidas más significativas podemos destacar:

- Gastos de Personal: el gasto registrado en el ejercicio ascendió a 71,6 millones de euros con un ahorro respecto a 2017 de 4,5 millones, -6,0%, en línea con la reducción de la plantilla media, -8,4%. Los costes de las indemnizaciones, incluidos en la cifra anterior y derivados del Plan de Desvinculaciones, han crecido en 0,7 millones de euros, un +15,2%.

- Energía de tracción: el incremento del gasto respecto al año anterior es de +1,6 millones de euros, un +4,1%, frente a una caída en la producción medida en Toneladas Kilómetro Brutas del 2,0%. En la energía eléctrica se produjo una disminución de la producción asociada, un 3,8% junto con una ligera disminución de los precios medios, mientras que en el caso de la energía diésel, su precio aumentó de forma significativa, en torno al 20 % y, además, su producción asociada creció un 4,0%.

- Cánones ADIF: el importe de los cánones asociados a la utilización de líneas ferroviarias de la Red de Interés General ha disminuido en 1,0 millones de euros, un 20,3% inferior al del año 2017. Por el contrario, los asociados a la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias crecen por valor de 1,1 millones de euros frente a 2017, si bien estos entraron en vigor el 1 de julio de 2017. En su conjunto esta partida incrementa el gasto en 0,1 millones de euros, un 1,5% por encima del año 2017.

- Los servicios prestados por ADIF se reducen en 2,6 millones de euros frente a 2017, un -11,1%.

- El gasto asociado a operaciones en terminales no ADIF caen ligeramente frente a 2017 en 0,1 millones de euros, un -0,9%

- El gasto agrupado en el concepto de resto de servicios crece respecto al año 2017 en 0,2 millones de euros, un +1,2%

- Servicios de empresas del Grupo: esta partida registra 51,8 millones de euros, con una disminución respecto a 2017 de 1,5 millones, un -2,7%.

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 sociedad en el ejercicio 2018 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Al cierre del ejercicio 2018 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de 35,45 días (37,58 días en el ejercicio 2017).

El conjunto de medidas adoptadas ha permitido obtener un resultado bruto de explotación (EBITDA) negativo de 2,3 millones de euros, con una desviación negativa de 1,4 millones de euros sobre el registrado en 2017.

La dotación a la amortización del año 2018 se sitúa en 23,1 millones de euros. Los retiros de inmovilizado se sitúan en 2,8 millones de euros, frente a los 0,7 millones de euros de 2017, de los que 1,1 millones de euros están asociados al proceso de enajenación de material.

Por otro lado, el resultado financiero mejora en 0,6 millones de euros, como consecuencia de unos menores gastos financieros por 0,4 millones de euros derivados de la evolución favorable de los tipos de interés, y unos mayores ingresos por dividendos por 0,2 millones de euros.

Finalmente, el Resultado antes de impuestos se sitúa en -30,8 millones de euros. Esta cifra supone empeorar en 5,1 millones, un 19,7%, los resultados obtenidos por la sociedad en el ejercicio 2017.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2018 vs 2017 de las principales magnitudes de tráfico, sí como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Mercancías, SME, S.A.

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Ingresos de Tráfico	206,99	218,74	-11,74	-5,4
	Otros Ingresos	12,44	8,98	3,46	38,5
+	TOTAL INGRESOS	**219,43**	**227,71**	**-8,28**	**-3,6**
	GASTOS				
	Personal	71,59	76,13	-4,53	-6,0
	Energía de tracción	39,47	37,91	1,56	4,1
	Cánones (2)	5,30	5,22	0,08	1,5
	Servicios Adif	21,05	23,69	-2,64	-11,1
	Servicios Intragrupo	51,85	53,31	-1,46	-2,7
	Tráfico de Mercancías en Puertos y Terminales	15,09	15,23	-0,13	-0,9
	Resto de Servicios	17,39	17,18	0,21	1,2
-	TOTAL GASTOS	**221,74**	**228,67**	**-6,92**	**-3,0**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**-2,32**	**-0,95**	**-1,36**	**-142,9**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	25,96	22,98	2,99	13,0
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-28,28**	**-23,93**	**-4,35**	**-18,2**
	Ingresos Financieros	1,37	1,18	0,19	16,2
	Gastos Financieros	3,32	3,71	-0,39	-10,5
+/-	Resultado Financiero	-1,95	-2,53	0,58	23,0
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	-0,53	0,78	-1,30	-168,0
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-30,76**	**-25,69**	**-5,07**	**-19,7**
-	Impuesto sobre Beneficios	-8,04	-8,71	0,67	7,6
=	**RESULTADO**	**-22,71**	**-16,98**	**-5,74**	**-33,8**

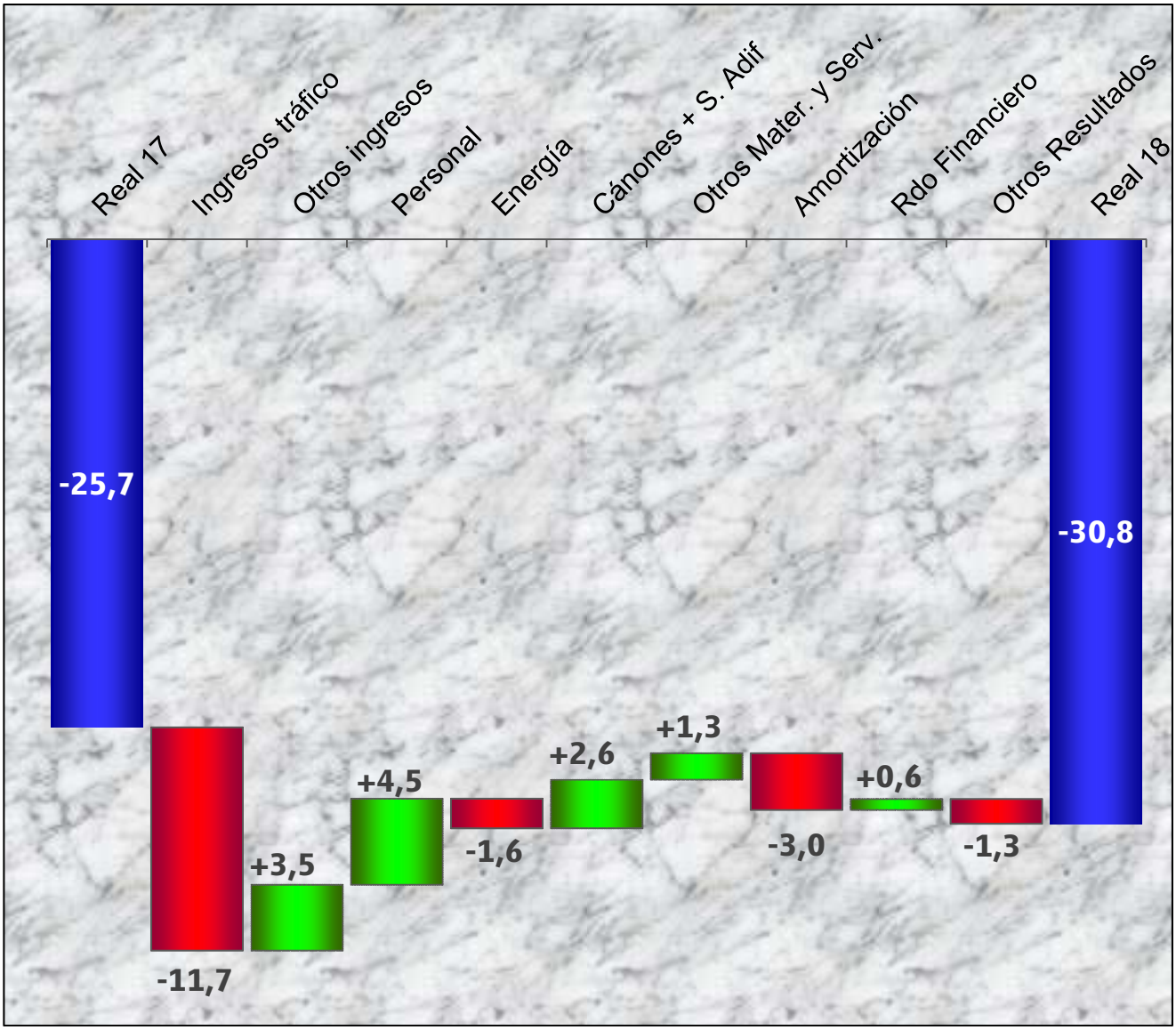
Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	99,0	99,6	**-0,6**
Al EBIT (%)	88,6	90,5	**-1,9**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	87,7	89,9	**-2,2**
Al Resultado (%)	90,6	93,1	**-2,4**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 75% Canon Infraestructura.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2018 vs 2017
Renfe Mercancías, SME, S.A.
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2018 IMPORTE (miles Euros)	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.	2017 % s/ TOTAL	2017 % ACUM.
Total ADIF	**26.380,5**	23,8	23,8	25,2	25,2
Servicios ADIF	21.054,5	19,0		20,7	
Canon Infraestructura	3.991,5	3,6		4,4	
Canon Estaciones	1.334,5	1,2		0,2	
Servicios Intragrupo (*)	**51.845,3**	46,8	70,7	46,5	71,7
Tráfico de mercancías en puertos y terminales	**15.094,0**	13,6	84,3	13,3	85,0
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**1.649,2**	1,5	85,8	1,3	86,3
Canon util. líneas otros administradores	**1.182,5**	1,1	86,9	1,0	87,3
Otros gastos tráfico de mercancías	**630,6**	0,6	87,4	1,0	88,3
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**763,7**	0,7	88,1	0,6	88,9
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**500,9**	0,5	88,6	0,5	89,4
Energía U.D.T.	**248,5**	0,2	88,8	0,2	89,6
Tributos	**220,2**	0,2	89,0	0,2	89,9
Trabajos Realizados por Terceros	**174,7**	0,2	103,4	0,0	103,4
Estudios y Consultorías	**119,9**	0,1	89,4	0,3	90,2
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	**113,8**	0,1	92,8	0,0	93,2
Resto	**11.783,3**	10,6	100,0	10,1	100,4
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**110.707,0**	**100,0**	**100,0**	**100,4**	**100,4**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
INGRESOS DE TRÁFICO			
Millones de Euros	206,99	218,74	-5,4
Percepción Media (Céntimos de € / T.K.)	3,27	3,31	-1,1
TRÁFICO			
TEU (Miles de unidades equivalentes)	556	569	-2,3
Toneladas (Miles)	18.318,8	19.633,2	-6,7
TEU - kilómetro (Millones)	206	223	-7,6
Toneladas - Kilómetro (Millones)	6.324,0	6.609,9	-4,3
OFERTA			
T. K. B. (Millones)	15.567,9	15.892,7	-2,0
T. K. B. Diésel (Millones)	3.747,9	3.604,0	4,0
T. K. B. Eléctricas (Millones)	11.820,0	12.288,6	-3,8
Kilómetros - Tren (Miles)	16.134,4	16.742,1	-3,6
TB / Tren	965	949	1,6
APROVECHAMIENTO			
TKN / TKB (%) (1)	40,6	41,6	-1,0
Ingresos / Km. Tren	12,83	13,07	-1,8
TN / Tren	392	395	-0,7
PERSONAL			
Número medio de personas	1.045,3	1.141,2	-8,4

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

MERCADO INTERMODAL

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	2.018	2.142	-5,8
Tráfico Nacional Terrestre	1.778	1.566	13,6
Tráfico Nacional Total	**3.796,3**	**3.707,1**	**2,4**
Importación	1.034	1.143	-9,6
Exportación	839	943	-11,0
Tráfico Internacional Total	**1.872,1**	**2.085,8**	**-10,2**
TOTAL	**5.668,4**	**5.792,9**	**-2,2**

Toneladas Kilómetro (Millones)

CONCEPTO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	789	897	-12,0
Tráfico Nacional Terrestre	676	634	6,5
Tráfico Nacional Total	**1.464,7**	**1.531,1**	**-4,3**
Importación	293	325	-9,8
Exportación	278	320	-13,0
Tráfico Internacional Total	**571,2**	**644,8**	**-11,4**
TOTAL	**2.035,9**	**2.175,9**	**-6,4**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

VAGON COMPLETO

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	3.646	3.563	2,3
CARBONES	2.277	2.936	-22,4
CARBONES Y GRANELES A.M.	986	1.408	-30,0
CEREALES	809	741	9,2
AUTOS	530	551	-3,8
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	388	323	20,2
PIEDRAS Y TIERRAS	528	692	-23,7
CEMENTOS	701	667	5,2
PRODUCTOS QUÍMICOS	444	375	18,5
ACEITES	303	370	-18,2
MADERAS	234	200	17,0
BUTANO Y PROPANO	276	253	9,1
PAPEL	115	115	-0,0
ABONOS	91	96	-5,5
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	197	123	60,4
SAL	0	60	-100,0
MINERALES	50	49	2,9
CALIZAS	49	48	1,0
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	24	49	-52,3
CENIZAS VOLANTES	61	43	42,1
TTES. MILITARES	25	9	174,0
CUALQUIER MERCANCÍA	0	0	0,0
TTES. EXCEPCIONALES	0	1	-100,0
TRÁFICO NACIONAL	**11.733,6**	**12.672,1**	**-7,4**
IMPORTACIÓN	366	487	-24,8
EXPORTACIÓN	551	681	-19,2
TRÁFICO INTERNACIONAL	**916,9**	**1.168,2**	**-21,5**
TOTAL	**12.650,5**	**13.840,3**	**-8,6**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

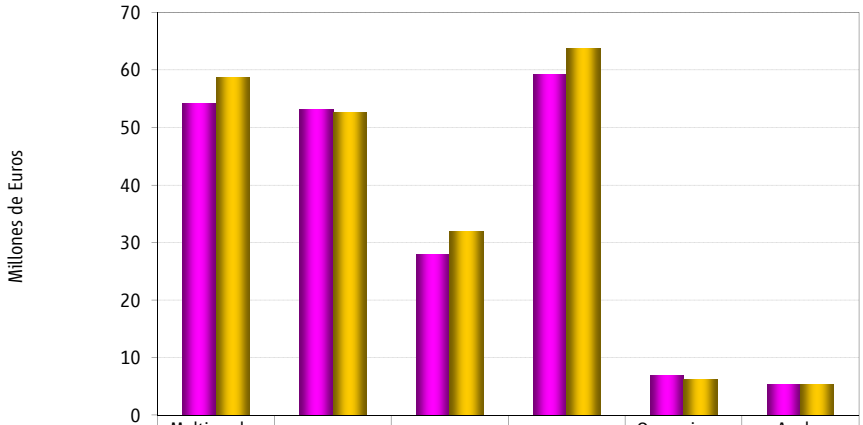
VAGON COMPLETO

Toneladas Kilómetro (Millones)

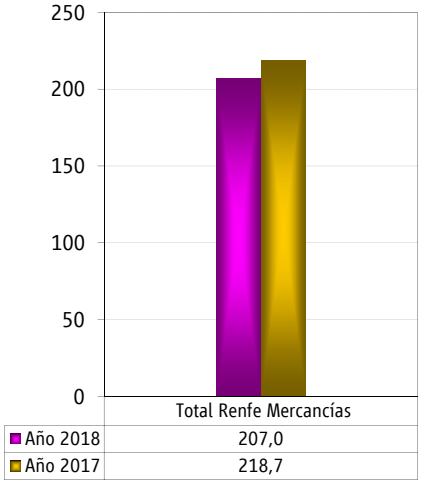
CONCEPTO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	2.073	2.014	2,9
AUTOS	300	316	-5,2
CARBONES	284	368	-22,8
MADERAS	200	164	22,0
CEREALES	170	155	10,0
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	137	145	-5,3
CEMENTOS	133	125	6,9
PRODUCTOS QUÍMICOS	143	143	0,3
BUTANO Y PROPANO	130	120	8,6
PAPEL	76	76	0,3
ACEITES	79	117	-32,2
PIEDRAS Y TIERRAS	22	34	-37,0
CARBONES Y GRANELES A.M.	7	12	-36,0
SAL	0	15	-100,0
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	46	22	107,6
ABONOS	29	21	34,7
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	8	16	-53,0
CENIZAS VOLANTES	24	17	41,8
MINERALES	8	8	2,9
TTES. MILITARES	12	4	215,7
CALIZAS	1	1	0,4
CUALQUIER MERCANCÍA	0	0	0,0
TTES. EXCEPCIONALES	0	0	-100,0
TRÁFICO NACIONAL	**3.882,0**	**3.891,0**	**-0,2**
IMPORTACIÓN	163	231	-29,5
EXPORTACIÓN	243	312	-22,0
TRÁFICO INTERNACIONAL	**406,2**	**543,1**	**-25,2**
TOTAL	**4.288,1**	**4.434,0**	**-3,3**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Ingresos de tráfico Mercancías

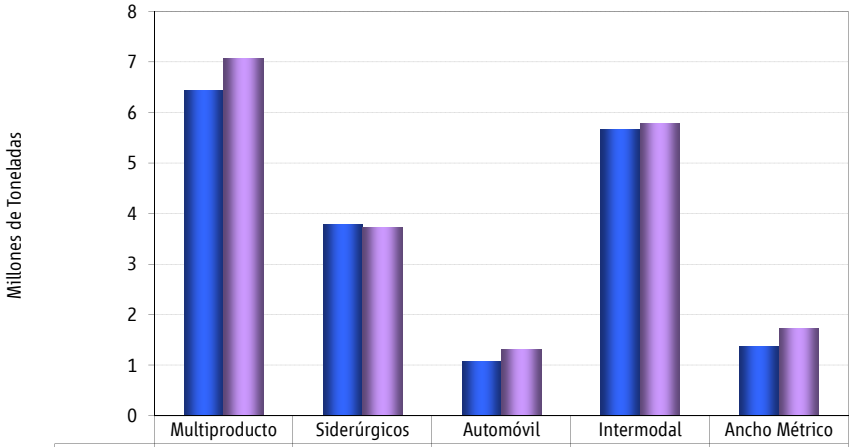


	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Operaciones UTE	Ancho Métrico
Año 2018	54,2	53,2	28,0	59,3	6,9	5,4
Año 2017	58,7	52,7	32,0	63,7	6,2	5,4

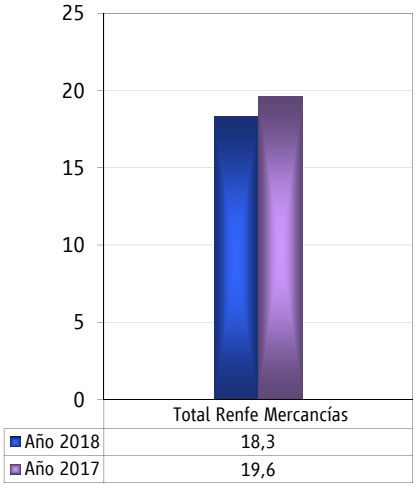


	Total Renfe Mercancías
Año 2018	207,0
Año 2017	218,7

Toneladas



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico
Año 2018	6,43	3,78	1,07	5,67	1,37
Año 2017	7,07	3,72	1,32	5,79	1,73

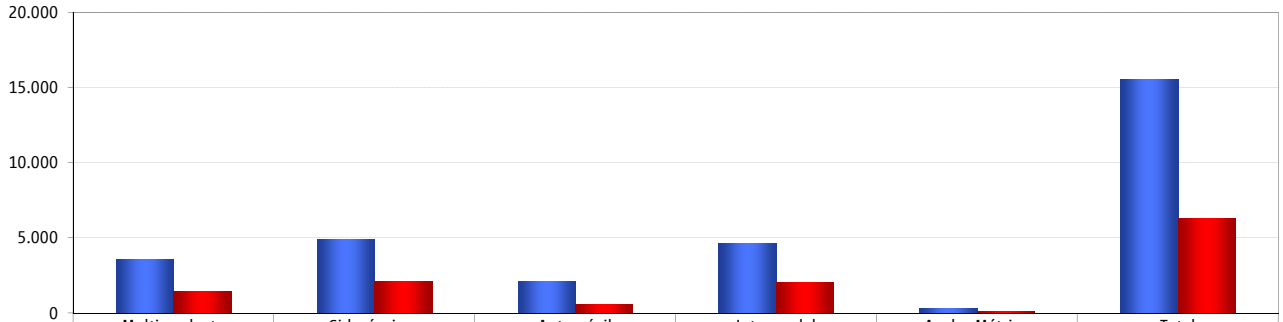


	Total Renfe Mercancías
Año 2018	18,3
Año 2017	19,6

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

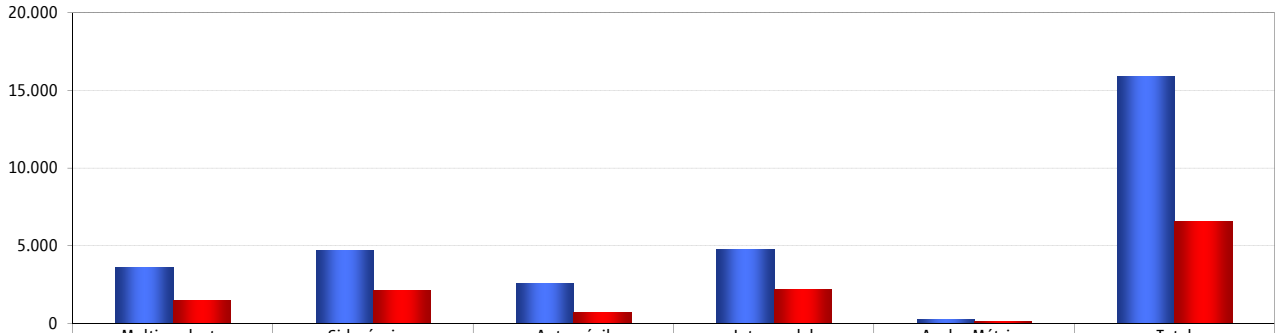
TKB: Millones de Toneladas Kilómetro Brutas
TKN: Millones deToneladas Kilómetro Netas

Año 2018
Tráfico



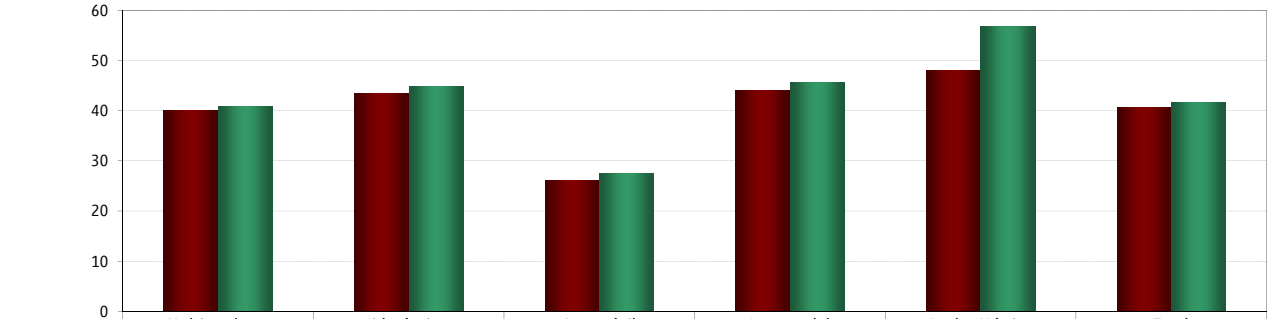
	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
TKB	3.568,9	4.934,3	2.152,0	4.611,1	301,5	15.567,9
TKN	1.431,8	2.149,7	561,9	2.035,9	144,8	6.324,0

Año 2017
Tráfico



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
TKB	3.586,3	4.696,7	2.573,4	4.760,2	276,0	15.892,7
TKN	1.463,5	2.105,3	708,5	2.175,9	156,6	6.609,9

Aprovechamiento(%)



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
Año Actual	40,12	43,57	26,11	44,15	48,02	40,62
Año anterior	40,81	44,83	27,53	45,71	56,74	41,59

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

RENFE Mercancías, SME, S.A

CIERRE 2018	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	206.994	-664	206.330	206.330	
Ingresos de Tráfico	**206.994**	**-664**			
Alquileres y Cánones	3.531	18	3.549	3.549	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	2.667	0	2.667	2.667	(4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(4)
Otros Ingresos	1.357	20	1.378	1.378	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	537	0	537	537	(1)
Convenios ADIF	4.344	0	4.344	4.344	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	0	0	0	0	
Ingresos Varios	**12.435**	**39**			
TOTAL INGRESOS	219.429	-625			
Personal (*)	71.594	783	72.377	72.377	
Energía de Tracción	39.470	79	39.549	38.729	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				820,3	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	0	0	0	0,3	(3)
Cánones	5.300	26	5.326	5.326	(2)
Servicios Adif	21.055	-73	20.982	20.982	(2)
Resto de Servicios	84.326	-21	84.305	84.305	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-893	-893	-893	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	221.745	-98			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	-2.315	-528			
Amortizaciones	23.146			23.146	
Retiros del Inmovilizado	2.818			2.818	(4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(4)
Otros Resultados					
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-28.280	-528	-28.807	-28.807	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	1.369			1.369	
Diferencias de cambio (ingreso)				0	
Gastos financieros	3.318			3.318	
Diferencias de cambio (gasto)				0	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0	
Resultado Financiero	**-1.950**			**-1.950**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	-625				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-98				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**-528**	**528**			
Ingresos Excepcionales	0	0			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	**0**	**0**			
Resultado antes de Impuestos	-30.757			-30.757	
Impuesto sobre Beneficios	-8.044			-8.044	
RESULTADO DEL EJERCICIO	-22.713			-22.713	

(1) Otros Ingresos de Explotación (9.807 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (149.342 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (821 miles de €)
(4) Resultados por enajenaciones y otros (-151 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2018 el importe realizado por la sociedad Renfe Mercancías, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 13.176 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	10.122,7
Inversiones financieras	3.053,8
Total	**13.176,5**

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

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Grandes Reparaciones del material rodante 2018	8.157,6	61,9
Adquisición del 25,45% de las acciones de Pecovasa Renfe Mercancías, SME, S.A.	3.053,8	23,2
Plan de transformación de procesos y sistemas	722,6	5,4
Reparación por accidente de dos locomotoras	376,4	2,9
Refuerzo del conjunto de tracción de 434 vagones de mercado Multiproducto	240,9	1,8
Cambio tensores y tracción reforzada en parque de Renfe Mercancías	202,3	1,5
Homogeneización y modernización de componentes en locomotoras s/251	167,3	1,3
Transformación de vagones MC3 y MC4 para transporte a temperatura controlada	90,0	0,7
Adquisición y suministro de 815 toldos de poliéster revestidos de PVC para vagones tipo JJ5, JJ92 y JJ93	89,4	0,7
Recrecido de 180 vagones XX para transporte de madera	41,8	0,3
Obra de mejora de los aseos y vestuarios de agentes de tracción de Renfe Mercancias en Barcelona Sants	22,9	0,2
Refuerzo del conjunto de tracción de vagones del mercado de Siderúrgicos	11,5	0,1

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUVGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Además de las lógicas inversiones asociadas al mantenimiento, mejora y seguridad del material rodante que permite desarrollar la actividad a esta sociedad, hay que destacar el proyecto del Plan de Transformación de Procesos y sistemas, iniciado ya en ejercicios anteriores, a través del cual, y con una ejecución que abarca varios ejercicios, se persigue el objetivo de desarrollar y mejorar los sistemas de información tanto ligados a la producción y seguimiento de la misma, como a la gestión de clientes del negocio.

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2018 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Modernización y mejoras de material	9.377,2	71,1
Inversiones financieras	3.053,8	23,2
Otras inversiones	745,5	5,7
Total	**13.176,5**	**100,0**

Y la apertura de las inversiones en material rodante según el tipo del mismo es la siguiente:

importes en miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Vagones	8.621,6	91,9
Locomotoras varias series	755,6	8,1
Total	**9.377,2**	**100,0**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6.4. EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE MERCANCÍAS SME, S.A.

La sociedad Renfe Mercancías desarrolla la actividad descrita en el presente informe de gestión, fundamentalmente, a través de sus propios medios. El Grupo Renfe Mercancías está integrado por varias compañías especializadas en las distintas áreas de negocio de la sociedad. Estas sociedades filiales y participadas, en unos casos, le aportan flexibilidad a la hora de realizar algunos de los servicios complementarios al transporte, núcleo de su actividad, y, en otros casos, le permiten contar con socios estratégicos que mejoran su posicionamiento en determinados mercados.

Dentro de estas sociedades pueden distinguirse aquellas en las que la participación de Renfe Mercancías supera el 50% o es mayoritaria, de aquellas otras en las que dicha participación es minoritaria.

Los dos grupos señalados consolidan en las cuentas del Grupo RENFE-Operadora consolidado.

Respecto de las primeras, dentro de este punto se incluye, para cada una de ellas, información sobre su actividad y principales magnitudes en el ejercicio 2018. Se trata de:

DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN RENFE MERCANCÍAS, S.M.E.,S.A.
Logirail, S.M.E., S.A.	100%
PECOVASA RENFE Mercancías, SME, S.A.	85,4%

Respecto de las segundas, la relación y el porcentaje de participación de Renfe Mercancías en las mismas, es la siguiente:

DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN RENFE MERCANCÍAS S.M.E., S.A.
Alfil Logistics, S.A.	40%
Construrail, S.A.	49%
Conterail, S.A.	50%
TRANSFESA, S.A.	20,3%
SEMAT, S.A.	36,3%
Intercontainer Ibérica, S.A. (en liquidación)	46%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	49%
Intercontainer Interfrigo,S.A. (en liquidación)	3,8%

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

En marzo de 2017 se inició el proceso de enajenación de la participación de Renfe Mercancías en Transfesa y Semat. Siguiendo las recomendaciones del Consejo Consultivo de Privatizaciones, y con el objetivo de dar la máxima transparencia, concurrencia y publicidad al proceso, Renfe Mercancías licitó un concurso para la contratación de un Asesor Financiero independiente que asesorase en todo el proceso de venta en modalidad de subasta, el cual quedó adjudicado a Grant Thornton.

Grant Thornton procedió a la realización de los IM (Information Memorandum o Cuaderno de Venta) con la información relevante de las Sociedades y los NDA (Non Disclosure Agreements o Acuerdos de Confidencialidad), y procedió a anunciar, dando la máxima difusión, la intención de Renfe Mercancías de vender estas participaciones contactando directamente con los potenciales candidatos mediante el envío de Teasers (extractos de información relevante), a un total de 35 candidatos tanto nacionales como internacionales. De estos candidatos, siete firmaron el acuerdo de confidencialidad y recibieron el Cuaderno de Venta de las compañías.

Tras analizar dicha documentación por parte de los candidatos interesados, se recibieron dos ofertas no vinculantes.

En ambos casos, las ofertas recibidas quedaron muy alejadas del valor de mercado estimado por el experto independiente, por lo que su aceptación se consideró contraria a los intereses de Renfe Mercancías, y en consecuencia el Comité de Dirección de RENFE Operadora decidió desestimarlas.

6.4.1. LOGIRAIL, SME, S.A.

6.4.1.1 Introducción

LogiRAIL tiene por objeto social la realización de la gestión, disposición, explotación y administración de todo tipo de bienes, derechos y servicios relacionados con cualquier actividad de transporte terrestre y comunicaciones y el asesoramiento, desarrollo, elaboración y aplicación de análisis, planes e informes en materia de ingeniería e informática. Asimismo, la Sociedad podrá efectuar todo tipo de trabajos de consultoría, estudios e informes de organización, así como la formación y desarrollo de Recursos Humanos.

La totalidad del accionariado pertenece a Renfe Mercancías.

6.4.1.2. Resultados y Principales Magnitudes

En el cierre del ejercicio 2018, los ingresos se sitúan en 21,6 millones de euros (17,6 millones en 2017).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El resultado de explotación y el resultado antes de impuestos del ejercicio 2018, registra saldos de 1,9 millones de euros (8,9% sobre ingresos) y 1,9 millones de euros (8,9% sobre ingresos) respectivamente, mejorando en ambos casos significativamente respecto a 2017.

Los ingresos crecen en casi 4 millones de euros, un 23% más que al cierre de 2017. Durante el ejercicio se ha continuado con las acciones que se iniciaron en el ejercicio precedente tendentes al desarrollo y la consolidación de nuevas líneas de negocio, donde ya fueron visibles los resultados, alcanzándose un alto grado de eficiencia en las mismas.

En el año 2018 se continúa avanzando en el proceso de diversificación de los productos que comercializa LogiRAIL, potenciando todos aquellos que representen un mayor valor añadido e incorporando nuevas líneas de negocio.

Como ejemplos se pueden enumerar, entre otros, los siguientes:

- Servicios de consultoría en el proyecto de Dallas (USA)
- Asistencia técnica a bordo de trenes convencionales
- Prestación de servicios de asistencia técnica a vagones (VISIA) para Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- Proyecto “Taller móvil” para la prestación de servicios de reparación e inspección técnica de vagones de mercancías
- Servicios ferroviarios y de operaciones en tierra a clientes privados (Volkswagen, ArcelorMittal)

6.4.2. PECOVASA RENFE MERCANCÍAS SME, S.A.

6.4.2.1. Introducción

La Sociedad fue creada el 4 de julio 1988, estando la estructura accionarial repartida de la siguiente forma: Renfe Mercancías con un 60%, Comsa Rail Transport, S.A.U. con un 15%, Deutsche Bahn Ibérica Holding con un 14,55%, Trans European Rail con un 9,55% y el Grupo Logístico Suardíaz el restante 0,90%.

Su actividad principal se basa en la prestación de servicios logísticos integrales especializados en el transporte ferroviario de automóviles y gestión de centros logísticos para el automóvil.

En el mes de junio de 2018 Renfe Mercancías formalizó la adquisición, por una parte, el 15% de acciones en manos de Comsa Rail Transport, SAU y, por otra, el 9,5% en manos de Trans European Rail, S.A. así como el 0,9% que posee el Grupo Logístico Suardíaz S.L.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Tras esta operación de compraventa, la composición accionarial de Pecovasa queda como sigue:

ACCIONISTA	% CAPITAL	NOMINAL (€)
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	85,45 %	7.352.775,42 €
Deutsche Bahn Ibérica Holding, S.L.	14,55 %	1.252.151,41 €
TOTAL	**100 %**	**8.604.926,83€**

6.4.2.2. Resultados y Principales Magnitudes

Al cierre de 2018, la cifra de negocio se sitúa en 15,1 millones de euros, en torno a un 2% por debajo de la cifra alcanzada en el ejercicio anterior, donde esta magnitud se situó en 15,4 millones.

El volumen de vehículos transportados por la sociedad ha sido de 253.482 unidades, lo que supone una disminución con respecto al ejercicio anterior de un 3,7%.

Este descenso tiene una doble justificación: por un lado, más del 80% de los vehículos transportados por Pecovasa tienen como destino mercados de otros países, habiéndose registrado durante el ejercicio numerosas huelgas en Francia que han traído como consecuencia la cancelación de numerosos servicios de tráficos ferroviarios. Así mismo, el cambio de legislación respecto a los vehículos diésel ha obligado a las fábricas a modificar su producción, lo que ha supuesto diversos paros y ajustes productivos en las fábricas de automóvil, lo que también ha repercutido en las necesidades de transporte.

A pesar de estas reducciones en actividad, la sociedad ha conseguido mejorar sus resultados, pasando de un resultado de explotación en 2017 de 158.345 euros a 502.227 euros a cierre del ejercicio 2018.

De esta forma, la sociedad registra al finalizar el ejercicio un beneficio después de impuestos de 381.133 euros, frente al obtenido en 2017 de 112.617 euros.

Pecovasa posee una sociedad participada denominada Puerto Seco Ventastur, en la que ostenta el 79,9% del capital. Esta sociedad se encuentra sin actividad desde el año 2015 y está en fase de liquidación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6.5. NEGOCIOS CONJUNTOS

Como consecuencia del desarrollo del negocio existen una serie de uniones temporales de empresas (UTE's) con otros socios que se detallan a continuación:

6.5.1. UTE ECO-Cargo

Los valores de la cuenta de la Unión temporal de Empresas UTE ECO CARGO en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 han sido los siguientes:

	Miles de euros
BALANCE	
Inmovilizado	3.425
Cuentas a cobrar	2.828
Periodificaciones	41
Tesorería	0
Capital	60
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-35
Deudas a LP	2.659
Proveedores	279
CUENTA DE RESULTADOS	
Ventas	14.919
Aprovisionamientos	0
Gastos Personal	0
Servicios Exteriores	-14.383
Amortizaciones	-469
Gastos Financieros	-85

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2018, arroja un beneficio de mil euros.

Esta UTE inició su actividad el 1 de marzo de 2016. Fue creada para la prestación del servicio integral de transporte combinado de residuos urbanos desde las plantas de transferencia hasta el complejo medioambiental de Cerceda y al vertedero de Areosa, en A Coruña.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6.5.2. UTE TILO

Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 han sido los siguientes:

	Miles de euros
BALANCE	
Inmovilizado	221
Cuentas a cobrar	1.313
Periodificaciones	455
Tesorería	80
Acciones propias	1.200
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	467
Deudas LP	0
Pasivo corriente	403
CUENTA DE RESULTADOS	
Ventas	3.151
Aprovisionamientos	-923
Gastos Personal	-902
Servicios Exteriores	-1.103
Amortizaciones	-74
Gastos Financieros	2

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2018, arroja un beneficio de 151 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 8 de octubre de 2014. Fue creada para la gestión y prestación de servicios complementarios y comercialización a empresas ferroviarias y otros candidatos en el centro logístico de Madrid-Abroñigal.

6.5.3. UTE Mérida

Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE MÉRIDA en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2018 han sido los siguientes:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Miles de euros

BALANCE

Inmovilizado	16
Cuentas a cobrar	52
Periodificaciones	0
Tesorería	3
Acciones propias	140
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-133
Deudas a LP	0
Pasivo corriente	64

CUENTA DE RESULTADOS

Ventas	114
Aprovisionamientos	-33
Gastos Personal	-46
Servicios Exteriores	-144
Amortizaciones	-7
Gastos Financieros	0

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2018 arroja unas pérdidas de 116 miles de euros.

Esta UTE se constituyó el 2 de noviembre de 2017, para la gestión de servicios y comercialización en la Terminal de transporte de mercancías de Mérida (Badajoz).

6.5.4. UTE Maniobras SAV

Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE MANIOBRAS SAV en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de resultados a 31 de diciembre de 2018 han sido los siguientes:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Miles de euros

BALANCE

Inmovilizado	3
Cuentas a cobrar	790
Periodificaciones	0
Tesorería	475
Acciones propias	540
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	319
Deudas a LP	0
Pasivo corriente	409

CUENTA DE RESULTADOS

Ventas	2.275
Aprovisionamientos	-225
Gastos Personal	-1.079
Servicios Exteriores	-660
Amortizaciones	-0,5
Gastos Financieros	0

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2018 arroja un beneficio de 310 miles de euros.

Esta UTE se constituyó el 27 de noviembre de 2017, para la ejecución de contrato de la gestión de servicios de maniobras y otros relacionados con las operaciones del tren en las terminales de transporte de mercancías de Madrid-Abroñigal/Santa Catalina y Vicálvaro Mercancías.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

6.6. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE MERCANCÍAS, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2018

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	D. JOSE GARCÍA GARCÍA.
	D. JOAN TORRES CAROL.
	D. JOSÉ LUIS CACHAFEIRO VILA.
	D, ALVARO RODRÍGUEZ DAPENA.
	Dª. MARÍA DEL CARMEN GARCÍA FRANQUELO.
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

7. RENFE FABRICACION Y MANTENIMIENTO, SME, S.A.

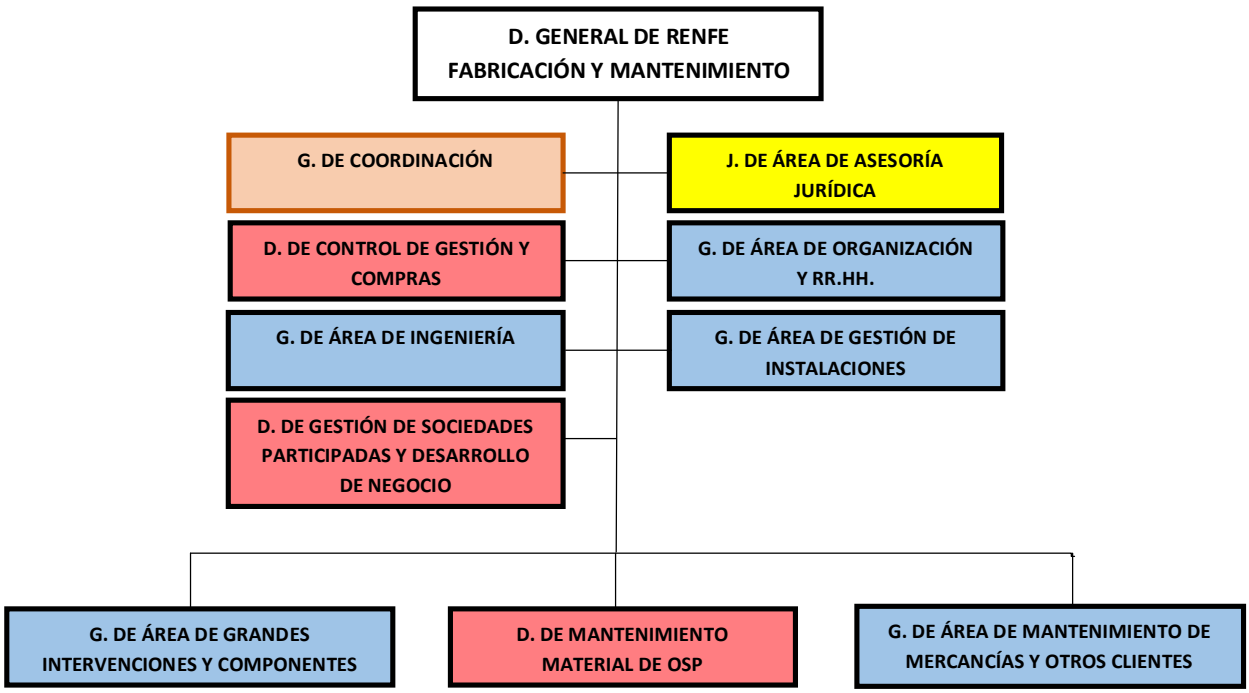
7.1. INTRODUCCIÓN

Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A., tiene como objeto social la prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, así como la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios complementarios ó vinculados a los mismos.

Estas actividades pueden ser desarrolladas por la Sociedad directa ó indirectamente.

Sus principales clientes son las empresas operadoras del Grupo Renfe: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

Renfe Fabricación y Mantenimiento ajustó su organización, fundamentalmente en lo referente a la organización de la producción de sus servicios de mantenimiento, con fecha 29 de octubre de 2018, siendo el principal propósito el de conseguir un mayor grado de especialización de las áreas de mantenimiento, de acuerdo con las actividades que desarrollan y los clientes a los que prestan servicio.



Estas áreas de mantenimiento especializadas por clientes, pasan a ser las responsables del mantenimiento que se efectúa, tanto con recursos internos como externos, e incluyen las siguientes divisiones:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Dirección de Mantenimiento de Material de OSP, que aglutina las Gerencias de Mantenimiento de Madrid, Cataluña, Noroeste, Norte y Centro-Sur, así como la Gerencia de Mantenimiento de Otros Núcleos.
- El área de Grandes Intervenciones y Componentes que aúna todas las Bases de Mantenimiento Integral de Madrid, Valladolid, Málaga y Vilanova.
- El área de Mercancías y Otros Clientes que gestiona el servicio de mantenimiento de locomotoras, vagones y soporte.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la Sociedad de Fabricación y Mantenimiento en el ejercicio 2018, dedicando el último apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

Estado de Información No financiera

El estado de información no financiera de esta sociedad se presenta junto con el Informe de Gestión Consolidado del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

Los hechos más relevantes, que han condicionado el desarrollo operativo y económico del ejercicio, han sido:

1.- Evolución de la actividad. -

- En lo que se refiere al mantenimiento de primer nivel el volumen de actividad ha sido superior al del año 2017, debido al aumento en trenes AVE y en menor medida en el parque de material de Cercanías y Media Distancia. En Mercancías se ha registrado una ligera disminución de actividad tanto en locomotoras como en vagones, parte de este descenso se compensa con el aumento de actividad en el parque de Renfe Alquiler.

- En 2018, se ha continuado con un el elevado nivel de operaciones de segundo nivel realizadas en las Bases de Mantenimiento Integral (BMI) para clientes del Grupo RENFE, si bien existe un receso respecto a 2017 motivado por la necesidad de afrontar un mayor número de intervenciones de material más antiguo, con la mayor complejidad que ello supone. No obstante, se ha alcanzado un nivel de saturación de estas instalaciones, similar al del año anterior, donde también se están llevando a cabo operaciones complementarias de mejora de accesibilidad y homogeneización de imagen en la serie de autopropulsado eléctrico de Cercanías 447, así como de modernización de imagen en series 446 y 450, entre otras actuaciones.

  Por otra parte, se han mantenido en niveles similares las intervenciones de segundo nivel realizadas para las sociedades participadas, destacando también este año el overhaul realizado en trenes Alta Velocidad de la serie 103 fabricados por Siemens.

- Debido a esta saturación se continúa, en línea con años anteriores, con el traslado de algunas intervenciones de segundo nivel a Bases de Mantenimiento de primer nivel, con objeto de liberar capacidad en las Bases de Mantenimiento Integral (BMI).

- También se ha intensificado el mantenimiento de segundo nivel del material de ancho métrico de Renfe Viajeros con el objeto de implantar nuevos planes de mantenimiento, similares a los del resto de material de Renfe, que permitan asegurar la fiabilidad del material.

  En el resto de series de ancho métrico, aquellas con una vida útil menor, se ha continuado con un avance muy significativo con los proyectos específicos para la mejora de su fiabilidad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

2.- Medidas Organizativas.-

- Renovación de personal.

  Se continúa con el proceso de renovación y rejuvenecimiento dela plantilla, con la incorporación, a través de Oferta Pública de Empleo, de 110 nuevos trabajadores. En julio consolidaron plaza 55 trabajadores.

- Adecuación de horarios productivos

  Durante 2018, se ha continuado adaptando las jornadas de trabajo en varias Bases de Mantenimiento, buscando reforzar la presencia productiva de fin de semana, turnos partidos y jornadas específicas de tarde y noche, para una mejor adaptación de los horarios productivos a las necesidades de nuestros clientes.

  Especial mención al acuerdo sobre nuevas condiciones de trabajo para la internalización de 28 trenes CIVIAS en Madrid.

- Nuevas herramientas de gestión en RR.HH.

  Adaptación del sistema de control de presencia, lo que permite homogeneizar procesos y conseguir mejoras en gestión de RRHH e interrelacionar con el sistema SAP de nómina.

- Movilidad.

  Se han resuelto las convocatorias de movilidad geográfica y funcional en el ámbito de la Dirección General adjudicando las residencias definitivas a los trabajadores de nuevo ingreso.

  Se realiza proceso de selección para incorporarse al Proyecto CIVIAS.

3.- Actuaciones Comerciales. -

- Se ha firmado un contrato para cuatro años de servicios de Auscultaciones Dinámicas de Vía en Líneas de Alta Velocidad con Adif.

- Se han incrementado los servicios de torneado en diversas instalaciones de Renfe Fabricación y Mantenimiento para operadores y mantenedores privados de transporte de mercancías y obras. (AZVI, PLASSER, FGC, PROSUTEC…)

- Se ha realizado una revisión general de bogies del tren auscultador (“Séneca”) para Bombardier.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Se han puesto a disposición de la Universidad Carlos III, medios en la BMI de Madrid para estudios de medición de vibraciones en bogies de Cercanías.

- Se han llevado a cabo negociaciones y contactos técnicos con CP (Ferrocarriles Portugueses) para realizar intervenciones de segundo nivel en bogies Y32 tipo Corail.

- Se ha efectuado intervención R0 a locomotora S/308 y se ha realizado la venta de bogies reacondicionados 319 a Continental Rail.

- Se ha realizado asistencia técnica, reparaciones e intervenciones varias a vagones particulares nacionales e internacionales.

- Se han realizado cursos de formación técnica en vehículos para la mejora de la cualificación y adquisición de conocimientos técnicos a operadores de mantenimiento de Btren.

4.- Formación. -

Durante el año 2018 se han realizado 939 cursos, impartiéndose 46.873 horas, con 4.561 participantes.

La distribución, por contenidos, de las horas de formación es la siguiente:

5.- Plan de Sistemas.-

Dentro del Plan de Sistemas, para la modernización de los sistemas de información de Renfe Fabricación y Mantenimiento, se han realizado las siguientes actuaciones:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Contratación para evolución de los sistemas a una nueva y única versión de Máximo 7.6 (Gestión y control de la producción y almacenes y Software de Captura automática de datos.

- Implantación de herramientas de Optimización de Inventarios (ODI) para la mejora de la función logística y de aprovisionamiento de repuestos.

6.- Gestión Medioambiental y Eficiencia Energética. -

Medioambiente:

- En 2018 se ha renovado por tres años más el Certificado Ambiental de Renfe Fabricación y Mantenimiento por la Norma ISO 14001:2015, y ampliado su alcance a 47 instalaciones. Continua pendiente incluir la nueva BMI de Valladolid al no haberse producido aún el traslado.

  Se ha implementado la plataforma informática FARO para la gestión integral del sistema ambiental de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

- Se han llevado a cabo actuaciones de adecuación y mejora ambiental en las instalaciones relativas al almacenamiento de productos químicos y peligrosos, almacenamiento temporal de residuos peligrosos, adecuación de redes de vertidos y mejora de los sistemas de depuración y eliminación de focos de contaminación del suelo y las aguas subterráneas.

Eficiencia energética:

- Durante 2018 se han ejecutado tres de los siete proyectos integrales de cambio de iluminación a tecnología LED licitados, quedando desiertos cuatro, los cuales están en proceso de nueva licitación para ejecutarlos en 2019. Asimismo, se ha adjudicado el suministro de equipos de iluminación LED, vía Almacén, para la sustitución progresiva de los actuales al final de su vida útil.

- Se han llevado a cabo auditorías energéticas en 19 instalaciones, en cumplimiento del RD 56/2016 y preparado las bases para la demostración real de resultados en la BMI La Sagra, que se implementaran a lo largo de 2019.

7.- Otros hitos destacables en 2018:

Adaptaciones de vehículos OSP:

- Se ha continuado trabajando en la accesibilidad de los vehículos de la Serie 447 para personas con movilidad reducida (P.M.R.). Se han concluido 29 unidades en 2018, por lo que el acumulado de vehículos transformados se

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

eleva a 126, siendo el alcance del contrato de 165 unidades. En junio de 2018, se firmó un protocolo adicional para ampliar el número total a 181.

- Se sigue trabajando en la modernización de la imagen de la Serie 446, con inclusión de medidas de eficiencia energética como iluminación tipo LED. Se han terminado 26 vehículos en 2018 de un parque total de 151, por lo que el acumulado de unidades transformadas es ya de 80, siendo el alcance del contrato de 151 vehículos.

- Se ha trabajado en la mejora la imagen interior de la serie 450 y 451, incluido el pintado interior, tratamiento de mobiliario, sustitución de pavimentos defectuosos y cambio de tapizado de asientos. Durante 2018 se han realizado un total de 6 unidades de la serie 450 y 3 unidades de la Serie 451, por lo que el acumulado de vehículos trasformados es de 20 unidades de la Serie 450 y 3 de la Serie 451.

- Se ha trabajado en la mejora de la imagen interior de la serie 592, incluida la iluminación led. Durante 2018, se han terminado un total de 5 Unidades siendo el alcance del contrato de 21 vehículos.

Diseño y modificación de Vagones:

- Se ha realizado el estudio del diseño en vagones X7 y MM2 para poder prestar servicio como vagones quitanieves. Se ha ampliado el estudio con nuevas simulaciones y comienzo de la fabricación del prototipo. Durante 2018, se realizó el prototipo y está pendiente la realización de pruebas dinámicas.

- Se ha realizado el estudio y gestión de la modificación de vagones tolvas TT5 y MC3. Modificadas 8 TT5, siendo el alcance de la modificación de 15. En el caso de los MC3, se ha terminado la modificación de los 64 vagones elegidos para este proyecto.

Plan de adaptación e implantación del Sistema de Gestión Integrado de Renfe Fabricación y Mantenimiento:

- Se han adaptado, implantado y certificado durante 2018, la Integración de los Sistemas de Gestión ISO 9001, ISO 14000 y requisitos de la EEM en una única estructura documental del Sistema de Gestión de Mantenimiento, utilizando los formatos de RENFE- Operadora, donde se incluyen los riesgos asociados a los procesos, dándose respuesta a las exigencias de las normas ISO 9001 e ISO 14001, así como al reglamento (UE) 445/2011.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Se ha realizado el análisis y diseño funcional aprovechando la experiencia piloto de la plataforma informática a implantar para los sistemas de gestión integrados.

Plan de fiabilidad y mejora de confort de trenes de ancho métrico:

- Se ha iniciado un plan de fiabilidad y confort a todo el parque de vehículos de viajeros de ancho métrico. Se han finalizado 6 vehículos de la serie 2400, 4 vehículos de la serie 3300 y 7 unidades de la serie 3600.

  El plan consiste en actuaciones sobre los principales equipos, revisando su situación para mejorar su durabilidad a corto y medio plazo, así como intervenciones de gran alcance denominadas R. Al mismo tiempo, se incluyen intervenciones en elementos de confort y estéticos del tren tanto exterior como interior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RESULTADOS ECONÓMICOS

INGRESOS

El volumen total de ingresos registrado en el año 2018 es de 711,1 millones de euros, lo que representa un menor volumen de negocio de 2,5 millones de euros en relación al año 2017, esto es, un -0,3%.

En lo que se refiere a ingresos externos se produce un descenso de ingresos de 4,3 millones de euros, pasando de 48,6 en 2017 a 44,3 millones en 2018.

> Por un lado, hay que tener en cuenta que en 2017 tuvo lugar una operación especial de venta para achatarramiento de material excedentario de 1,6 millones de euros. En 2018 se terminaron las intervenciones R de locomotoras diésel 334 lo que supuso una menor facturación respecto a 2017 de 1,1 millones de euros. También ha habido una reducción en la reparación de componentes y trabajos varios al parque mantenido por las sociedades participadas.
>
> Por otro lado, se mantuvieron los niveles de actividad de otras intervenciones relevantes como el overhaul de la serie 103 de Alta Velocidad, o el mantenimiento del parque de Adif y Railsider.

En lo referente a los ingresos con clientes intragrupo (Viajeros, Mercancías y Alquiler de Material) ascienden a 666,8 millones de euros, aumentando respecto a 2017 en 1,8 millones, un 0,3%.

> Con el principal cliente, Renfe Viajeros, la facturación se sitúa en 604,7 millones de euros, manteniendo un nivel similar al año 2017. Cabe destacar, por una parte, el incremento de 7,3 millones, por actividad del parque de Viajeros especialmente en trenes AVE de servicios comerciales, junto con el aumento en el concepto de trabajos para activos de empresas (sin incluir intervenciones de segundo nivel) del grupo en 5,8 millones, especialmente por los nuevos proyectos para la mejora de la fiabilidad y el interiorismo del parque de Ancho Métrico. Por otra parte, ha disminuido la facturación en intervenciones de segundo nivel en 14.9 millones, en relación al año anterior, en el que se registró la cifra histórica más alta en este apartado. En esta disminución ha influido el hecho de que en 2018 se han acometido intervenciones de vehículos más antiguos, lo que las hace más complejas y con una mayor estadía.
>
> Respecto a Renfe Mercancías, se produce una caída de los ingresos respecto a 2017, de 1,5 millones de euros, derivada de la menor facturación en locomotoras, 2,6 millones, por la bajada de actividad en primer y segundo nivel de su parque, mientras que en vagones la facturación se incrementa en 1,1 millones de euros, debido al gran aumento en las reparaciones de segundo nivel, 1,9 millones de euros por encima del año anterior.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Con Renfe Alquiler de Material, se ha aumentado la facturación en un 34,7%, pasando de 8,8 millones de euros en 2017 a 11,9 millones en 2018, tanto por las reparaciones de segundo nivel como por el mantenimiento de locomotoras y vagones.

GASTOS

En cuanto a los gastos de explotación al EBITDA (personal, consumo de materiales, energía UDT y servicios suministrados por proveedores externos e intragrupo), se elevan a 703,6 millones de euros, lo que representa un aumento del 1,7% respecto a 2017.

Por partidas las desviaciones más importantes respecto al ejercicio anterior se producen en:

Personal

El gasto registrado en el ejercicio, incluida la partida imputada por el Plan de Desvinculación, es de 164,7 millones de euros, lo que representa una disminución de 7,1 millones frente a 2017, que se produce tanto por el menor número medio de agentes empleados, que pasa de 3.275 a 3.168 como por una reducción en la imputación del Plan de Desvinculación.

Otros Materiales y Servicios Externos

Durante 2018, el consumo de materiales ha aumentado respecto a 2017 un 7%, este crecimiento responde a la mayor producción de proyectos de inversión (Ancho Métrico, Accesibilidad s/447 y Reparaciones accidentales) y por el aumento de reparaciones cíclicas de vagones, que supone también un gasto extraordinario en ejes y rodamientos.

En el caso de los servicios externos, sin incluir los servicios intragrupo, el incremento es de un 3,3%, destacando el aumento de actividad de los trenes de Alta Velocidad, así como las nuevas contrataciones de servicios para mejorar el tiempo de respuesta y el nivel en las reparaciones.

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 sociedad en el ejercicio 2018 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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Al cierre del ejercicio 2018 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de 60,81 días (61,43 días en el ejercicio 2017).

Como consecuencia de todo lo anterior el resultado bruto de explotación (EBITDA) alcanzado en 2018 es de 7,6 millones de euros, disminuyendo en 14 millones el del año anterior.

La dotación a la amortización del año 2018 se sitúa en 20,9 millones de euros.

Por otro lado, el Resultado financiero mejora en 4,7 millones de euros el resultado del ejercicio, a pesar de una reducción de 2,9 millones de euros en los dividendos de empresas participadas. También se registra un menor gasto financiero derivado de la evolución favorable de los tipos de interés.

Con todo ello, el resultado antes de impuestos de la sociedad de Fabricación y Mantenimiento arroja una cifra de 1,9 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2018 vs 2017 de las principales magnitudes así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

7.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Fabricación y Mantenimiento,SME, S.A.

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Mantenimiento y Reparación Intragrupo	530,70	520,61	10,09	1,9
	Grandes Reparaciones y otros trabajos al Grupo	136,10	144,36	-8,26	-5,7
	Mantenimiento y Reparación a Terceros	25,06	27,14	-2,08	-7,7
	Ingresos de la Actividad	691,87	692,12	-0,25	0,0
	Ingresos Varios	19,27	21,51	-2,24	-10,4
+	TOTAL INGRESOS	**711,13**	**713,63**	**-2,50**	**-0,3**
	GASTOS				
	Personal	164,67	171,80	-7,13	-4,2
	Servicios Adif (excepto energía) (2)	1,27	1,17	0,10	8,9
	Consumo de Materiales	78,80	73,65	5,15	7,0
	Servicios Intragrupo	37,49	38,56	-1,07	-2,8
	Reparación y Conservación Intalac. Fijas	20,47	19,32	1,15	6,0
	Mantenimiento de Material	373,24	362,51	10,73	3,0
	Resto de Servicios	27,62	25,10	2,53	10,1
-	TOTAL GASTOS	**703,56**	**692,10**	**11,46**	**1,7**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**7,57**	**21,53**	**-13,95**	**-64,8**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	20,81	25,01	-4,20	-16,8
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-13,24**	**-3,48**	**-9,75**	**-280,1**
	Ingresos Financieros	7,64	10,53	-2,89	-27,4
	Gastos Financieros	2,97	4,00	-1,03	-25,8
+/-	Resultado Financiero	4,68	6,54	-1,86	-28,4
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	10,47	7,24	3,23	44,6
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**1,92**	**10,30**	**-8,38**	**-81,4**
-	Impuesto sobre Beneficios	-3,99	-2,10	-1,90	-90,6
=	**RESULTADO**	**5,91**	**12,39**	**-6,48**	**-52,3**

Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	101,1	103,1	**-2,0**
Al EBIT (%)	98,2	99,5	**-1,3**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	100,3	101,5	**-1,2**
Al Resultado (%)	100,8	101,8	**-0,9**

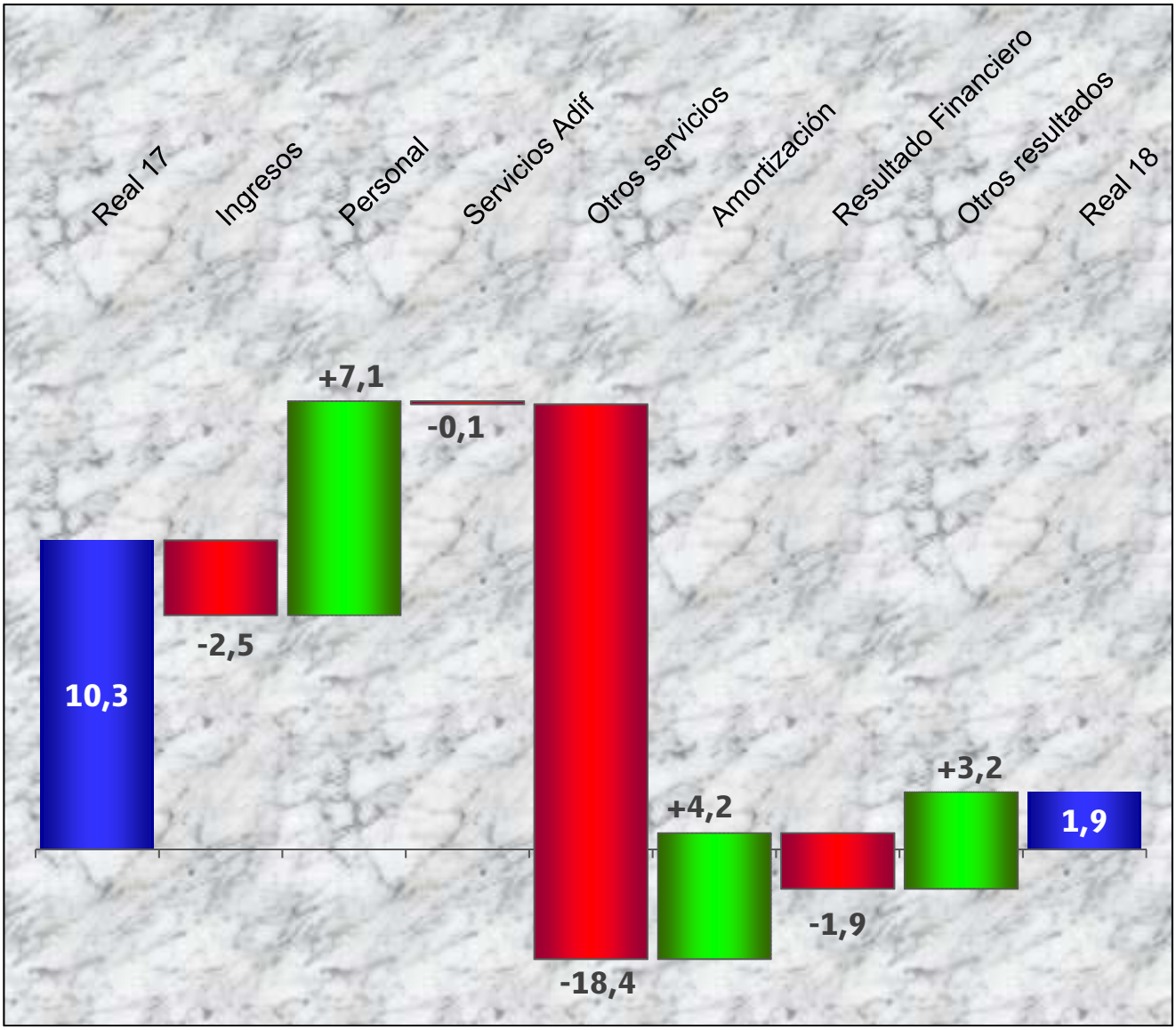
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 100% Servicios Adif.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2018 vs 2017

RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.

(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Fabricación y Mantenimiento,SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2018 IMPORTE (miles Euros)	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.	2017 % s/ TOTAL	2017 % ACUM.
Total ADIF	**1.270,2**	0,2	0,2	0,2	0,2
Servicios ADIF	1.270,2	0,2		0,2	
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**373.243,5**	69,3	69,5	69,7	69,9
Consumo de Materiales de Almacen	**78.796,7**	14,6	84,1	14,2	84,1
Servicios Intragrupo (*)	**37.491,6**	7,0	91,1	7,4	91,5
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**20.470,3**	3,8	94,9	3,7	95,2
Energía U.D.T.	**10.534,9**	2,0	96,8	1,7	96,9
Trabajos Realizados por Terceros	**9.335,7**	1,7	98,6	1,7	98,6
Tributos	**1.144,6**	0,2	98,8	0,3	98,9
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**1.330,5**	0,2	99,0	0,2	99,0
Estudios y Consultorías	**596,8**	0,1	99,1	0,1	99,1
Resto	**4.679,0**	0,9	100,0	0,9	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**538.893,6**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de vigilancia, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	3.168,0	3.274,8	-3,3

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

RENFE Fabricación y Mantenimiento,SME, S.A.

CIERRE 2018	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Ingresos de la Actividad	691.865	702	692.567	692.567	
Alquileres y Cánones	4.564	19	4.584	4.584	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	292	0	292	292	(5)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(5)
Otros Ingresos	11.277	277	11.554	11.554	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	10	0	10	10	(1)
Convenios ADIF	2.801	-1	2.800	2.800	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	325	0	325	325	
Ingresos Varios	19.269	295			
TOTAL INGRESOS	711.134	997			
Personal (*)	164.668	-3.680	160.988	160.988	
Consumo de Materiales de Almacén	78.797	0	78.797	78.797	(3)
Cánones	0	0	0	0	(2)
Servicios Adif	1.270	-2.705	-1.435	-1.435	(2)
Resto de Servicios	458.827	-2.866	455.961	455.961	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-226	-226	-226	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	703.561	-9.477			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	7.572	10.475			
Amortizaciones	20.808			20.808	
Retiros del Inmovilizado	0			0	(5)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(5)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-13.235	10.475	-2.761	-2.761	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	7.644			7.644	
Gastos financieros	2.966			2.941	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				25	(4)
Resultado Financiero	4.678			4.678	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	997				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-9.477				
Resultado de Ejercicios Anteriores	10.475	-10.475			
Ingresos Excepcionales	0	0			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	0	0			
Resultado antes de Impuestos	1.917			1.917	
Impuesto sobre Beneficios	-3.994			-3.994	
RESULTADO DEL EJERCICIO	5.911			5.911	

(1) Otros Ingresos de Explotación (18.947 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (454.526 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (78.797 miles de €)
(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (25 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (292 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

7.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2018, el importe ejecutado por la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 10.240 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	10.239,9
Inversiones financieras	0,0
Total	10.239,9

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

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Adquisición de piezas de parque para vehículos de las series 114 y 450	1.092,7	10,7
Adquisición de piezas de parque para vehículos de las series 130 y 449	540,8	5,3
Prototipo locomotora 334 adaptada a ancho UIC para servicios varios de asistencia, exploración y homologación de equipos	455,7	4,5
Adecuación de instalaciones de alta y baja tensión en el ámbito Sur	445,6	4,4
Adquisición de torno de centros de ruedas para la Base de Mantenimiento Integral de Madrid	416,5	4,1
Suministro de prensa calado y decalado de ruedas para la Base de Mantenimiento Integral de Vilanova	415,0	4,1
Ampliación playa de vías y nuevo túnel de lavado Santa Catalina II	414,8	4,1
Redacción de proyecto constructivo del nuevo taller de AV Fuencarral	342,6	3,3
Suministro de elementos críticos de los tornos de foso de las bases de: Balmaseda, San Andrés Condal, Santa Catalina y Can Tunis	388,4	3,8
Adquisición de equipo de calibración TVM s/100f paa el taller de Casa Antúnez AVE	250,0	2,4
Plan de Sistemas	163,5	1,6

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Como puede observarse, la práctica totalidad de los proyectos corresponden a actuaciones que permitan incrementar la productividad de las instalaciones y a la adecuación de las bases de mantenimiento a las normativas en materia de prevención de riesgos, medioambientales, etc., así como a la adquisición de las piezas de parque necesarias para el desarrollo de su actividad.

El último de los proyectos destacados forma parte del Plan de Sistemas de esta sociedad, iniciado en 2017, que pretende modernizar todas aquellas herramientas informáticas que dan soporte a la actividad de la misma, y que continuará desarrollándose en los ejercicios siguientes.

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2018 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevos talleres y mejoras	7.493,6	73,2
Piezas de parque	2.127,1	20,8
Modernización y mejoras en material	455,7	4,5
Otras Inversiones	163,5	1,6
Total	10.239,9	100,0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

7.4. EMPRESAS PARTICIPADAS POR RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SME, SA.

Los pliegos de condiciones de las adquisiciones de material rodante realizadas por RENFE-Operadora desde el año 2000, incluyeron la participación de la división industrial de RENFE-Operadora en la fabricación de los trenes (hasta un 20%) y en su mantenimiento (hasta un 50%). La fórmula elegida finalmente para la participación de Renfe fue la creación de sociedades mercantiles, con participación del 51% del fabricante y del 49% de RENFE- Operadora. De este modo, se crearon entre 2002 y 2008 un total de seis sociedades de mantenimiento: Nertus, Actren, Btren, Irvia, Erion y Tarvia.

En cumplimiento del "Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal", aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de marzo de 2012, la participación de RENFE-Operadora en Tarvia fue enajenada a Patentes Talgo SLU en octubre de 2013, y extinguida la sociedad (fusionada con Patentes Talgo SLU) en diciembre del mismo año. En el citado Plan también están incluídas, IRVIA y Albitren, la evolución de sus distintos procesos se comenta en sus puntos específicos.

En 2018, las cinco sociedades participadas de mantenimiento activas (Nertus, Actren, Btren, Irvia y Erion) tuvieron unas ventas conjuntas de 224,6 millones de euros (209,2 millones en 2017), un EBIT de 21,8 millones de euros (22,0 millones en 2017) y un beneficio después de impuestos de 16,3 millones de euros (16,7 millones en 2017). Renfe Fabricación y Mantenimiento ha percibido durante 2018 unos dividendos de 7,6 millones de euros (10,5 millones en 2017), que se han incorporado a los ingresos financieros del ejercicio.

7.4.1. NERTUS MANTENIMIENTO FERROVIARIO Y SERVICIOS S.A.

Nertus Mantenimiento Ferroviario y Servicios S.A. se constituyó el 12 de marzo de 2002. Está participada al 51% por SIEMENS MOBILITY S.L.U. *(desde 1 de junio de 2018, anteriormente por SIEMENS S.A.)* y al 49% por RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A. Su capital social es de 8 millones de euros.

<u>Actividad</u>

Desarrolla sus actividades en las instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento en Cornellá de Llobregat (78 unidades de Cercanías S/447), Madrid-Atocha (112 unidades de Cercanías Civia S/465, en consorcio con Actren), Madrid-Santa Catalina y La Sagra (26 trenes de alta velocidad S/103).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Resultados Económicos

En el ejercicio 2017-2018 Nertus ha alcanzado una cifra de ventas de 57,9 millones de euros, lo que supone una disminución del 6,1% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 61,6 millones. Este decrecimiento se debe fundamentalmente a la finalización en este ejercicio de la reparación de las ramas 103.010 y 103.011, accidentadas el 8-10-2013 (2,4 millones de euros, frente a 7,3 millones imputados el ejercicio anterior).

El EBIT en este periodo ha sido de 6,5 millones de euros (6,8 millones en 2016-2017; disminución del 3,61%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 4,9 millones de euros, frente a 5,1 millones el ejercicio anterior (disminución del 4,1%).

La plantilla a 30 de septiembre de 2018 era de 574 personas (579 a 30-9-2017). Durante el ejercicio 2017-2018, la plantilla media fue de 568 personas (551 en el ejercicio 2016-2017).

7.4.2. ACTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Actren Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 17 de mayo de 2007. Está participada al 51% por CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERRCARRILES S.A. (CAF) y al 49% por RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A. Su capital social es de 3 millones de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en múltiples instalaciones de mantenimiento de Renfe Fabricación y Mantenimiento: Humanes (78 unidades de Cercanías S/446, en consorcio con Btren), Madrid-Atocha (112 unidades de Cercanías Civia S/465, en consorcio con Nertus), Madrid-Sta Catalina, La Sagra, Madrid-Fuencarral AV y Barcelona Can Tunis AV (56 trenes de alta velocidad y ancho variable series 120, 120.050 y 121), Madrid-Fuencarral, Madrid-Cerro Negro, León, Barcelona S. Andrés Condal, Salamanca, Sevilla, Granada y Valencia (97 trenes de Media Distancia). Presta también su colaboración a CAF en la ejecución de trabajos de garantía y modificaciones para esta misma flota.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2018 Actren ha alcanzado una cifra de ventas de 81,5 millones de euros, lo que supone un aumento del 15,8% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 70,4 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 2,8 millones de euros (4,0 millones en 2017), con una disminución del 29,7%. Esta caída del resultado operativo se debe, principalmente, al peor desempeño económico de los proyectos de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

mantenimiento de los trenes de media distancia (S/598 y S/599) y de cercanías (S/465).

El beneficio después de impuestos ascendió a 2,1 millones de euros, frente a 3,1 millones el ejercicio anterior (-31,8%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2018 era de 488 personas (461 a 31-12-2017). Durante el ejercicio 2018, la plantilla media fue de 473 personas (447 en el ejercicio 2017).

7.4.3. BTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Btren Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 28 de Noviembre de 2007. Está participada al 51% por BOMBARDIER EUROPEAN HOLDINGS SLU (Bombardier) y al 49% por RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A. Su capital social es de 1 millón de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en múltiples instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento: Humanes (78 unidades de Cercanías S/446, en consorcio con Actren), Madrid-Santa Catalina y Málaga-Los Prados (46 trenes de Alta Velocidad series 102 y 112, en consorcio con Talgo), Madrid-Fuencarral A.V. y Barcelona Can Tunis A.V. (44 trenes de alta velocidad y ancho variable series 130 y 730, también en consorcio con Talgo), Madrid-Vicálvaro y Barcelona Can Tunis (75 locomotoras eléctricas de mercancías S/253), Barcelona San Andrés Condal (14 trenes de Media Distancia S/470).

Asimismo mantiene 3 locomotoras S/253 para el operador privado Comsa Rail Transport.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2018 Btren ha alcanzado una cifra de ventas de 45,8 millones de euros, lo que supone un aumento del 8,8% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 42,1 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 8,2 millones de euros (7,6 millones en 2017, +8%), debiéndose este incremento a la revisión al alza de los márgenes de los proyectos de mantenimiento.

El beneficio después de impuestos ascendió a 6,2 millones de euros, frente a 5,8 millones € el ejercicio anterior (+6,0%).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La plantilla a 31 de diciembre de 2018 era de 298 personas (307 a 31-12-2017). Durante el ejercicio 2018, la plantilla media fue de 300 personas (297 en el ejercicio 2017).

7.4.4. ERION MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Erion Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 24 de enero de 2007. Está participada al 51% por STADLER RAIL VALENCIA SA (anteriormente Vossloh España SA) y al 49% por RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A. Su capital social es de 0,5 millones de euros.

Actividad

Erion mantuvo en 2018 un parque medio de 64 locomotoras diesel, de las que 16 corresponden a la S/334, propiedad de Renfe Viajeros, y las restantes 48 (series 333.3 y 335) a distintos operadores privados.

Mantiene además 2 automotores diésel, fabricados por Stadler Rail AG (Suiza) para FGC, que prestan servicio comercial en la línea Lérida- Pobla de Segur. FGC ha adjudicado a Erion el mantenimiento de estos trenes por un periodo de 4 años desde el 25 de julio de 2016, con opción a prórroga de un año.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2018 Erion ha alcanzado una cifra de ventas de 18,4 millones de euros, lo que supone un aumento del 38,5% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 13,3 millones.

Del volumen de negocio en 2018, 10,1 millones de euros corresponden a los contratos de mantenimiento vigentes (incluye facturación a FGC) y 8,3 millones a trabajos adicionales a los mismos, no incluidos en su alcance (grandes intervenciones, reparaciones accidentales, etc.). En 2017, los ingresos por mantenimiento y por trabajos adicionales ascendieron a 9,2 y 4,1 millones de euros, respectivamente.

El EBIT en este periodo ha sido de 2,6 millones de euros (2,0 millones en 2017, +30,1%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 1,9 millones de euros, frente a 1,5 millones el ejercicio anterior (+30,7%).

La Plantilla a 31-12-2018 era de 45 personas (40 a 31-12-2017). Durante el ejercicio 2018, la plantilla media fue de 45 personas (40 en el ejercicio 2017).

Erion France

El 2-3-2012 se constituyó ERION FRANCE Societé par Actions Simplifiée, sociedad de Derecho francés, con un capital de 150 mil euros, suscrito

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

íntegramente por Erion Mantenimiento Ferroviario S.A., para el desarrollo de los contratos de mantenimiento con clientes en el ámbito geográfico francés.

En el ejercicio 2018 Erion France ha mantenido un parque medio de 60 locomotoras diésel (53 S/335 y 7 EMD Class 77).

Respecto a los resultados económicos, los ingresos disminuyen de 6,1 millones de euros a 5,9 millones (-3,0%), por el contrario, el EBIT aumenta de 357 a 498 miles de euros (39,5%). Igualmente el resultado neto mejoró en 54 miles de euros (15,8%) sobre 2017 al pasar de 339 miles de euros a 393 miles de euros.

La plantilla a 31 de diciembre de 2018 era de 40 personas (33 a 31-12-2017).

7.4.5. IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 21 de enero de 2008. Está participada al 51% por ALSTOM TRANSPORTE S.A. (Alstom) y al 49% por RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A. Su capital social es de 7,5 millones de euros.

IRVIA está incluída en el Plan de reestructuración y racionalización del sector público donde se determina que se debe desinvertir en la misma. Realizado el informe de valoración de la compañía por un tercero independiente, se llevaron a cabo negociaciones con Alstom (el otro socio de la empresa) para alcanzar un acuerdo en cuanto al precio de venta, sin que a la fecha se hayan conseguido avances significativos en su materialización.

Actividad

Desarrolla sus actividades en las siguientes instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento en Cataluña: Montcada i Reixac y Mataró (38 trenes S/447 y 48 trenes Civia series 464 y 465); Vilanova i la Geltrú (18 trenes series 450 y 451); también tiene alquilados locales a Renfe Fabricación y Mantenimiento en el Complejo Ferroviario de Madrid Cerro Negro, donde está ubicado el Centro de Reparación de Componentes Electrónicos.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2018 Irvia ha alcanzado una cifra de ventas de 21,0 millones de euros, lo que supone una disminución del 3,8% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 21,8 millones.

De estos ingresos, un 75% corresponde al mantenimiento de trenes de Cercanías, mientras que la reparación de componentes electrónicos ha supuesto en 2018 aproximadamente un 25% de la facturación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El EBIT en este periodo ha sido de 1,6 millones de euros (1,6 millones en 2017, -0,5%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 1,2 millones de euros, frente a 1,2 millones el ejercicio anterior (-0,2%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2018 era de 183 personas (176 en 31-12-2017). Durante 2018, la plantilla media fue de 177 personas (179 en 2017).

7.4.6. ALBITREN MANTENIMIENTO Y SERVICIOS INDUSTRIALES S.A.

Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales S.A. se constituyó el 21 de diciembre de 2011, como resultado de la escisión total de Albatros Alcázar S.A., en sus dos ramas de actividad: Albitren, para las actividades de mantenimiento de vehículos, componentes e instalaciones ferroviarios, y Albatros Logística Alcázar SLU, para las actividades de fabricación de convertidores y otras.

Los socios de Albitren son RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.M.E. S.A. y el GRUPO ALBATROS, con un 50% de participación cada uno (Albatros SL 43%; Taquip SL 7%). Su capital social inicial era de 1 millón de €.

Albitren fue incluida en el "Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal", aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de marzo de 2012, como sociedad susceptible de desinversión. Se llegó a un acuerdo para enajenar de la participación de Renfe Operadora en la sociedad a Albatros SL, pero el 10 de junio de 2013 el Juzgado de lo Mercantil nº 8 de Madrid declaró el concurso voluntario de dicha sociedad, junto con otras del mismo grupo mercantil, frustrándose la operación al denegar su permiso el administrador concursal de Albatros SL.

El 5 de noviembre de 2014 la Junta General de Accionistas de Albitren acordó la disolución de la misma, cesando su Consejo de Administración y nombrándose liquidadores.

Actividad

Los liquidadores elaboraron un plan de cese de las actividades de Albitren, que se concretó en la firma de un Expediente de Regulación de Empleo extintivo para la totalidad de la plantilla, la transmisión a otras empresas de los contratos en vigor con clientes, y el cese final de las actividades, que tuvo lugar el 31 de marzo de 2015.

Resultados Económicos

Albitren no ha formulado cuentas anuales (en liquidación) de los ejercicios 2015, 2016 y 2017.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

7.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2018

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	D. JORDI PRAT SOLER.
	D. MANUEL GÓMEZ ACOSTA.
	D. JOSÉ LUIS CACHAFEIRO VILA.
	Dª. MARÍA DEL CARMEN GARCÍA FRANQUELO.
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

8. RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME, S.A.

8.1. INTRODUCCIÓN

Con fecha 29 de abril de 2014 tuvo lugar la constitución de la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A. (Renfe Alquiler), sociedad mercantil estatal creada en cumplimiento de lo establecido en el 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).

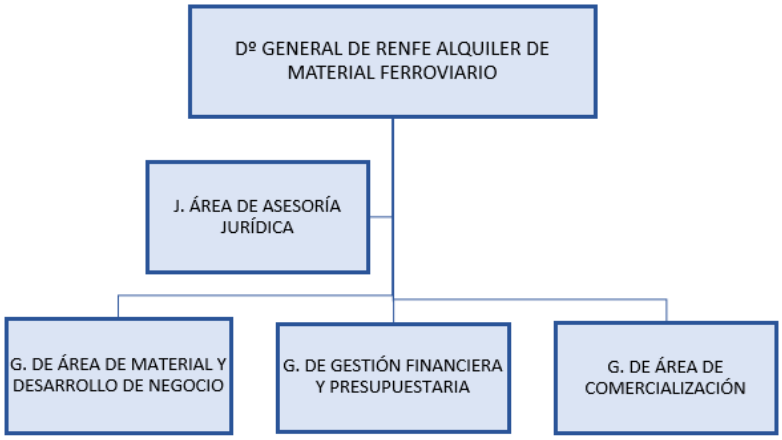
El 100% del capital de esta sociedad, al igual que el de las otras tres creadas en aplicación del RDL citado, pertenece a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

El objeto social de Renfe Alquiler, según quedó definido en sus Estatutos Sociales, es el siguiente:

> *"La sociedad tiene por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualesquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación de material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos."*

Para desarrollar la actividad propia del objeto social, Renfe Alquiler es propietaria de una serie de activos (trenes de viajeros, locomotoras y vagones de mercancías). Una parte de los mismos, le fueron aportados en su constitución como aportación no dineraria por su accionista único y, la otra parte, ha sido objeto de posterior adquisición por la propia sociedad.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2018 es el siguiente:



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El activo fundamental de Renfe Alquiler lo compone el material rodante del que dispone, que, al cierre de 2018, era el siguiente:

- 4 trenes de viajeros aptos para circular por vías de ancho UIC (alta velocidad)
- 31 trenes de viajeros aptos para circular por la red de ancho ibérico o convencional.
- 71 locomotoras: 43 eléctricas y 28 diésel.
- 1.620 vagones de diversas series.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Renfe Alquiler de Material Ferroviario en el ejercicio 2018, dedicando el último apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Las principales actuaciones desarrolladas por la Sociedad en 2018 han sido:

- Con fecha 31 de enero de 2018 se firma entre las sociedades Renfe Viajeros SME S.A. y Renfe Alquiler de Material ferroviario SME S.A., el contrato de compraventa de material ferroviario por el cual la primera adquiere a la segunda 3 trenes de la serie 100, 12 trenes de la serie 120, 10 trenes de la serie 490, 5 trenes de la serie 598 y 2 composiciones de coches Talgo serie IV.

- Con fecha 18 de abril se firmó el II Protocolo al contrato de alquiler y mantenimiento integral de automotores de 20 trenes de la serie 592 con CP (Comboios de Portugal). Este protocolo establece la prórroga del contrato hasta 31 de diciembre de 2022 o hasta la realización de la R a cada automotor individualmente considerado, incorporando una salvaguarda para que en caso de que CP quiera reducir el número de automotores alquilados deba comunicarlo con suficiente antelación. También incorpora modificaciones en los compromisos de calidad y una cuota variable a cobrar cuando la actividad por automotor supere 110.000 km/año.

- Comercialización de locomotoras y vagones en alquiler: como resultado de dicha actuación comercial, a finales de 2018 hay 23 locomotoras y 235 vagones arrendados

- Oferta de venta de vagones: durante 2018 se han realizado dos ofertas para la venta de vagones y que, en conjunto, han supuesto la enajenación de 353 unidades. La primera oferta dividida en 5 lotes con 109 vagones y la segunda con 8 lotes y 244 vagones.

RESULTADOS

El ejercicio 2018 se ha cerrado con unos ingresos totales de 18,2 millones de euros, generados por la gestión de los contratos de alquiler y por la venta de vagones. Esta cifra es inferior en un 25,4 % a la de 2017 debido a que en enero de 2018 se venden a Renfe Viajeros la mayor parte de los trenes de viajeros que durante 2017 aportaron ingresos por alquiler. El ingreso 2018, descontando el que procede de esos trenes de viajeros, mejora en el 4,4% la cifra de 2017.

Los gastos al EBITDA se han incrementado en el 13,7%. Entre los gastos al EBITDA, y dentro del apartado Materiales y Servicios del Exterior e Intragrupo destaca el capítulo de Servicios Intragrupo con un importe de 7,3 millones de euros, desagregado en dos partidas importantes:

1.-El coste de mantenimiento de una parte del material arrendado (locomotoras, vagones y automotores s/592), realizado por Renfe Fabricación y Mantenimiento por importe de casi 7 millones y;

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

2.-El coste de los servicios de Apoyo a la Gestión prestados por la EPE RENFE-Operadora, por valor de 0,19 millones de euros.

El incremento en los gastos al EBITDA se debe principalmente al mayor coste del mantenimiento en 2018 respecto a 2017 concretamente un 10% superior, provocado por el mayor número de locomotoras alquiladas y con más actividad.

También se explica por el mayor importe pagado al Administrador de Infraestructuras en concepto de cánones por estacionamiento de vagones, que pasa de 0,08 millones de euros en 2017 a 0,33 pagados en 2018. Este incremento se debe a que en 2017 el pago comenzó el 01 de julio y por un importe bonificado al 50% aproximadamente. En 2018 desaparece la bonificación y se abona el año completo.

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 sociedad en el ejercicio 2018 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 2018 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores por operaciones comerciales, de 24,43 días (24,63 días en el ejercicio 2017).

Como consecuencia del menor ingreso y mayor gasto en 2018 por los motivos indicados, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 10,0 millones de euros, inferior en un 41,9% al de 2017.

La principal causa que provoca un EBITDA inferior en 2018, tal como se ha señalado anteriormente, es el menor ingreso debido a la venta a primeros de año de los trenes de viajeros alquilados en 2017. Esta venta tiene su reflejo también en la amortización y gastos financieros que son en 2018 muy inferiores a los de 2017.

La dotación a las cuentas de amortización y retiros del inmovilizado del parque de material ferroviario ha sido en 2018 de 6,1 millones de euros, un 50,4% menor que en 2017.

El resultado financiero ha sido en 2018 de -0,05 millones de euros, frente a un resultado de -1,18 millones en 2017, un 95,4% mejor.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Finalmente, una vez incluida la amortización y el resultado financiero, el Resultado antes de impuestos que se alcanza en el ejercicio 2018 es de 3,9 millones de euros, 0,2 millones mejor que en 2017.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión así como los correspondientes desgloses y gráficos ilustrativos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

8.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2018	2018	2017	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Alquiler de Material Rodante Intragrupo	2,28	9,15	-6,87	-75,0
	Alquiler de Material Rodante a terceros	14,58	12,97	1,61	12,4
	Ingresos de la Actividad	16,87	22,12	-5,26	-23,8
	Ingresos Varios (2)	1,35	2,29	-0,94	-40,9
+	TOTAL INGRESOS	**18,22**	**24,41**	**-6,19**	**-25,4**
	GASTOS				
	Personal	0,50	0,38	0,12	31,2
	Cánones y servicios Adif (excepto energía)	0,33	0,08	0,26	333,1
	Materiales y Servicios del Exterior e Intragrupo	7,40	6,79	0,61	9,1
-	TOTAL GASTOS	**8,24**	**7,25**	**0,99**	**13,7**
=	RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	**9,98**	**17,16**	**-7,18**	**-41,9**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	6,06	12,21	-6,16	-50,4
=	RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	**3,92**	**4,95**	**-1,03**	**-20,8**
	Ingresos Financieros	0,04		0,04	100
	Gastos Financieros	0,09	1,18	-1,09	-92,3
+/-	Resultado Financiero	-0,05	-1,18	1,13	95,4
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	0,08	0,01	0,07	521,5
+/-	Resultados Excepcionales				
=	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**3,94**	**3,78**	**0,17**	**4,5**
-	Impuesto sobre Beneficios	0,97	0,84	0,12	14,8
=	RESULTADO	**2,98**	**2,93**	**0,04**	**1,5**

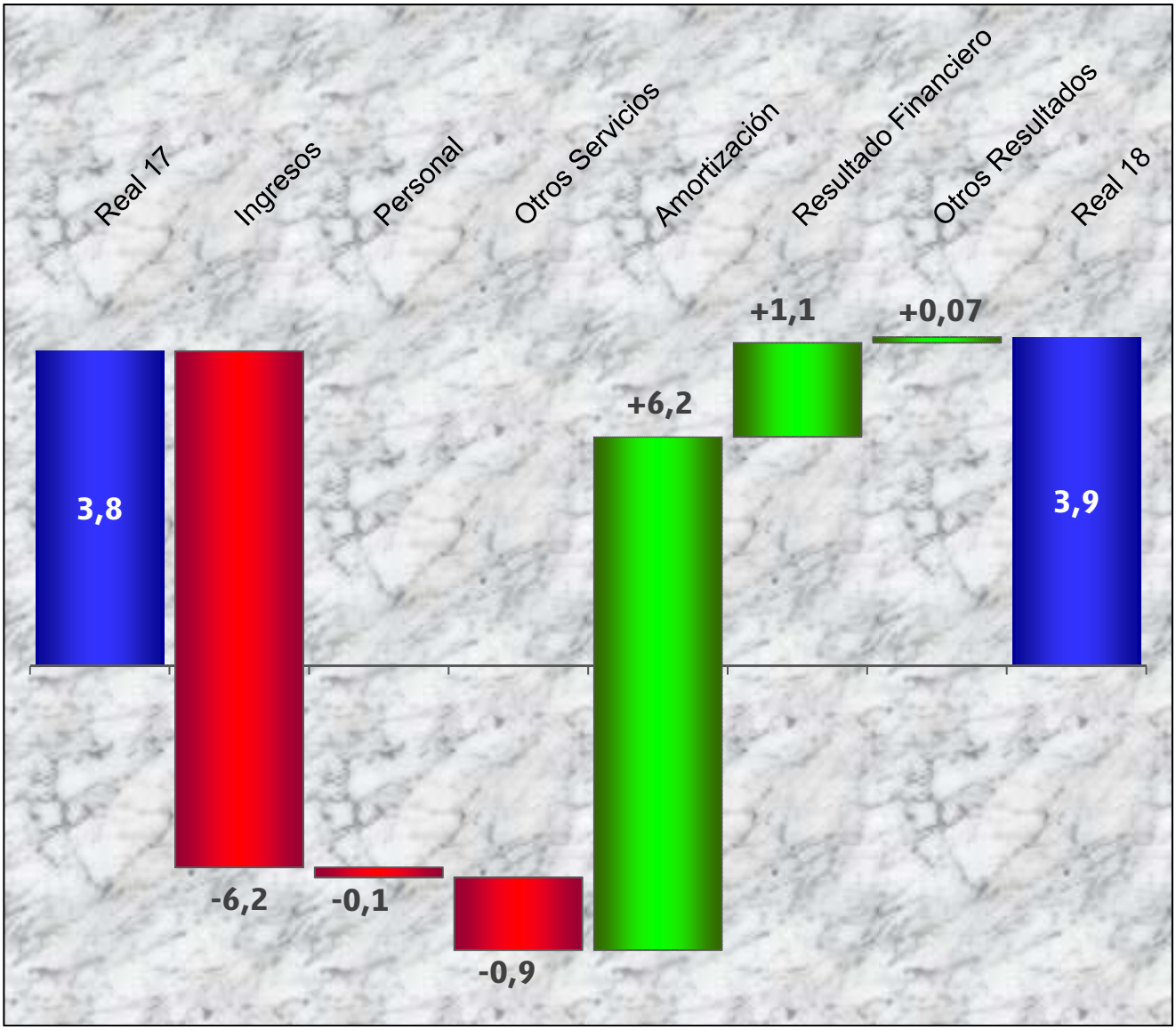
Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	221,1	336,7	**-115,6**
Al EBIT (%)	127,4	125,4	**2,0**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	127,6	118,3	**9,3**
Al Resultado (%)	119,5	113,7	**5,9**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) En 2017 incluye 2.127.103 euros de indemnización derivada de un accidente del automotor s/598.013.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2018 vs 2017
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.
(millones de euros)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2018 IMPORTE (miles Euros)	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.	2017 % s/ TOTAL	2017 % ACUM.
Total ADIF	**334,1**	4,3	4,3	1,1	1,1
Canon Estaciones	333,6	4,3		1,1	
Servicios ADIF	0,5	0,0		0,0	
Servicios Intragrupo (*)	**7.299,7**	94,3	98,7	97,1	98,2
Tributos	**36,8**	0,5	99,5	0,4	99,0
Estudios y Consultorías	**5,0**	0,1	99,2	0,1	98,8
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**3,0**	0,0	99,2	0,0	98,8
Resto	**59,4**	0,8	100,0	1,2	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**7.738,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Fabricación y Mantenimiento y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Empresarial Renfe Operadora.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2018	2017	Variación 2018/2017 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	5,3	4,8	10,5

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

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

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

CIERRE 2018	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Ingresos de la Actividad	16.867	79,1	16.946	16.946	
Alquileres y Cánones	0	0,0	0	0	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	164	0,0	164	164	(3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	1.001	0,0	1.001	1.001	(3)
Otros Ingresos	0	0,4	0	0	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	186	0,0	186	186	(1)
Convenios ADIF	0	0,0	0	0	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0,0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	0	0,0	0	0	
Ingresos Varios	1.351	0,4			
TOTAL INGRESOS	18.218	79,5			
Personal (*)	503	-0,9	502	502	
Cánones	334	0,0	334	334	(2)
Servicios Adif	1	0,0	1	1	(2)
Resto de Servicios	7.404	0,0	7.404	7.404	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		0,0	0	0	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	8.241	-0,9			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	9.976	80,5			
Amortizaciones	5.328			5.328	
Retiros del Inmovilizado	156			156	(3)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	573			573	(3)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	3.919	80,5	4.000	4.000	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	36			36	
Gastos financieros	91			91	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0	
Resultado Financiero	-55			-55	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	80				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-1				
Resultado de Ejercicios Anteriores	80	-80,5			
Ingresos Excepcionales	0	0,0			
Gastos Excepcionales	0	0,0			
Resultados Excepcionales	0	0,0			
Resultado antes de Impuestos	3.945			3.945	
Impuesto sobre Beneficios	967			967	
RESULTADO DEL EJERCICIO	2.978			2.978	

(1) Otros Ingresos de Explotación (186 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (7.738 miles de €)
(3) Deterioro y resultado por enajenaciones del inmov. (435 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

8.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2018, el importe realizado por la sociedad Renfe Alquiler, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 4.183 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	4.182,7
Inversiones financieras	
Total	4.182,7

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

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Realización de intervenciones cíclicas tipo R a la flota de la serie 592.	3.199,3	76,5
Grandes intervenciones de mantenimiento tipo en diversas series de vagones	424,0	10,1
Operación cíclica "R" según plan de mantenimiento de locomotora 319	423,8	10,1
Modificaión de puertas en 6 trenes automotores de la serie 592	74,4	1,8

Como puede observarse, todas las inversiones tienen que ver con el mantenimiento y mejora de los trenes propiedad de esta sociedad, de acuerdo con los planes de mantenimiento de cada una de las series.

Por tipo de material, la distribución de la inversión es la siguiente:

importes en miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Automotores diesel	3.325,7	79,5
Vagones	424,0	10,2
Locomotoras diesel	423,8	10,1
Trenes de alta velocidad	9,2	0,2
Total	4.182,7	100,0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

8.4. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2018

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	D. MANUEL FRESNO CASTRO.
	D. FRANCISCO BONACHE CÓRDOBA.
	D. ALEJANDRO CROS BERNABEU.
Secretario: **(no consejero)**	D. JOSÉ LUÍS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria: **(no consejera)**	Dª. MARÍA PUENTE PELÁEZ.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

El Consejo de Administración de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, en su sesión de 29 de enero de 2019, fue informado de la creación de la Dirección de Auditoría de Operaciones, en dependencia directa del Director General de Operaciones de dicha entidad, con el objetivo de reducir el número, así como el impacto de las incidencias en la explotación ferroviaria y efectuar propuestas de mejora en su gestión.

Su misión principal será, por tanto, la de garantizar el cumplimiento de los estándares de servicio y calidad establecidos para el correcto desempeño de la explotación ferroviaria, haciendo especial hincapié en la inspección y vigilancia dela adecuada realización de los procesos operativos y de mantenimiento, así como, en su caso, el análisis de la gestión de las incidencias significativas que se produzcan y la propuesta de mejoras de los procesos productivos.

En la misma sesión del Consejo de Administración de la entidad matriz del Grupo, se aprobó el Plan Estratégico 2019-2023 del Grupo RENFE-Operadora.

Este Plan, partiendo del actual contexto de liberalización del transporte doméstico de viajeros por ferrocarril, analiza las fortalezas y oportunidades sobre las que trabajar en los próximos años, apoyándose en las siguientes palancas y pilares:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Pilares estratégicos:

- Foco en el cliente. Situar a nuestros clientes en el centro de la actividad de cada área del Grupo.
- Internacionalización. Convertir a RENFE en un operador ferroviario de referencia internacional con foco en alta velocidad y cercanías.
- Eficiencia y seguridad. Desarrollar una cultura con foco en la eficiencia, la seguridad y la mejora continua de ambas, con el fin de alcanzar indicadores de costes y operativos de primer nivel.

La construcción del futuro sobre estos tres pilares anteriores requiere, a su vez, de tres palancas estratégicas en las que apoyar su desarrollo:

- Transformación digital. Digitalizar el Grupo con el objetivo de mejorar la oferta al cliente y de crecer haciendo más eficientes nuestros procesos.
- Transformación cultural. Desarrollar un cambio que sostenga este plan estratégico, promoviendo la diversidad y la formación del capital humano del Grupo, su principal activo.
- Alianzas estratégicas. Encontrar el mejor aliado en cada momento para complementar nuestros recursos.

A partir de la aprobación del Plan, se han puesto en marcha diferentes iniciativas y proyectos para cada uno de los cuales se ha nombrado un responsable de su ejecución así como de la definición de una serie de indicadores que permita seguir su grado de avance y éxito en el corto, medio y largo plazo, y todo ello bajo la tutela de la Dirección General de Desarrollo y Estrategia del Grupo.

Por otra parte, se informó al Consejo de Administración de la matriz del Grupo RENFE-Operadora, de 4 de marzo de 2019, de la puesta en marcha del “Plan Director de la lucha contra el cambio climático”.

Renfe, Adif y Adif AV firmaron el pasado marzo de 2018, un Acuerdo Marco para la lucha contra el cambio climático que sustituye al anterior Acuerdo Marco por la sostenibilidad y eficiencia energética del sistema ferroviario.

Este nuevo Acuerdo nace con el objetivo de contribuir a alcanzar el compromiso de evitar que el incremento de la temperatura media global supere los 2ºC respecto a los niveles preindustriales, marcado en el Acuerdo de París de 2015 (COP21).

Es objeto de este Plan Director, establecer las actuaciones a desarrollar para cumplir con la finalidad del citado Acuerdo Marco, fijando objetivos de reducción

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

de consumo energético y emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) por el sistema ferroviario y estableciendo compromisos económicos hasta el 2030, para su consecución.

Además, con fecha 30 de enero de 2019 se ha firmado el III Protocolo al contrato de alquiler y mantenimiento de automotores de la serie 592 con CP (Comboios de Portugal), mediante el cual se amplía gradualmente el número de vehículos objeto del contrato, arrendando cuatro nuevos automotores de la serie 592.0.

Por último, cabe señalar el nombramiento de D. Francisco Javier Bujedo Mediavilla, como Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A., en sustitución de D. Félix Pintado Palacio, circunstancia que fue comunicada al Consejo de Administración de la sociedad de fecha 27 de febrero de 2019.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

renfe

Estado de la información no financiera 2018

Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWCP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Índice

Grupo Renfe

- Principales indicadores del grupo
- Modelo de negocio
- Visión y valores
- Sociedades del Grupo Renfe
- Principales oficinas y talleres del Grupo Renfe
- Marcas, productos y servicios
- Objetivos y estrategias
- Entorno ferroviario
- Factores y Tendencias
- Obligaciones de Servicio Público
- Información fiscal. Impuestos y subvenciones
- Calidad del servicio
- Reclamaciones de clientes
- Salud y seguridad de los clientes
- Proveedores
- Integrando la RSC en la cadena de proveedores
- Sistemas de supervisión y auditoria de proveedores
- Internacionalización
- Principales hitos
- Premios y reconocimientos

Innovación en Renfe

- I+D+i en Renfe
- Digitalización
- Ciberseguridad

Nuestro equipo

- Generando Empleo
- Gestión de la diversidad
- Organización del trabajo
- Seguridad y salud laboral
- Relaciones sociales
- Diálogo social
- Salud y seguridad en el trabajo en los convenios colectivos
- Gestión del talento
- Igualdad

Maximizar la Sostenibilidad, minimizar riesgos ambientales

- Maximizando ventajas competitivas en Sostenibilidad Descarbonización
- Minimizando riesgos ambientales
    - Certificaciones ambientales
    - Prevención de riesgos ambientales
    - Cambio Climático y otras afecciones a la atmosfera
    - Economía circular y gestión de los residuos

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Uso sostenible de los recursos
- Protección de la biodiversidad

Contribución al progreso social

- Contribución de Renfe al desarrollo sostenible de España
- Accesibilidad en Renfe
- Dialogo con los Grupos de Interés
- Acción social
- Proyectos culturales y educativos de Renfe
- Turismo cultural

Gobierno corporativo

- Naturaleza jurídica y titularidad
- Órganos de Gobierno de Renfe-Operadora
- Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección
- Sociedades Mercantiles Estatales
- Políticas del Grupo Renfe
- Sistema de control
- Lucha contra la corrupción y el soborno
- Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación

Acerca del Informe anual

- Alcance
- Ley 11/2018 y Estándares internacionales
- Análisis de materialidad
- Asuntos relevantes
- Índice de contenidos GRI, Pacto Mundial y ODS

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Grupo Renfe

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Grupo Renfe

Renfe-Operadora, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, tiene la misión de prestar servicios de transporte de viajeros y mercancías bajo el principio de seguridad, con criterios de calidad, eficiencia, rentabilidad e innovación, con vocación de servicio público y con el objetivo de incrementar la cuota de mercado del ferrocarril como operador ferroviario de referencia.

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.
- Sistemas informáticos transversales.
- Compliance y auditoría Interna del Grupo.
- Auditoría Interna del Grupo.
- Relación con instituciones externas y otros organismos, así como representación institucional internacional.
- Seguridad en la circulación.
- Protección civil y seguridad.
- Comunicación, relaciones con los medios, marca y publicidad.

El Grupo Renfe está formado principalmente por la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora y las Sociedades Anónimas Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A, Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A., 100% del Renfe-Operadora.

Principales indicadores del grupo

Dimensión económica	2018	2017
Resultado bruto de explotación (EBITDA) (millones de euros)	523,5	489,5
Total ingresos (millones de euros)	3.979,1	3.578,9
Ingresos de tráfico (millones de euros)	3.639,4	3.250,2
Ingresos varios (millones de euros)	339,7	328,7
Total gastos al EBITDA (millones de euros)	3.455,7	3.089,4
Cánones ferroviarios Adif (millones de euros)	1.229,0	924,5
Resultado de ejercicio Grupo Renfe (millones de euros)(1)	111,42	69,81
Número de proveedores adjudicatarios	1.243	1.244
Pagos a proveedores (millones de euros) (2)	3.074,1	2.573,8

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Periodo medio de pago a proveedores [2]	67,31	64,87
Viajeros (millones)	507,1	487,9
Toneladas (millones)	18,3	19,6

[1] Incluye el resultado atribuido a socios externos.
[2] Elaborado de acuerdo con la resolución del ICAC de 29 de enero de 2016.

Dimensión social	2018	2017
Número de empleados (a 31 de diciembre)	14.565	14.581
Número de mujeres en plantilla	1.965	1.833
Antigüedad media de los empleados (hombres – años)	28,24	29,79
Antigüedad media de los empleados (mujeres – años)	21,72	23,39
Índice de rotación de la plantilla hombres (%)	7,52	5,81
Índice de rotación de la plantilla mujeres (%)	7,66	5,90
Inversión en formación (miles de euros)	3.578,34	3.902,96
Horas totales de formación	563.598	477,167
Empleados que reciben una evaluación formal del desempeño	2.618	2.738
% de empleados cubiertos por convenios colectivos	94,47	94,54
Ratio de absentismo por accidente laboral	0,49	0,52
Jornadas perdidas por accidente laboral	23.624	24.130
Formación en prevención de riesgos (horas)	12.466	19.379
Inversión en la comunidad (miles de euros)	70.955	82.986

Dimensión ambiental	2018	2017
GWh tracción eléctrica	2.388,12	2.356,2
Millones de litros de diésel consumidos	75,20	75,5
GWh L diésel	742,8	745,8
GWh total	3.130,9	3.101,9
Intensidad Energética de tracción (Wh/UT)	94,2	94,9
Intensidad de Carbono de tracción (g CO_2 /UT)	21,55	24,55
Gastos e inversiones ambientales (miles de euros)	2.538	3.024
Consumo de agua (m^3)	917.605	923.881
Emisiones de SO_2 (toneladas) (debidas a tracción)	1.002	1.047
Emisión NO_x (toneladas) (debidas a tracción)	3.174	2.585
Generación de residuos peligrosos (toneladas)	948	838,1
% Tráficos de viajeros con trenes de baja emisión acústica	95	95
% Tráficos de mercancías con trenes de baja emisión acústica	77	77

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

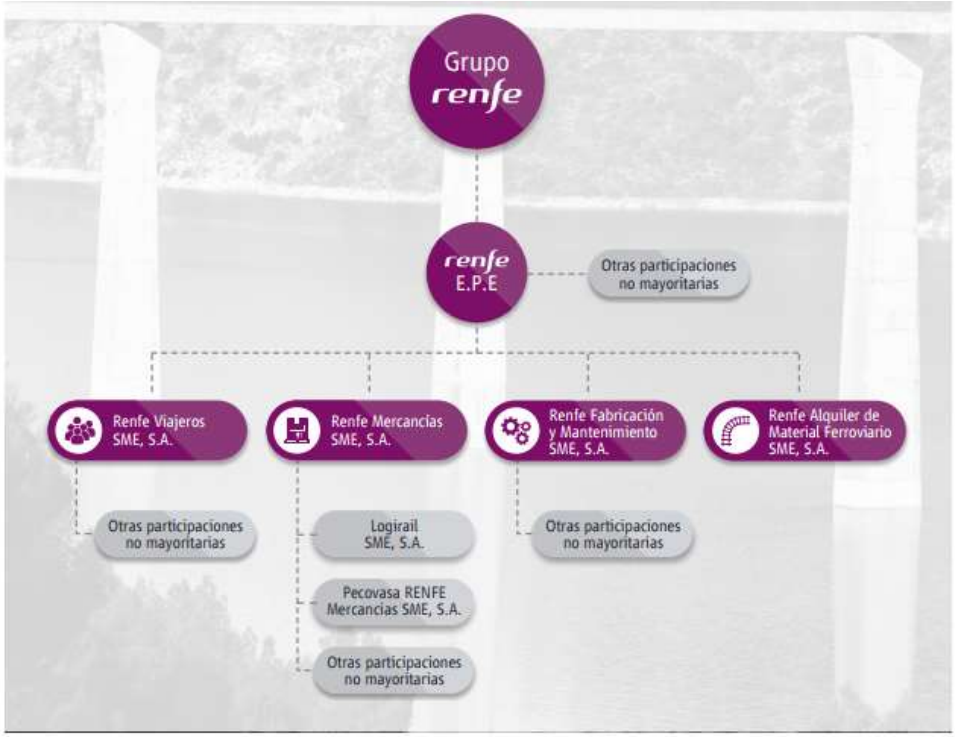
Modelo de negocio

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 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012 (RDL), de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

El objetivo del RDL es establecer el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización del modo ferroviario, y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público, dotando a la antigua Renfe-Operadora de un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

De forma resumida, la organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a Renfe-Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial.

El actual esquema societario se presenta de manera resumida en el siguiente gráfico:



Visión y valores

Visión

La visión de Renfe-Operadora es ser el operador de transporte de referencia en términos de calidad y eficiencia del servicio.

Valores

En relación con el logro de la misión:

- Seguridad
- Orientación al cliente
- Competitividad
- Calidad

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Eficiencia
- Innovación – modernización
- Orientación a resultados
- Coordinación entre los agentes que configuran el sistema ferroviario

En relación con sus profesionales:

- Profesionalidad
- Desarrollo de las personas
- Comunicación activa

En relación con la sociedad:

- Compromiso con las comunidades en las que opera
- Respeto del medio ambiente
- Compromiso social y ético
- Transparencia y buen gobierno corporativo

Sociedades del Grupo Renfe

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, nacionales e internacionales, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario.

9.323	empleados (a 31 de diciembre de 2018)	12	Núcleos de Cercanías
507,1	millones de viajeros transportados	729	trenes de Cercanías
491,7	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros)	356	trenes de Media Distancia y AV Media Distancia
402,9	Inversión (millones de euros)	270	trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia
5.525	circulaciones diarias		

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Tiene por objeto social la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de producto siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenedores por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías.

1.017	empleados (a 31 de diciembre de 2018)	536.417	automóviles transportados por ferrocarril

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

-2,3	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros)	1.322	trenes a la semana
13,2	Inversión (millones de euros)	242	locomotoras operativas
18,3	millones de toneladas netas transportados	10.011	vagones operativos
300	clientes		

Mercados

Renfe Mercancías, operador público para el transporte de mercancías por ferrocarril en España, se estructura en áreas comerciales especializadas por sectores:

Automóvil

Mercado especializado en el transporte de automóvil terminado en vagones especializados y piezas y componentes de automoción en caja móvil/contenedor. Atiende tanto al mercado doméstico como al internacional.

Intermodal

Mercado especializado en el transporte de contenedores, cajas móviles y semirremolques, mediante trenes cliente (*block train*) y servicios multiclient

Multiproducto

Mercado especializado en el transporte de graneles sólidos (carbón, cemento, clínker, etc.), graneles líquidos (químicos, etanol, etc.), madera, materiales de construcción, transportes excepcionales en vagones especializados y mercancías paletizadas.

Siderúrgicos

Mercado especializado en el transporte de productos siderúrgicos (bobinas, alambrón, chatarra, carril, tubería, etc.) en vagones especializados. Relación directa con la industria del automóvil.

Ancho Métrico

Mercado especializado en el servicio intermodal de transporte ferroviario a través de la Red de Ancho Métrico: bobinas, carbón, aluminio, sosa a granel, arena de sílice.

En Madrid se concentran, fundamentalmente, los recursos humanos de Renfe Mercancías que gestionan las funciones transversales del negocio: personal de estructura, de gestión y comercial. En el resto del territorio nacional se ubica, sobre todo, el personal operativo de conducción con el personal necesario para su gestión administrativa.

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Esta sociedad tiene por objeto social la prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Prestación de Servicios de Mantenimiento de Material Rodante:

La prestación de los servicios de mantenimiento de material rodante se lleva a cabo a través de los siguientes modos:

- Mantenimiento realizado con medios propios de Renfe Mantenimiento.
- Contrataciones con la Industria Privada.
- Para determinadas series, coexisten ambos modos de mantenimiento (Interno y Externo).

Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM):

Cada vehículo requiere de una EEM para poder circular, que es responsable de que el vehículo se encuentre en condiciones seguras y correctas cumpliendo plenamente su plan de mantenimiento. Sus funciones son:

- Gestión del Mantenimiento: Responsabilidad sobre las condiciones técnicas y de seguridad del vehículo.
- Desarrollo del Mantenimiento: Gestión de la documentación del mantenimiento.
- Gestión del mantenimiento de la flota: Planificación, programación y certificación de intervenciones.
- Ejecución del mantenimiento. Mantenimiento técnico requerido sobre el vehículo y sus componentes.

3.165	Empleados (a 31 de diciembre de 2018)	55	Bases de Mantenimiento
7,6	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros)	91	Intervenciones de mantenimiento cíclicas.
10,2	Inversión (millones de euros)	195	Intervenciones de gran reparación.
5	Bases de Mantenimiento Integral		

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Esta sociedad, tiene por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler o cualquier otra forma de puesta a disposición de material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, además de la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

7	Empleados (a 31 de diciembre de 2018)
10,0	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros)
4,2	Inversión (millones de euros)
4	trenes de viajeros de Alta Velocidad-Larga Distancia
31	trenes de viajeros de Media Distancia
71	locomotoras de mercancías
1.620	vagones para el transporte de mercancías

Principales oficinas y talleres del Grupo Renfe

Entidad / Sociedad	*Dirección*
Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora	Avda. Pío XII, 110 28036 Madrid
	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 (*) 28007 Madrid
Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 6 y 8 (*) 28007 Madrid
	Plaza del Emperador Carlos V, 2 (*) 28012 Madrid
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	C/ Antonio Cabezón, S/N 28034 Madrid

(*) Edificio histórico

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Marcas, productos y servicios

Marcas, productos y servicios

Alta Velocidad

renfe AVE

renfe AV City

Larga Distancia

renfe Alvia

renfe Altaria

renfe Euromed

renfe Talgo

renfe Trenhotel

Media Distancia Alta Velocidad

renfe Avant

Media Distancia

renfe Media Distancia

Cercanías

renfe Cercanías

Ancho Métrico

renfe feve

Trenes Turísticos

Tren Al Andalus renfe

El Transcantábrico Gran Lujo renfe

El expreso de La Robla renfe

El Transcantábrico Clásico renfe

Mercancías

renfe | Mercancías

Servicios

renfe Atendo

renfe | Alquiler

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Objetivos y estrategias

Las empresas del Grupo Renfe operan principalmente en cuatro mercados con características, objetivos y estrategias diferentes.

Renfe Viajeros - Servicios Comerciales

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, estarían encuadrados en la Dirección de Servicios Comerciales. Se trata de servicios basados en criterios puros de mercado de oferta y demanda, manteniendo los principios de rentabilidad, eficiencia y optimización de la máxima cuota de mercado. Estos servicios no reciben ningún tipo de subvención por parte de ninguna administración pública y engloban todos los trenes de alta velocidad de larga distancia, así como los trenes que circulan sobre la red convencional o comparten recorrido con líneas de ancho UIC, de larga distancia, diurnos y nocturnos. También estarían enmarcados en este grupo los trenes históricos y turísticos.

Renfe Viajeros – Servicios Públicos

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros estarían encuadrados en la Dirección de Servicio Público, en la Dirección de Cercanías de Madrid y en la Dirección de Cercanías de Cataluña. En los últimos años, la Administración General del Estado, en el ámbito de su competencia, ha realizado varios bloques de declaración de Obligaciones de Servicio Público (OSP). Se trata de servicios que son subvencionados por la administración pública por razón del beneficio social que reportan a la sociedad en su conjunto. No solo suponen una opción de transporte cómoda y segura, sino que además permiten aumentar la capacidad de transporte, mitigar la congestión y reducir la huella climática de la movilidad.

Renfe Mercancías

Renfe Mercancías presta servicios de transporte de mercancías para diferentes empresas con características diferentes entre ellas. Tiene como objeto social la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito nacional e internacional como operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías. Los principales mercados en los que opera son el transporte de productos siderúrgicos, graneles, contenedores intermodales y automoción. Se trata de una actividad liberalizada desde el año 2005 y que está por tanto orientada a la satisfacción del cliente bajo criterios de eficiencia con un objetivo de rentabilidad económica.

Renfe Alquiler

Esta sociedad tiene por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler o cualquier otra forma de puesta a disposición de material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, además de la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos. Para el desarrollo de su actividad cuenta con una flota de trenes, locomotoras y vagones que pone a disposición de clientes nacionales e internacionales.

Entorno ferroviario

Entorno Regulatorio

El 14 de diciembre de 2016, el Parlamento Europeo aprobó el Pilar de Mercado o Político de la reforma ferroviaria europea recogida en el Cuarto Paquete Ferroviario, que pretende incentivar a los

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

operadores a orientarse a las necesidades de los usuarios, mejorar la calidad del servicio y la eficiencia económica del sistema, con el objetivo final de impulsar el transporte ferroviario de viajeros.

Con la conformidad del Parlamento Europeo al pilar político concluye la aprobación del conjunto de disposiciones que integran el Cuarto Paquete Ferroviario, que ha implicado la elaboración y aprobación de seis grandes propuestas para mejorar la eficiencia y la competitividad del ferrocarril en toda la UE, y cuyo objetivo es eliminar los actuales obstáculos institucionales, jurídicos y técnicos, creando una red ferroviaria europea plenamente integrada y liberalizada.

En abril de 2016, el Parlamento Europeo ya había aprobado el Pilar Técnico que, centrado en facilitar el acceso de las empresas a los mercados ferroviarios, contempla la homologación de los estándares y procedimientos ferroviarios y cubre ámbitos como la interoperabilidad, la seguridad o el papel de la Agencia Europea Ferroviaria (ERA) que, como responsable de la emisión de autorizaciones, homologaciones y certificados de seguridad para material rodante y operadores, se constituye en ventanilla única en pro de la operatividad, la agilidad y la transparencia de los procesos.

La liberalización contemplada en el 4º paquete ferroviario ya ha sido transpuesta a la legislación española. En concreto, el Real Decreto-ley 23/2018, aprobado por el Consejo de Ministros, modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que marca el mes de diciembre de 2020 como fecha de inicio para la entrada de nuevas empresas ferroviarias en el transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios de larga distancia y alta velocidad.

A partir de dicha fecha, cualquier empresa que disponga de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad, que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, y haya solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria al administrador de infraestructuras, podrá prestar servicios en competencia con Renfe.

Esta fecha no afecta a los servicios sometidos a Obligación de Servicio Público (OSP), que abarcan las Cercanías, Media Distancia y AVANT. La normativa europea permite a los Estados miembros optar porque los servicios OSP no sean licitados obligatoriamente hasta 2023, período que puede ampliarse si existe un contrato vigente a dicha fecha.

Teniendo en cuenta esta posibilidad, el Real Decreto-ley ha optado por un enfoque prudente dentro de los servicios sometidos a Obligación de Servicio Público, asegurando que Renfe siga prestando estos servicios hasta la finalización del contrato firmado recientemente con Renfe, que prevé una vigencia mínima de 10 años, ampliable cinco más.

Además, el Real Decreto-ley completa y aclara el marco normativo actual, de forma que establece las bases jurídicas que regirán la futura competencia de Renfe y las nuevas empresas ferroviarias. En este sentido, se refuerzan los requisitos de independencia y transparencia de los administradores de infraestructuras ferroviarias frente a las empresas ferroviarias que operen en la red.

A su vez, el marco jurídico actual español sobre el acceso a las instalaciones de servicio ferroviarias y los servicios que se prestan en ellas, consagrado fundamentalmente en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario se ha visto desarrollado recientemente con la entrada en vigor del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

A este respecto, es preciso señalar que, aunque el Reglamento Comunitario entró en vigor en diciembre de 2017, dicha norma será totalmente aplicable a partir de junio de 2019; salvo el artículo 2 -relativo a las exenciones-, que desplegará efectos a partir del 1 de enero de 2019.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Entorno competitivo

La intensidad competitiva del transporte en España es significativamente más alta que la de otros países del entorno.

Si bien el transporte ferroviario todavía no está liberalizado, las empresas del grupo Renfe compiten con otros modos de transporte:

- Carretera: El hecho de que España cuente con la segunda red de carreteras de alta capacidad más extensa del mundo y la mayoría de uso gratuito, hace que el transporte terrestre de viajeros en coche y autobús y de mercancías en camión sea muy competitivo con el ferrocarril.
- Aéreo: España cuenta con una extensa red de aeropuertos, muchos de ellos cercanos a los centros de las ciudades y servidos por un número creciente de operadores aéreos, con una creciente participación de los denominados operadores de bajo coste. Además, muchos de los tráficos aéreos reciben aportaciones económicas de las autoridades locales para facilitar el que puedan ofrecer vuelos a precios baratos.
- Marítimo: España cuenta también con una amplia red de puertos que facilitan la realización de forma competitiva de actividades de transporte marítimo fundamentalmente de mercancías.

El mercado de transporte ferroviario de mercancías inició su liberalización en España en 2005, si bien no se produjo la entrada efectiva de otras empresas ferroviarias privadas hasta 2007. El sector opera en régimen de libre competencia distinguiéndose:

- Por una parte, una competencia intramodal entre las empresas ferroviarias que operan en España. En 2017, operaron 8 empresas privadas en competencia con el operador público.
- Por otra, una competencia entre modos con presencia mayoritaria del transporte terrestre de mercancías por carretera, alcanzando una cuota modal superior al 95%.

Por otra parte, las mejoras tecnológicas de todos los modos de transporte, los sistemas de información y las mejoras de las infraestructuras están facilitando el desarrollo de nuevos modelos de negocio ligados al transporte tanto de viajeros como de mercancías. Todos estos desarrollos están facilitando la aparición de nuevos actores dentro del sector de la movilidad. Así, ya se han desarrollado servicios que proporcionan nuevas alternativas para el transporte de viajeros y de mercancías, tanto en entornos urbanos como interurbanos.

El transporte de mercancías en España es un sector económico de una importancia estratégica creciente. Entre los factores clave que determinan su relevancia cada vez más significativa destacan:

- La contribución al desarrollo de otros sectores importantes de la economía nacional.
- La aportación a la mejora de la competitividad del país en un escenario globalizado que exige disponer de mayor capacidad para atender el volumen creciente de intercambios comerciales a escala mundial.
- La estratégica posición geográfica de España que le permite contar con unas magníficas condiciones para convertirse en un gran nodo logístico en Europa.

En este contexto, la penetración del ferrocarril en la estructura de movilidad de las mercancías en España resulta insuficiente (en el entorno de 5%). España se encuentra lejos de alcanzar valores de equilibrio modal similares a los de la Unión Europea.

En ese sentido, es ineludible la necesidad de apostar por el modo ferroviario para el transporte terrestre de mercancías para aproximar la cuota modal de España a la de otros países europeos

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

comparables aprovechando su fortaleza como plataforma portuaria de primer nivel y su posicionamiento estratégico.

El ferrocarril de mercancías se caracteriza por ser un modo seguro y eficiente en el consumo energético cuya sostenibilidad para la movilidad de las mercancías y para la sociedad en su conjunto es evidente. El modo ferroviario evita la circulación de mercancías peligrosas por las redes viarias nacionales y reduce de manera significativa los costes globales externos que se derivan del sistema de transporte.

Factores y Tendencias

Se enumeran a continuación los principales factores y tendencias que afectan a la actividad que Renfe desarrolla:

- Empoderamiento del cliente. Las nuevas tecnologías están facilitando que el cliente tenga cada vez un mayor acceso a la información. Esto le permite tomar decisiones de movilidad ajustadas a sus necesidades específicas. Esto le hace también ser cada vez más exigente en todos los aspectos de su "*Customer Journey*".
- Digitalización. La digitalización es un elemento transversal que está afectando a todas las áreas del transporte, empezando por el cliente: el acceso a la información en tiempo real, la compra, la optimización de las operaciones, la gestión de incidencias, etc.
- La ciudad sostenible. Las ciudades están cada vez más volcadas en mejorar las condiciones ambientales de sus habitantes mediante la introducción de restricciones al transporte contaminante, acompañadas de medidas que facilitan el transporte sostenible.
- Economía Colaborativa / Movilidad como servicio. Aumento en el número de personas y empresas que en lugar de comprar activos para su movilidad (coche, camión, bicicleta, etc.) optan por pagar por su uso.
- Sostenibilidad. Disponer de sistemas de transporte más sostenibles es esencial para limitar el calentamiento global del planeta por debajo de un incremento de 2 grados centígrados. Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas del ferrocarril. En España, el cumplimiento de los objetivos nacionales de transferencia modal hacia el ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, permitirían una paulatina reducción de emisiones en la próxima década, alcanzando en 2030 una reducción del 2% en el sector del trasporte.
- Electrificación. Las mejoras en los motores eléctricos resultarán en una reducción de la huella ambiental de todos los modos de transporte. Las mejoras en la capacidad de almacenamiento de energía eléctrica facilitarán la expansión de la energía eólica y solar.
- Inteligencia Artificial. El aumento de la capacidad de capturar y procesar información va a afectar todas las áreas del transporte:
    - Infraestructura: mejora del diseño y su mantenimiento.
    - Vehículos: generalización del mantenimiento predictivo.
    - Personas: mayor conocimiento del cliente y por tanto posibilidad de ofrecer servicios más adecuados a sus deseos y necesidades.
    - Operaciones: mejora en la operación de los sistemas de transporte que permitirá aumentar la capacidad y/o reducir tiempos de viaje con la infraestructura existente.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Cambios en el comercio mundial: internacionalización, guerras comerciales, relocalización de actividades manufactureras más cercanas a los centros de consumo, el impacto de la iniciativa China de "Belt and Road".

Obligaciones de Servicio Público

Servicios Públicos competencia de la Administración General del Estado (AGE)

En los últimos años, la AGE, en el ámbito de su competencia, ha realizado varias declaraciones de Obligaciones de Servicio Público (OSP):

- Acuerdo de Consejo de Ministros 30 de diciembre de 2010. Declaración como OSP de los servicios de Cercanías.
- Acuerdo de Consejo de Ministros 28 de diciembre de 2012. Declaración de los servicios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional.
- Acuerdo de Consejo de Ministros 5 de julio de 2013. Declaración de los servicios de media distancia prestados sobre la red de altas prestaciones (Avant) y de los servicios de transporte de viajeros prestados sobre la red de Ancho Métrico.

Amparando la prestación de dichos servicios por parte de Renfe Viajeros, desde 2013 se han sucedido diferentes contratos entre la sociedad y la AGE.

El primero de ellos cubrió el período 2013-2015. Posteriormente, con fecha 18 de octubre de 2016, se firmó un nuevo contrato entre la AGE y Renfe Viajeros, con vigencia de un año a partir del 1 de enero de 2016 y con la posibilidad de una prórroga por un año adicional.

Dicha prórroga para el ejercicio 2017 fue firmada por ambas partes con fecha 30 de diciembre de 2016.

Por otra parte, con fecha 15 de diciembre de 2017, se aprobó un nuevo Acuerdo de Consejo de Ministros que renueva la relación de servicios considerados obligación de servicio público competencia de la Administración General del Estado, y que, a modo de resumen:

- Incluye los servicios de Cercanías, Media Distancia (tanto convencional como en la red de Alta Velocidad o Avant), así como los servicios prestados sobre la red de Ancho Métrico (antigua Feve), ya recogidos en la declaración anterior, ampliándose en las relaciones Vigo-Tui, Alicante-Villena, CastellónVinarós y Villarrubia-Córdoba-Rabanales-Alcolea.
- También pasan a considerarse como servicios OSP dos relaciones que, hasta esa fecha, estaban financiados por Comunidades Autónomas; en concreto se trata de las relaciones Puertollano-Mérida-Badajoz y ZaragozaCalatayud-Ariza-Arcos, que formaban parte, respectivamente, de los Convenios con la Junta de Extremadura y con el Gobierno de Aragón.
- En cuanto a los servicios Avant, se añaden los servicios de alta velocidad Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca para aquéllos viajeros recurrentes que -usan con regularidad este servicio.

El 18 de diciembre de 2018 se firmó el nuevo contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros, que regula la prestación, durante el período 2018-2027, de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de Cercanías, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico competencia de la Administración General del Estado, declarados de obligación de servicio público en el Consejo de Ministros de fecha 15/12/17.

Dicho contrato surte efectos desde el día 1 de enero de 2018, con una duración de 10 años a contar desde dicha fecha y con opción de prórroga por cinco años adicionales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Servicios Públicos competencia de la Generalitat de Cataluña

Estos servicios tienen su origen en los acuerdos de la Comisión Mixta Estado-Generalitat de Cataluña (CMAEF) de 22 de diciembre de 2009 y 17 de noviembre de 2010. En ellos, y con fecha efectiva de 1 de enero de 2010 y 1 de enero de 2011 respectivamente, se procedió a la transferencia a la Generalitat de Cataluña de la competencia sobre los servicios de cercanías y de media distancia prestados en dicho ámbito territorial sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico.

Con fecha 17 de junio de 2013 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control Renfe-Operadora/Generalitat, el texto del contrato para la prestación de los citados servicios por parte de Renfe-Operadora durante el período 2011-2015, el cual quedó pendiente de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

En tanto se produce dicha aprobación, y en aras de no deteriorar la situación financiera del operador, el Gobierno ha incluido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado de los sucesivos años, una disposición adicional dotando de consignación presupuestaria al Ministerio de Fomento para que, previa verificación por parte de la Intervención General de la Administración del Estado de las propuestas de liquidación de la valoración económica de los servicios prestados por Renfe-Operadora (Renfe Viajeros), proceda a realizar una entrega a cuenta a dicha entidad por el resultado de esas verificaciones y a la espera de la firma definitiva del citado contrato. En estos momentos se está acordando un nuevo texto del contrato.

Plan de Acción con la Generalitat de Cataluña

Con fecha 25 de noviembre de 2015 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control del que forman parte la Generalitat de Cataluña y Renfe, la prórroga del Plan de Acción para los ejercicios 2015 y 2016, habiéndose realizado el seguimiento del mismo en las reuniones del citado Órgano Mixto dándose continuidad a las mismas en los ejercicios posteriores.

Este Plan es el soporte de los servicios adicionales a los inicialmente transferidos y contratados directamente por la Generalitat con Renfe Viajeros.

Servicios públicos competencia de otras Comunidades Autónomas

Los contratos establecidos con la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón, reguladores de los servicios prestados para las correspondientes Comunidades Autónomas en anteriores ejercicios, finalizaron su vigencia el 31 de diciembre de 2017, encontrándose en fase de avanzada negociación los acuerdos para el ejercicio 2018.

Información fiscal. Impuestos y subvenciones

Impuestos

Los beneficios obtenidos por el Grupo Renfe en las distintas jurisdicciones fiscales en las que opera han sido los siguientes:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Millones de euros	Beneficio obtenido	
País	2018	2017
España	111,04	69,59
Arabia Saudí	0,32	0,17
Total (*)	111,36	69,76

(*) Dato atribuido a la Entidad dominante

Los impuestos sobre beneficios pagados en los referidos países han sido los siguientes:

	Impuesto sobre beneficio pagado (millones de euros)	
País	2018	2017
España	10,45	-
Arabia Saudí	-	-
Total	10,45	-

Subvenciones

Son aplicables al Grupo las siguientes subvenciones:

- ***Subvenciones concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público (OSP) competencia de la AGE.***

  El Ministerio de Fomento formaliza con Renfe Viajeros el contrato de servicio público relativo a las condiciones en que se habrán de ejercer las obligaciones de servicio declaradas (OSP) para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros prestados en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) competencia de la AGE considerados de interés general por razones sociales, económicas y medioambientales. En el mismo establece las condiciones para la compensación por el coste de dichos servicios y las obligaciones del operador, entre ellas los indicadores de calidad, que deben cumplirse en su prestación. Está sujeto a auditoría de la aplicación de los criterios de imputación de ingresos y gastos por la IGAE.

  El contrato vigente entre la AGE y Renfe Viajeros ha sido formalizado con fecha 18 de diciembre de 2018.

  Los ámbitos para los que se definen estas OSP son:

  - Cercanías
  - Media Distancia prestados en la red de ancho convencional (con carácter general aquellas con un índice de aprovechamiento superior al 15%).
  - Alta velocidad Media Distancia (AVANT), prestados en la red Altas Prestaciones (con carácter general aquellas con un índice de aprovechamiento superior al 30%).
  - Cercanías y Media Distancia prestados en la red de ancho métrico.

El detalle de las subvenciones percibidas por esta categoría, siguiendo el criterio de devengo contable, se presenta a continuación:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Miles de euros	2018	2017
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	357.415	266.471
Obligaciones de servicio público de Cercanías	444.703	311.958
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	115.607	89.892
	917.725	668.321

- ***Subvenciones concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público (OSP) competencia de la Generalidad de Cataluña.***

El Estado traspasó a la Generalidad de Cataluña, en los años 2010 y 2011, las funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el ámbito de las cercanías de Barcelona y los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la RFIG con recorrido íntegro en el ámbito territorial de Cataluña, que fueron declarados OSP por la Generalidad y que son objeto de compensación económica por parte de la AGE, de forma transitoria.

El detalle de las subvenciones percibidas por esta categoría, siguiendo el criterio de devengo contable, se presenta a continuación:

Miles de euros	2018	2017
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	52.457	32.797
Obligaciones de servicio público de Cercanías	179.806	131.383
	232.263	164.180

- ***Subvenciones recibidas de otras Administraciones Públicas (Comunidades Autónomas o Ayuntamientos).***

Estas subvenciones tienen su origen en contratos formalizados por la Comunidades Autónomas que consideran de interés la prestación de servicios ferroviarios de viajeros sobre alguna de las relaciones que no han sido declaradas de OSP por la AGE y asumen la financiación del déficit de explotación de dichos servicios.

En el caso de la Generalidad de Cataluña, existe un Convenio para la compensación del mayor déficit de explotación con origen en decisiones de la Generalidad, en uso de sus competencias, en cuanto a política tarifaria o estándares de calidad, compromisos y condiciones, distintos de los considerados a efectos del contrato con la AGE por los servicios OSP de su competencia que son propuestos y valorados económicamente a través del "Órgano Mixto de Coordinación y control" cuya última reunión se ha producido el 15 de noviembre de 2018.

El detalle de las subvenciones percibidas por esta categoría, siguiendo el criterio de devengo contable, se presenta a continuación:

Miles de euros	2018	2017
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	25.256	21.409

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Junta de Extremadura	4.770	4.084
Diputación General Aragón	4.174	5.638
	34.200	31.131

- ***Subvenciones de capital recibidas para financiar los activos fijos***

  Las subvenciones de capital que provienen fundamentalmente del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) 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.

  Adicionalmente, existen subvenciones aportadas por la Comisión Europea, que proporciona ayudas para financiar proyectos que permitan el desarrollo de la Red Trans-Europea de Transporte (TEN-T) en 2030. Asimismo, se han recibido subvenciones vinculadas al programa de innovación CEF (Connecting Europe Facility) para financiar proyectos de innovación europea, actualmente el desarrollo de ERTMS, así como un proyecto para el uso de gas natural licuado como energía de tracción.

  Las subvenciones públicas recibidas en 2018, siguiendo el criterio de devengo contable, corresponden a Proyectos CEF de la Unión Europea para la Instalación y actualización del ERTMS nivel 2 base 3, con el siguiente desglose:

Proyecto	Importe 2018 (miles de euros)
2015-ES-TM-0011-W	2.083
2016-ES-TM-0027-W	683
	2.766

En el ejercicio 2017, de acuerdo con este criterio, no se recibieron subvenciones.

Calidad del servicio

Servicios comerciales	***2018***	***2017***
Alta Velocidad-Larga Distancia	7,99	7,90

Obligaciones de Servicio Público	***2018***	***2017***
Alta Velocidad-Media Distancia	7,62	7,71
Media Distancia	6,97	7,05

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Cercanías Madrid	7,19	7,42
Rodalies Cataluña*	6,21	6,34
Cercanías Asturias	7,46	7,59
Cercanías Bilbao	6,91	7,05
Cercanías Cádiz	7,29	7,50
Cercanías Málaga	7,63	7,78
Cercanías Murcia-Alicante	6,99	7,20
Cercanías San Sebastián	6,65	6,71
Cercanías Santander	7,14	6,93
Cercanías Sevilla	7,50	7,41
Cercanías Valencia	6,44	6,86
Cercanías Zaragoza	7,53	7,53
Feve	6,50	6,61

*Sólo núcleo Barcelona

El indicador de satisfacción global de la cartera de clientes de Renfe Mercancías en 2018 es de 6,89.

Trenes de mercancías	*2018*	*2017*
Mercancías	6,89	6,41

Reclamaciones de clientes

En los servicios de Alta Velocidad, Larga Distancia y Media Distancia los retrasos son la principal causa de reclamación de los clientes, mientras que en los servicios de Cercanías el motivo principal son los títulos de transporte.

Reclamaciones por cada 1.000 viajeros	*2018*	*2017*
Alta Velocidad - Larga Distancia	2,44	2,72
Media Distancia	0,99	0,55
Cercanías	0,15	0,16
Atendo (por cada 1.000 asistencias)	1,17	2
Ancho Métrico	0,61	0,45

Los clientes que quieran formular alguna reclamación o resolver gestiones relacionadas con su viaje puede hacerlo a través de los Centros de Servicios al Cliente AVE en Madrid Puerta de Atocha, Sevilla Santa Justa, Zaragoza Delicias, Lleida Pirineos, Córdoba, Barcelona Sants y Málaga María Zambrano. En el resto de estaciones puedes dirigirte a los Servicios de Atención al Cliente. Asimismo, pueden

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

comunicarse con Renfe mediante la Oficina de Atención al Cliente, disponible en la web de Renfe, por la que podrá indicar sus sugerencias, comentarios, quejas y solicitudes de información.

Servicios de Mercancías y Logística

Reclamaciones	2018	2017
Mercancías	25	23

Reclamaciones, multas y sanciones

Durante el año 2018, el número de reclamaciones iniciadas contra Renfe y tramitadas ascendió a 272, lo que implicó un importe de las resoluciones estimatorias de 375.925,86euros. De éstas, el 69,12% correspondió a lesiones en el tren y en la estación.

Por otro lado, Renfe recibió en el año 2018 sesenta y una denuncias administrativas, por un importe total de 8.560,00 euros. El 42,63% de las mismas correspondieron a temas relacionados con consumo.

	2018	2017
Expedientes tramitados		
Número de expedientes tramitados	272	220
Importe económico de las resoluciones estimatorias (€)	375.925,86	472.970,34
Tipología de los expedientes tramitados		
Arrollamientos	5	6
Lesiones en el tren	88	92
Lesiones en estación	100	104
Otros	79	18
Denuncias		
Número de denuncias recibidas	61	53
Importe económico (€)	8.560,00	5.710,05
Tipología de denuncias (número)		
Incendios	4	3
Consumo	26	24
Agencia de Protección de Datos	0	0
Competencia	0	1
Disciplina laboral	20	19
Otros	11	6
Actuaciones penales		
Número de actuaciones penales	14	12
Importe económico (€)	354.876,14	218.328,05

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Tipología de actuaciones penales (número)

Arrollamientos de personas	1	2
Lesiones	4	3
Incidentes en el tren	1	6
Accidentes laborales	2	1
Otros	6	0

Salud y seguridad de los clientes

Instalación de desfibriladores en estaciones y centros de trabajo

Esta medida supone dar continuidad al papel activo de Renfe en la implantación y uso de estos dispositivos por parte de los profesionales que desempeñan sus funciones en los lugares de trabajo en los que se ubican, para lo que han sido convenientemente formados. El criterio empresarial para la instalación de estos dispositivos, además de cumplir la legislación nacional y autonómica, está basado en disponer de ellos en estaciones y centros de trabajo que dispongan de Plan de Autoprotección o que al menos dispongan de una ocupación igual o superior a 1.500 personas, así como en estaciones y centros de trabajo que tengan una consideración "singular" con arreglo a superficie, intermodalidad, ubicación, etc. También disponer de al menos un desfibrilador por línea de Cercanías. Los aparatos están disponibles en espacios públicos para que cualquier ciudadano los pueda usar, son externos semiautomáticos (DESA) y se suelen situar en vitrinas, señalizados con un símbolo universal.

Medidas destinadas a aumentar la seguridad de los viajeros en estaciones

Renfe está trabajando en la implantación de medidas para evitar los arrollamientos que se producen en estaciones al cruzar las vías entre andenes.

Para ello, el procedimiento específico de información visual y auditiva en estaciones y trenes ("Cruce de vías") tiene como objeto definir y establecer criterios a la hora de emitir mensajes a los viajeros sobre el cruce de vías, tanto en estaciones dotadas de pasos habilitados (elevados, inferiores y entre andenes) al paso de trenes, como en los trenes en los que sea posible, con el fin de minimizar los riesgos por arrollamiento. Su ámbito de aplicación son estaciones y trenes de Cercanías y Media Distancia gestionados por Renfe Viajeros en los que se disponga de medios para la emisión de mensajes y sea técnicamente posible.

Se han implantado los avisos por megafonía y teleindicadores en todas las estaciones de los Núcleos de Cercanías.

Actualmente se sigue trabajando en la implantación de mensajes en la megafonía y los teleindicadores de los trenes. En trenes que circulan en el ámbito de CC.AA. con lengua propia, estos mensajes se emitirán en la lengua autonómica oficial de la Comunidad Autónoma en primer lugar (catalán, gallego, valenciano o euskera), seguidamente en castellano y, cuando es posible, por permitirlo el sistema de megafonía del vehículo, los mensajes también se emitirán en inglés.

Además, se han colocado a ambos lados en las puertas de acceso a los vehículos, tanto en el interior como en el exterior de los mismos, pictogramas complementarios que alertan a los clientes de la prohibición del cruce de vías por sitios no habilitados.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Proveedores

Los contratos de Renfe están sujetos a las normas del derecho privado, sin perjuicio de que la preparación y adjudicación se rija por lo dispuesto en la legislación de contratos públicos. En este sentido, los procedimientos de contratación de Renfe están sujetos a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales –en adelante LSE-, que resulta de aplicación para los contratos de obras cuyo valor estimado sea superior a 5.548.000 euros y para los contratos de servicios y suministros cuyo valor estimado sea superior a 443.000 euros. Como consecuencia de la falta de transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2014/25/UE, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, también deben aplicarse las disposiciones de la citada Directiva 2014/25/UE cuyo contenido tenga efecto directo, estas disposiciones prevalecerán, en todo caso, sobre lo dispuesto en la LSE.

En los procedimientos no sujetos a la LSE las entidades del Grupo Renfe aplican sus instrucciones internas de contratación, adaptadas a lo dispuesto en el artículo 321 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público –en adelante LCSP-. Asimismo, las entidades del Grupo Renfe pueden adjudicar contratos excluidos de la LSE sin aplicar las Instrucciones Internas de Contratación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 321 de la LCSP.

Como consecuencia de la aplicación de todo el conjunto normativo que se ha descrito, los procedimientos de contratación de Renfe respetan los principios de publicidad, transparencia, igualdad de trato y no discriminación y, en algunos aspectos van más allá de las exigencias legales. Así, por ejemplo, el Grupo Renfe viene licitando con publicidad contratos cuyo valor estimado está comprendido entre 5.000 euros y 15.000 euros, aun cuando legalmente no tenga obligación de hacerlo.

Proveedores e importe adjudicado

	2018	2017
Adjudicatarios (*)	1.243	1.244
Importe (millones de euros)	1.180,08	1.215,12

(*) Hay adjudicatarios con más de un contrato adjudicado en el año.

Procedimientos utilizados en la adjudicación de los Contratos de Renfe

Procedimiento	Nº de contratos	Importe (miles de euros)	% sobre el volumen contratado
Abierto	294	127.815	10,83
Restringido	13	155.479	13,18
Negociado con publicidad	36	339.491	28,77
Negociado sin publicidad	250	205.584	17,42

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Contratacion directa	22	785	0,07
Gestión simplificada con publicidad	551	10.691	0,91
Gestión simplificada sin publicidad	1.778	12.224	1,04
Contrato basado en acuerdo marco	19.637	301.319	25,53
Modificaciones	88	26.697	2,26

Principales 20 proveedores de Renfe por importe facturado

Empresa	Importe (miles de euros)
ADIF ALTA VELOCIDAD	1.012.347 €
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (Adif)	878.529 €
PATENTES TALGO S.L.	242.949 €
ACTREN MANTENIMIENTO FERROVIA S.A. (*)	90.848 €
FERROVIAL SERVICIOS S.A.	89.646 €
ALSTOM TRANSPORTE S.A.	75.902 €
NERTUS MANTENIMIENTO SERVICIOS FERROVIARIOS, S.A. (*)	67.922 €
UTE SERVICIOS DE LIMPIEZA FERROVIA	64.420 €
CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR FERROVIARIA, S.A.	30.443 €
IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A.(*)	23.383 €
INTERSERVE FACILITIES SERVICE S.A.	17.717 €
BTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A. (*)	14.586 €
INGENIERIA ECONOMICA DE TRANSPORTE SME MP S.A. (*)	14.499 €
EQUMEDIA XL S.L.	14.001 €
OMBUDS COMPAÑIA DE SEGURIDAD S.A.	13.866 €
INTERNATIONAL BUSINESS MACHINE S.A.	13.621 €
ILUNION OUTSOURCING S.A.	13.544 €
UTE TDE TME TSOL XIV	12.106 €
FAIVELEY TRANSPORT IBERICA S.A.	11.269 €
CART CONSTRUCTION COMPANY SAUDI LT (proyecto Haramain)	10.626 €

(*) Empresas participadas por Sociedades del Grupo Renfe

Periodo Medio de Pago a proveedores

Al cierre del ejercicio 2018 el Grupo Renfe ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, de 67,31 días.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Mesas de contratación

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), las entidades que forman el Grupo Renfe no tienen la consideración de administraciones públicas. Por este motivo, en los procedimientos de contratación del Grupo Renfe no se constituyen las mesas de contratación reguladas en los artículos 326 y 327 de la LCSP.

Integrando la RSC en la cadena de proveedores

En línea con las directrices marcadas por la nueva normativa de contratación pública, el Grupo RENFE está promoviendo la incorporación de criterios sociales y medioambientales en sus licitaciones. Este planteamiento conlleva incrementar los requisitos que se pedían hasta ahora a los contratistas del Grupo RENFE. El objetivo es que paulatinamente se vayan incorporando nuevas cláusulas de manera transversal, siempre que tengan relación con el objeto de la contratación ya que, de acuerdo con la legislación, las cláusulas sociales y ambientales deben estar vinculadas al objeto del contrato y ser proporcionales. También se toman en consideración otros criterios, en atención al objeto de cada contrato, como pueda ser el facilitar el acceso a la contratación pública de las pequeñas y medianas empresas, así como a las empresas de economía social.

En este sentido, las condiciones sociales y ambientales pueden incluirse en la definición del objeto del contrato, en la selección del contratista, en los criterios de adjudicación, en los criterios de desempate y como condiciones de ejecución del contrato.

Con carácter general, la adjudicación de los contratos se realiza utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio, y entre los criterios cualitativos que se están estableciendo para evaluar la mejor relación calidad-precio se están tomando en consideración aspectos medioambientales o sociales vinculados al objeto del contrato, que pueden ser, entre otros, los siguientes: respecto a las características medioambientales, están podrán referirse, entre otras, a la reducción del nivel de emisión de gases de efecto invernadero; al empleo de medidas de ahorro y eficiencia energética y a la utilización de energía procedente de fuentes renovables durante la ejecución del contrato; respecto a las características sociales a considerar a la hora de evaluar la mejor relación calidad-precio de los contratos a adjudicar se toman en consideración, entre otros, el fomento de la integración social de determinados colectivos (como por ejemplo, desempleados de larga duración), los planes de igualdad de género que se apliquen en la ejecución del contrato, el fomento de la contratación femenina, la conciliación social de la vida laboral, personal y familiar, así como la formación y la protección de la salud y la seguridad en el trabajo, entre otros.

En cuanto a las condiciones especiales de ejecución, estás pueden ir referidas, entre otras cuestiones, al cumplimiento de las correspondientes obligaciones en materia laboral, de prevención de riegos, de seguridad social y en materia tributaria. El incumplimiento de las condiciones especiales de ejecución puede ser causa de penalización e incluso, en determinados casos, puede llegar a ser causa de resolución del contrato en atención a las circunstancias concurrentes que se detallen en los pliegos de condiciones particulares.

Sistemas de supervisión y auditoria de proveedores

Los departamentos responsables del seguimiento de los contratos adjudicados por el Grupo Renfe verifican que los servicios, suministros y obras recibidas son conformes al alcance definido en los documentos contractuales, y que los adjudicatarios correspondientes cumplen con las obligaciones que se determinan en los contratos.

Adicionalmente, y en función de determinadas circunstancias, como pueden ser el ámbito geográfico de desarrollo de los contratos o el carácter estratégico de la prestación, en ocasiones se contrata un servicio de inspección ad-hoc, que tiene por objetivo verificar el cumplimiento de las prestaciones

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

contratadas y que éstas se ejecutan conforme a las condiciones definidas. Un ejemplo de este tipo, lo constituye el contrato de inspección de los servicios de limpieza de trenes, estaciones y resto de instalaciones del Grupo.

En el momento de elaboración de este documento, el Grupo Renfe tiene también en fase de contratación, un servicio que permitirá verificar *online,* a partir de la documentación que deben presentar los contratistas y subcontratistas, el cumplimiento por parte de éstos de sus obligaciones en relación a la prevención de riesgos; de sus obligaciones tributarias, fiscales y de Seguridad Social; así como de los requerimientos y compromisos adquiridos en la presentación de ofertas de aspectos de carácter social y medioambiental relacionados con el objeto de la prestación.

Internacionalización

Estrategia de internacionalización

Con la entrada en vigor del Cuarto Paquete Ferroviario, cuyo objetivo es el establecimiento un área ferroviaria única europea, se liberalizarán los servicios de transporte de viajeros domésticos por ferrocarril a partir del año 2020 y se pone fecha a la obligación de adjudicar contratos de obligaciones de servicios público (OSP) mediante licitaciones (diciembre 2023), con excepciones (en España, el Consejo de Ministros ha autorizado el contrato entre la Administración General del Estado y Renfe para la prestación de los servicios ferroviarios sujetos a Obligación de Servicio Público para los próximos 10 años, ampliables cinco años más). Todo ello pone de manifiesto, de una manera clara, la necesidad de Renfe de continuar y redoblar su esfuerzo de preparación ante la apertura de los mercados ferroviarios y el consecuente incremento de la competencia.

Por otra parte, fuera de la UE surgen nuevos proyectos y desarrollos ferroviarios, así como concursos, que abren nuevas oportunidades de internacionalización para Renfe, siendo las áreas de mayor prioridad para la compañía el resto de Europa, América, África y Medio Oriente.

Adicionalmente a los proyectos internacionales que Renfe está desarrollando en Arabia Saudí, Estados Unidos, y otros países, la compañía ha mantenido las líneas de actividad que han venido caracterizando su presencia internacional, como son los servicios internacionales conjuntos de viajeros con otras empresas ferroviarias del entorno de la UE (CP y SNCF); fortaleciendo, con el fin de salvaguardar los intereses de la Compañía en el exterior, la presencia e influencia de Renfe en las diferentes organizaciones internacionales ferroviarias; suscribiendo memorandos de entendimiento bilaterales; y participando en proyectos de cooperación en diversos países.

Proyectos Específicos

Proyecto Haramain: el desarrollo de la Alta Velocidad en Arabia Saudí

El 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 rodante.

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:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- CAPEX, o fase de Construcción, que en el caso de Renfe supone la participación en la construcción de los talleres para el mantenimiento del material rodante, la formación del personal de conducción, del personal comercial y del personal del Centro de Control de Operaciones, así como la preparación de la operación comercial de la línea.
- OPEX, o fase de Operación y Mantenimiento, que en el caso de Renfe supondrá la operación comercial del transporte de viajeros una vez esté operativa la línea.

Renfe 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 en Arabia Saudí, y denominado "Renfe-Operadora, Saudi Arabian Branch".

Las pruebas de operación comercial comenzaron a principio de diciembre de 2017 y la demostración del servicio comercial el 31 de diciembre de 2017. Ésta se prolongará durante los fines de semana del primer cuatrimestre de 2018 con una circulación de dos trenes por sentido.

Previamente, para alcanzar este hito, se había preparado durante el año toda la operativa necesaria para realizar la contratación local y la formación teórica y práctica del nuevo personal para las áreas de conducción, centro de gestión operativa y servicio comercial en tierra y a bordo.

También se ha requerido del desplazamiento y expatriación de personal operativo de Renfe para realizar la transmisión de conocimiento, tutela y seguimiento de los nuevos trabajadores durante la puesta en marcha de la demostración.

Por otro lado, Renfe ha continuado con las obras de construcción de los talleres del HHHR en Medina (talleres de mantenimiento ligero y "pesado") y las tareas de preparación de la operación comercial.

El Rey Salman de Arabia Saudita, inauguró oficialmente la línea de ferrocarril de alta velocidad Haramain Express que une Makkah, Jeddah, la Ciudad Económica Rey Abdullah y Medina el martes 25 de septiembre de 2018.

Los servicios comerciales, en fase de preoperación, comenzaron el 11 de octubre de 2018, los jueves, viernes, sábados y domingos, desde las estaciones de Makkah Al Mukarramah, Madinah, Sulaymaniyah en Jeddah y el Rey Abdullah Economic City.

Proyecto de iniciativa privada de Texas Central: desarrollo de la Alta Velocidad Dallas-Houston en Texas EEE.UU.

El Proyecto está promovido por Texas Central Partners, LLC (Texas Central), empresa privada apoyada por inversores principalmente texanos.

Texas Central está registrada como empresa ferroviaria ante el Texas Secretary of State, y ha estado trabajando desde 2014 con la Federal Railroad Administration (FRA) para desarrollar el proyecto.

La iniciativa de Texas Central es completamente privada y por tanto no usará fondos federales o estatales para su construcción, ni requerirá subsidios para la fase de operación.

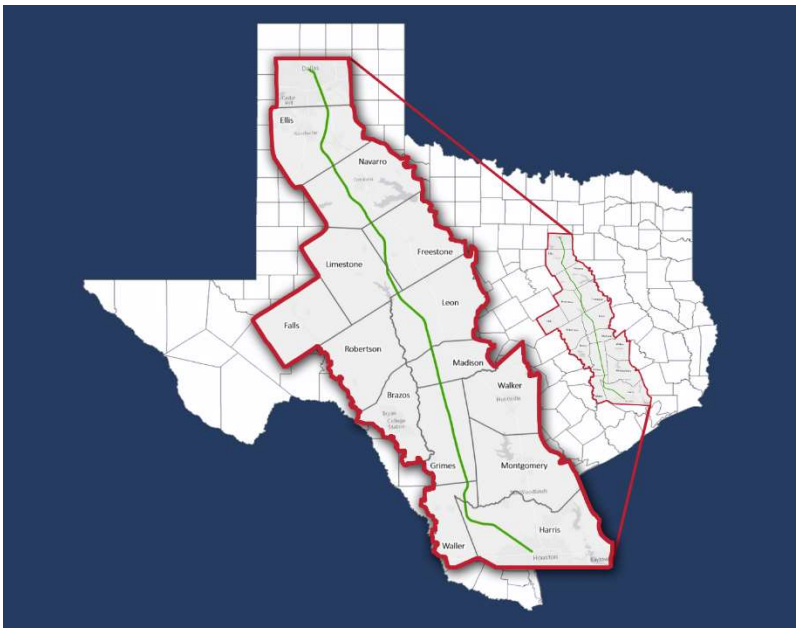
El tren de alta velocidad de Texas Central conectará Dallas/Fort Worth con Houston en un tiempo de viaje de menos de 90 minutos. El trayecto tiene una longitud de 240 millas, 386 kilómetros.

Además de las estaciones de Dallas/Fort Worth y Houston, contará con una estación intermedia en Brazos Valley. Todas las estaciones estarán conectadas a la red de autopistas y a los sistemas de transporte público, y contarán con amplias zonas de aparcamiento.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El coste total del proyecto se ha estimado en 12.000 millones de dólares.

Texas Central ha escogido la tecnología N700-I de Central Japan Railway Company (JRC) para este Proyecto. Esta tecnología, convenientemente actualizada, es la que lleva más de 53 años operando en la línea Tokio - Osaka en Japón.



No obstante, los trenes japoneses operan en composiciones de 16 coches y en su versión estadounidense serán de 8 coches y tendrán una capacidad aproximada de 400 pasajeros por tren.

Tanto la vía como los trenes estarán preparados para velocidades de 205 mph (330 kph). No obstante, en principio circularán a 186 mph (300 kph).

JRC es una empresa ferroviaria japonesa que opera diariamente 323 trenes de alta velocidad en la línea Tokyo-Osaka y que ha firmado un acuerdo de largo plazo con Texas Central para proveer apoyo técnico y transferencia de conocimiento para la implantación del proyecto con la tecnología japonesa N700-I.

El núcleo del sistema (trenes, vías, señalización, electrificación, …) serán aportados por JRC, junto con los procedimientos de operación y mantenimiento. No obstante, JRC no operará la línea una vez construida, por lo que Texas Central contratará a un operador de alta velocidad para esa fase del proyecto.

Se ha estimado que el impacto económico del proyecto será de unos 36.000 millones de dólares de beneficios económicos en el estado de Texas durante los primeros 25 años. El beneficio será en forma de gasto directo durante la construcción, salarios y gastos relacionados con la operación y el mantenimiento del sistema.

El tren de alta velocidad de Texas creará 10.000 empleos directos durante la construcción y más de 1.000 empleos directos permanentes durante la operación.

Tras la declaración de impacto ambiental, que será publicada en su versión final próximamente, Texas Central espera comenzar la construcción en 2019.

Aunque la declaración de impacto ambiental es el trámite más importante que debe afrontar el Proyecto, Texas Central sigue trabajando en el proceso regulatorio liderado por FRA en el que participan un total de 19 agencias federales y estatales.

Texas Central, promotor privado del proyecto, ha elegido a Renfe y Adif como socios estratégicos. Tras la primera fase como asesores técnicos en el desarrollo, diseño y construcción. Además, Renfe y Adif podrían colaborar en los planes posteriores de operación y mantenimiento para la puesta a punto del

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

servicio, incluyendo la operación de los trenes, el mantenimiento de los equipos y otros servicios relacionados con la comercialización de billetes.

De este modo, el 30 de octubre de 2018, el presidente de Renfe, Isaías Táboas, y el presidente ejecutivo de Texas Central, Carlos Aguilar firmaron el acuerdo que sienta las bases de colaboración en el proyecto de alta velocidad para unir las ciudades de Houston y Dallas, en el estado de Texas (EE. UU.)

Reino Unido

Durante los primeros meses de 2017 se llevaron a cabo negociaciones para buscar un socio local, ya implantado en el mercado británico, con el que acudir al concurso de la Franquicia *West Coast Partnership*. Finalmente, no se llegó a un acuerdo con ningún grupo británico relevante para concurrir a este concurso y se decidió optar por la obtención del PQQ Passport en solitario para poder presentar una oferta ganadora en próximas convocatorias.

El pasado 8 de marzo 2018, el Departamento de Transportes del Reino Unido ha concedido a Renfe el PQQ Passport, documento que permite participar en los concursos de concesión de franquicias ferroviarias en ese país.

Este documento permitirá a Renfe competir en Reino Unido, donde operan hasta un total de 16 franquicias ferroviarias que transportan 1.700 millones de pasajeros al año. La facturación total del mercado por venta de billetes alcanzó en 2018 unos 10.650 millones de euros.

Servicios de Consultoría y Asistencia Técnica a ISR

Renfe está prestando servicios de consultoría y asistencia técnica a los Ferrocarriles de Israel (ISR), al amparo del acuerdo marco de servicios de consultoría suscrito entre ambas, sobre materias que abarcan desde la operación hasta el mantenimiento de trenes, incluyendo áreas comerciales e informáticas.

Venta de material a Madagascar

Renfe está manteniendo diferentes conversaciones con el Ministerio de Turismo, Transportes y la Meteorología de Madagascar, dado el interés del citado organismo en la adquisición de material ferroviario de ancho métrico del Grupo Renfe, teniendo en cuenta las similares condiciones técnicas del material ferroviario de ancho métrico del Grupo Renfe con el utilizado en Madagascar.

Proyectos dentro de la Unión Europea

Renfe ha mantenido su colaboración con el operador público francés SNCF, especialmente en el ámbito de los servicios de viajeros de alta velocidad que conectan varias ciudades de ambos países bajo el nombre Renfe-SNCF en Cooperación, y gestionados a través de la sociedad conjunta Elipsos Internacional, S. A.

En este mismo sentido, Renfe ha continuado su colaboración con los Ferrocarriles de Portugal (CP) para la prestación de servicios internacionales de viajeros entre los dos países (Madrid-Lisboa, Lisboa-Hendaya y Vigo-Oporto). Asimismo, Renfe tiene cedido en alquiler a CP diverso material rodante de viajeros.

Renfe sigue explorando oportunidades de participación en futuras licitaciones de servicios domésticos de viajeros en países que forman parte de la UE, que ofrezcan negocios rentables.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Programas de Formación y Seminarios

Renfe ha impartido durante el ejercicio 2018 los siguientes cursos:

- Colaboración en Seminario de ADIF para los FFCC rusos RZD-JSC y *Russian Railways CFO Academy "World´s Best Practices of Financial Management*" a celebrar en Madrid y Barcelona del 11-15 de junio de 2018.
- Seminario de Formación "Tecnología de los procesos productivos y características de productividad laboral en España" para *Centre for Professional Competences Development Corporate University of Russian Railways*, RZD, de Rusia. Este seminario se desarrolló en Barcelona y Madrid, en colaboración con ADIF.

Otras actividades

Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), es una entidad reconocida por las Naciones Unidas como organización no gubernamental (ONG), tiene su sede en la Ciudad de Buenos Aires en la República Argentina. Está constituida por buena parte de las empresas ferroviarias e industriales del sector de Latinoamérica. El 27 de febrero de 2018, tuvo lugar la apertura de la nueva sede ALAF-Madrid en España, ubicada en las instalaciones de Renfe en Av. Pío XII, 110.

Renfe ha continuado participando en el *NEC Partner Forum*, que organiza AMTRAK y en el que también participan otras empresas ferroviarias, tanto operadores como gestores de infraestructura, como Adif, *Network Rail* (UK), *Japan Rail* o HS-2 (UK).

Renfe, también está explorando proyectos de Cercanías en algunos países de América Central y del Sur, como son Costa Rica, Guatemala, El Salvador y Bolivia, así como, proyectos de alta velocidad que pueden surgir en América del Norte, como podrían ser Florida o Illinois en Estados Unidos y Ontario en Canadá.

Relaciones Institucionales Internacionales y de Cooperación

Participación en organizaciones internacionales

Renfe es miembro de las organizaciones internacionales más importantes del mundo ferroviario, entre las que destacan la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), el Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT), la Comunidad de Empresas Ferroviarias y Gestores de Infraestructura Europeos (CER), la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) o EUROFIMA.

En este marco, durante 2018, Renfe ha acogido la reunión de Alto Nivel de Pasajeros de la CER y UIC, celebrada en Madrid el día 8 de marzo; la reunión preparatoria del Forum Global de Pasajeros de la UIC, celebrada en Málaga el día 4 de mayo; y la reunión del Comité Ejecutivo y la 92ª Asamblea General de la UIC, celebradas en Madrid el día 4 de julio.

Encuentros alto nivel

Durante el pasado año, el Presidente de Renfe se ha reunido con los presidentes de empresas como SNCF, Comboios de Portugal, Ferrocarriles del Estado Italiano, Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), Ferrocarriles Argentinos de Pasajeros, Cargas y Logística de Argentina, Ferrocarriles Eslovacos, Ferrocarriles Marroquíes, y Mafex. Además, se desarrollaron encuentros entre Renfe y el Gobernador Brasileño de Goiás o parlamentarios saudíes.

Asimismo, el Presidente ha mantenido en 2018 reuniones con el Director Ejecutivo de CER y el Director General de la UIC.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Visitas de delegaciones extranjeras

A lo largo del año 2018, Renfe ha organizado o ha participado, en programas de visitas a España de numerosas delegaciones extranjeras, tanto institucionales o gubernamentales, como de representantes de empresas del sector público o privado, de países como Suecia, China, El Salvador, Canadá, Inglaterra, California, Japón, Australia, Países Bálticos, China, Israel, Bolivia, Kenia, Albania, Macedonia, Montenegro, o Ecuador.

Cooperación con otras empresas ferroviarias

Además de los acuerdos con las empresas ferroviarias de países vecinos, Francia y Portugal, Renfe mantiene relaciones de cooperación con empresas ferroviarias de diversos países, mediante acuerdos de colaboración, como Japón, India, Ecuador o Paraguay.

A lo largo de 2018, Renfe ha suscrito Memorandos de Entendimiento con China Railway Corporation y con los Ferrocarriles de Rusia RZD.

Asimismo, continua en vigor el acuerdo de colaboración entre la Asociación Española de Fabricantes, Exportadores de Material, Equipos y Servicios Ferroviarios (MAFEX) y Renfe para la realización de actividades de formación y promoción del sector ferroviario español en el exterior, además del acuerdo de colaboración con la Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF).

En el ámbito de la formación Renfe mantiene en vigor también el Acuerdo de Colaboración suscrito con la Universidad Estatal de Ferrocarriles de Moscú (MIIT).

Por otro lado, continúa vigente el Convenio firmado con la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP) para la participación de Renfe en el Proyecto de Hermanamiento con Ucrania.

Principales hitos

Nuevo servicio de alta velocidad entre Madrid y Castellón

El 23 de enero de 2018 comienzan a prestar servicio los trenes de Alta Velocidad entre Madrid y Castellón que reducen el tiempo de viaje hasta 2 horas y 32 minutos.

Nueva estación de Cercanías de Mirasierra-Paco de Lucia en Madrid

El 5 de febrero de 2018 se inauguró esta estación que ha dado servicio durante el año 2018 a más de medio millón de viajeros. Se ubica dentro de las líneas C-3, C-7 y C-8 del Núcleo de Cercanías de Madrid, entre los apeaderos de Pitis y Ramón y Cajal.

10º aniversario del AVE Madrid-Barcelona

El 25 de febrero 2018 se cumplió el décimo aniversario del AVE Madrid-Barcelona. La alta velocidad ha generado un enorme movimiento de viajeros en tren en este corredor, el primero de España. La evolución y el incremento progresivo de viajeros en este corredor han permitido al AVE alcanzar una cuota de mercado del 63% frente a la aviación en la conexión Madrid-Barcelona en los servicios de origen/destino entre las dos ciudades. Los cálculos de los primeros 10 años de esta línea de alta velocidad alcanzan unas estimaciones de ahorro por externalidades de 1.319 millones de euros si se evalúa en términos económicos el impacto sobre el cambio climático, la contaminación o la tasa de accidentes que debería haber tenido realizando todos estos transportes los 85,5 millones de viajeros por otros medios. El incremento estimado de emisiones de CO_2 habría superado los 4,2 millones de toneladas y el del consumo energético en casi 1 millón de toneladas equivalentes de petróleo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Plan de Cercanías de Madrid

El Ministerio de Fomento presentó en el mes de abril de 2018 el nuevo Plan Integral de Mejora del Núcleo de Cercanías de Madrid para el periodo 2018-2025 que aborda la modernización de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de nuevo material rodante.

El Plan de Cercanías de Madrid 2018-2025 está dividido en 9 ejes, de los que los 4 últimos son responsabilidad de Renfe:

- Mejora de la fiabilidad y disponibilidad del material rodante y renovación de la flota. El plan contempla actuaciones de mejora en todas las series de trenes que circulan actualmente en el núcleo.

  Se trata de reducir las incidencias causadas por los trenes, con la sustitución de materiales obsoletos y la mejora del contacto entre el pantógrafo y la catenaria. Además, se está renovando el diseño interior y la plataforma de comunicaciones que permite la comunicación de los trenes con los centros de control.

  Renfe también llevará a cabo la compra de nuevo material rodante y permitirá renovar la flota al sustituir los trenes más antiguos y ampliar la oferta de servicios. Adquirirá 172 nuevos trenes con mejores prestaciones como mayor porcentaje de plazas sentadas, accesibilidad, menor consumo energético y equipos de ayuda a la conducción.
- Mejora en las instalaciones de mantenimiento.
- Medidas destinadas a la optimización de las frecuencias. Renfe reconfigura el servicio con una serie de actuaciones encaminadas a adecuar la oferta al incremento de la demanda y a los nuevos hábitos de movilidad de los viajeros. Se pretende también optimizar la explotación de la flota y conseguir un tráfico más fluido. El incremento de frecuencias en la C5 y en el Corredor del Henares, la homogeneización de las cadencias de paso de trenes en los servicios del aeropuerto, la incorporación de información relativa a la accesibilidad en la App de Cercanías y la implantación de un nuevo mapa, son las medidas más destacadas de la reorganización.
- Mejora de los servicios de información y atención al cliente (Eje 9) servicios orientados a mejorar la información y atención al cliente, mediante la renovación de los sistemas de información (mejora de la megafonía y teleindicadores en estaciones y trenes) y nuevos servicios orientados a mejorar la experiencia del usuario

Trenes híbridos en los servicios Madrid- Murcia

Desde el 17 de septiembre de 2018, dos trenes Alvia diarios, uno por sentido, circulan por la línea de alta velocidad entre Madrid-Albacete, lo que ha permitido reducir el tiempo de viaje entre Murcia y la capital madrileña en 30 minutos. Esto ha sido posible gracias a los trenes híbridos de la serie 730, que utilizan el intercambiador de ejes de la estación de Albacete Los Llanos, que permite la conexión entre ambas infraestructuras. El nuevo servicio sustituyó a dos frecuencias del servicio Altaria, tiene su origen y destino en la estación de Madrid Puerta de Atocha.

Nuevos servicios de trenes entre Alicante y Villena

El día 22 de octubre de 2018 se pusieron en marcha los nuevos servicios de trenes entre Alicante y Villena dentro del marco de las Obligaciones de Servicio Público. La ampliación y mejora de la oferta establece 10 nuevos servicios, cinco por sentido, entre ambas ciudades y la adaptación del resto de los servicios actuales de Media Distancia.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe conmemora el 170º aniversario del ferrocarril en España

El 28 de octubre de 1848 se inauguró oficialmente la línea Barcelona-Mataró, el comienzo de las operaciones en esta línea impulsó un modo de transporte que no ha dejado de crecer en nuestro país, vertebrando el territorio y creando una industria puntera en el mundo. Para celebrar dicho hito, Renfe programó el día 28 de octubre de 2018 un AVE Barcelona-Madrid con actividades de animación a bordo y en las estaciones de Sants y Mataró.

Servicios entre Córdoba y el Campus Universitario de Rabanales

Fueron ampliados y mejorados, posibilitando nuevas relaciones entre Alcolea de Córdoba-Villarubia de Córdoba, cabeceras de línea, Córdoba Universidad de Rabanales y el Higuerón. Esta ampliación y mejora de la oferta de servicios, ha supuesto la apertura al servicio comercial de las estaciones de Villarrubia, El Higuerón y Alcolea, junto con la puesta en servicio de 39 nuevos trenes de Media Distancia de lunes a viernes y de 13 servicios en sábado, domingos y festivos.

Nuevos servicios Castellón-Vinaroz

El 12 de noviembre de 2018 comenzaron a circular, como prolongación de los trenes de Cercanías de la línea C-6 Valencia-Castellón.

Nuevo servicio comercial Talgo entre Madrid y Granada:

El 26 de noviembre de 2018 entró en funcionamiento. Circula por línea convencional vía Moreda y con una única parada en Linares-Baeza. Esta actuación ha permitido recuperar la conexión ferroviaria directa entre Granada y Madrid en tanto se complete la llegada de la alta velocidad a Granada.

Contrato de obligación de servicio público

Aprobado en Consejo de Ministros el Contrato entre la Administración General del Estado y Renfe para la prestación de los servicios ferroviarios públicos. El 14 de diciembre 2018 se dio luz verde a este contrato que se ha adjudicado para los próximos 10 años, ampliables cinco años más, de manera que queda garantizada la prestación de estos servicios esenciales para la cohesión territorial y la movilidad de los ciudadanos para la próxima década, asegurando contractualmente la financiación de su déficit de explotación.

5º aniversario de La Alta Velocidad España-Francia

El 15 de diciembre de 2018 se cumplieron 5 años de los servicios de Alta Velocidad España-Francia. Durante estos cinco años un total de 4,2 millones de clientes usaron estos servicios internacionales. A este número se suman 5,6 millones de viajeros domésticos, que han realizado trayectos interiores dentro de estos países. El 92% de los clientes de este servicio declara estar satisfecho o muy satisfecho con el mismo.

Premios y reconocimientos

El Departamento de Transportes del Reino Unido concede a Renfe el 'passport' de operador

El Departamento de Transportes del Reino Unido (DfT) ha concedido el pasaporte de precalificación (PQQ Passport), documento necesario para poder optar a la operación de las franquicias ferroviarias del país.

Se trata de un nuevo paso en la estrategia de internacionalización de la empresa que le permite participar en los concursos en el mercado ferroviario más competitivo y liberalizado de Europa, en el que hoy operan 16 franquicias ferroviarias que transportan 1.700 millones de pasajeros al año e ingresan por venta de billetes 9.500 millones de libras.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Reconocimiento de los premios Anuncios para la creatividad de la Sala Executive del AVE

La pieza creativa publicitaria diseñada para la Sala Executive de los trenes Ave ha recibido un reconocimiento en los Premios Anuncios.

El jurado profesional de los premios ha destacado la pieza diseñada para promocionar las Salas Executive, en la sección de Gráfica. En estos galardones se premia la creatividad española, de piezas únicamente nacionales, que se consideren originales en la idea y/o en la ejecución, aportando valor a la marca o producto protagonista.

Reconocimiento a la memoria de los profesionales del ferrocarril represaliados durante el franquismo y la Guerra Civil

El Gobierno de España, a través del Ministerio de Fomento, ha efectuado un reconocimiento a la memoria y el honor de los profesionales españoles del ferrocarril represaliados durante el franquismo y la Guerra Civil, en un acto celebrado en la Estación de Atocha en Madrid el 22 de noviembre.

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, ha presidido el consejo de administración de Renfe Operadora y de Adif en el que se ha dado lectura a un texto en memoria de los ferroviarios que, entre los años 1936 y 1977 fueron afectados por los procesos de depuración del franquismo.

El spot de Renfe 'Mudanza' recibe un premio de creatividad publicitaria en el Reino Unido

El spot de Renfe emitido durante la celebración del pasado Día de la Madre, con el título 'Mudanza', ha sido galardonado con uno de los Premios Caples, en la categoría de medios convencionales. Estos premios, creados en 1978, reconocen los mejores trabajos de publicidad y creatividad de marketing directo en todo el mundo.

Creativos y publicitarios internacionales, 22 en esta edición de Australia, Estados Unidos, Reino Unido, Sudáfrica, España o Bélgica, se dan cita cada año en la presentación de estos premios para juzgar el valor del concepto, la lógica de la ejecución y la fuerza del resultado en centenares de campañas de todo el mundo, analizadas para los premios.

El Grupo Renfe, premiado por Samur-PC

La Dirección de Seguridad, Autoprotección y Prevención de Riesgos de Renfe ha sido premiada por Samur-PC por la formación conjunta con el Cuerpo Nacional de Policía y Samur-PC sobre atentados terroristas en infraestructuras críticas, que ha llevado a la formación de casi 2.000 profesionales de las tres instituciones.

La campaña de 25.000 billetes a 25 euros de Renfe recibe el Premio de Internet en la categoría de Publicidad Online

La campaña de venta de billetes promocionales a 25 euros para celebrar el aniversario del Ave ganó el Premio de Internet en la categoría de Publicidad Online de Turismo y Viajes de la XXIII edición de estos premios que se celebró el 9 de mayo de 2018.

Los Premios de Internet tienen por objetivo reconocer aquellas Iniciativas, Personas u Organizaciones que más se han destacado, en el buen uso de Internet y las nuevas Tecnologías. Los premios se entregan en diferentes categorías como estrategia digital, marca personal en redes o campaña de publicidad on-line.

La repercusión de la campaña fue tal que se llegaron a vender 25.000 billetes de Ave en algo más de media hora y se recibieron 4,8 millones de visitas en una hora.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe ocupa el puesto 31º en el Ranking General de Empresas MERCO 2018

Renfe ha alcanzado el puesto 31º en el ranking general de empresas 2018 del Monitor Empresarial de Reputación Corporativa (MERCO) y el entonces Presidente de Renfe, Juan Alfaro, alcanzó el puesto 97ª en el ranking de los 100 mejores líderes de España.

Además, Renfe se sitúa como la mejor empresa de transporte de viajeros en el 'Ranking Sectorial de Empresas', por delante de empresas como Alsa e IAG, en segundo y tercer lugar, respectivamente.

En lo que se refiere al ranking de MERCO Responsabilidad y Gobierno Corporativo, Renfe alcanzó el puesto 30º del ranking general de empresas y volvió a liderar el ranking sectorial de empresas de "Transporte de viajeros".

Eurobarómetro 2018: Mejora el nivel de satisfacción del uso del ferrocarril de los españoles

Los datos publicados en el último Eurobarómetro de la Comisión Europea muestran una mejora de los niveles de satisfacción del uso del ferrocarril en España. En este sentido, un 82% de los usuarios españoles se muestra totalmente satisfecho con las facilidades para adquirir tickets, frente a un 11% que se muestra insatisfecho. En este apartado, el conjunto de países europeos refleja un 75% de satisfacción, frente a un 14% de insatisfacción.

Por lo que respecta a las facilidades para la intermodalidad, los consultados en la encuesta se muestran totalmente satisfechos en un 68%, por encima de la media de los países europeos (62%).

En lo que se refiere al grado de satisfacción de los viajes en tren, un 78% de usuarios españoles se muestra totalmente satisfecho con la disponibilidad de asientos, un 77% está totalmente satisfecho con la puntualidad y un 72% lo está con la limpieza y el mantenimiento de los. En el apartado de wifi, un 45% de usuarios españoles está satisfecho con la disponibilidad de wifi a bordo, frente a un 29% que no lo está.

Una mayoría de los usuarios españoles se muestra totalmente satisfechos con la accesibilidad en los trenes 51%, en las estaciones 56% y con el servicio de ayuda a personas con movilidad reducida 48% totalmente satisfechos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Innovación en Renfe

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

I+D+i en Renfe

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

Modelo de innovación de Renfe

El grupo Renfe ha definido su modelo de innovación, que contempla una combinación del conocimiento interno con el conocimiento externo, para sacar adelante los proyectos de innovación bajo un enfoque de inteligencia colectiva. Una parte importante del modelo lo constituye una apuesta por la innovación abierta, para aportar más velocidad y eficacia a la implantación del modelo, especialmente en el ámbito digital, sobre el que va a girar una gran parte de los retos de innovación.

Como parte fundamental del Plan de Innovación, para resolver nuestros grandes retos de futuro y formar parte del ecosistema de innovación abierta, conectando con fuentes de innovación y tecnología proveniente de profesionales y startups innovadoras, en octubre de 2018, Renfe presentó TrenLab, un programa de incubación y aceleración que se desarrollará en los próximos 3 años. El objetivo de TrenLab es apoyar a startups y emprendedores innovadores, e incorporar su innovación y disrupción a nuestros servicios, generando valor para nuestros clientes, para la compañía y para una sociedad, cada vez más exigente y mejor conectada. Trenlab permitirá el impulso de nuestra transformación digital y reforzará nuestra posición ante la próxima liberalización del sector ferroviario.

Entre los objetivos marcados destacan:

- Impulsar iniciativas empresariales en etapas iniciales, que añadan valor a Renfe con ideas disruptivas para el mercado de la movilidad y el transporte, dando respuesta a los retos de negocio identificados en el Plan de Innovación.
- Dinamizar la transformación digital del Grupo Renfe, colocando al cliente en el centro de la organización y de todas sus actividades, revisando los procesos operativos y fomentando la digitalización de dichos procesos al objeto de mejorar su eficiencia y ofrecer un servicio excelente.
- Identificar y potenciar la innovación y el talento internos, apoyando proyectos de equipos internos de la empresa mediante nuestro programa de intraemprendimiento.
- En la I Convocatoria de TrenLab, en la que se registraron 240 startups de 27 países y se pudo participar desde el 15 de octubre hasta el 26 de noviembre de 2018, se lanzaron tres grandes retos de negocio:
    - Movilidad digital. Reinventar la experiencia de nuestros viajeros facilitando la movilidad digital
    - Digitalización de Operaciones. ¿Con qué nuevas capacidades digitales podríamos dotarnos para transformar nuestras operaciones aumentando la eficiencia ahora y en el futuro?
    - Logística a demanda. ¿Cómo podemos lograr una logística flexible que se adapte de forma ágil a la demanda?

Las startups participantes, además del respaldo que supone la participación en el programa de aceleración y de la posibilidad de entrar en contacto con las empresas y los negocios del Grupo Renfe, recibirán los siguientes servicios:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Plan de aceleración personalizado.
- Premio de hasta 50.000 €, ligado al cumplimiento de hitos.
- Mentorización personalizada.
- Apoyo en su plan de comunicación.
- Asesoramiento legal.
- Espacio de coworking.

En la primera convocatoria, las startups seleccionadas fueron las siguientes:

- Limmat Group, responde al reto digitalización de operaciones. Esta startup se dedica al desarrollo de soluciones inteligentes para la mejora de la eficiencia en el mantenimiento y operación de grandes infraestructuras. Utiliza *big data*, *Internet of things* e inteligencia artificial.
- IoMob, responde al reto de movilidad digital. IoMob proporciona la infraestructura para el Internet de la movilidad. Utiliza blockchain para permitir a los sistemas de transporte público y los proveedores de movilidad-*ridesharing*, b*ikesharing*, *e-scooter*, compañías de taxis y cualquier proveedor de movilidad colaborar y competir eficientemente. Su objetivo es ofrecer a los usuarios finales una solución de transporte *end-to-end* muy mejorada, proporcionando una experiencia intermodal unificada y ocultando la complejidad subyacente de la economía de *blockchain* y *tokenización* transparente.
- Zeleros, responde al reto de logística a demanda. Zeleros desarrolla un método de transporte *hyperloop* para conectar ciudades y *hubs* logísticos a velocidades de hasta 1.000 km/h con reducido coste energético. Los fundadores ganaron en 2015 el premio a Mejor Diseño en la competición organizada por *SpaceX* en Estados Unidos. Zeleros es la única empresa española, una de las 3 europeas y de las 6 a nivel global desarrollando un sistema *hyperloop*.
- Nixi1, también dentro del ámbito de la movilidad digital. Cuenta con un sistema de *chatbots* que permite reservar servicios turísticos a través de apps como *WhatsApp*, *Telegram* o *Facebook Messenger*.

Plan de innovación para el Transporte y las Infraestructuras

El Plan de Innovación de Renfe está alineado con el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Fomento que se puso en marcha en febrero de 2018. Pretende integrar y coordinar toda la actividad que en materia de innovación se está ejecutando y desarrollando en las distintas empresas del Grupo Fomento, y marca la hoja de ruta conjunta para los próximos años, 2018-2020.

La estrategia del Plan de Innovación, tanto de Renfe como del Ministerio, se construye alrededor de cuatro dimensiones que marcarán el futuro del sector: digitalización, internet del futuro, intermodalidad y transformación energética.

A partir de este marco de referencia, se define una estructura de ejes y líneas estratégicas que engloba las principales tendencias del sector. De este modo, el Plan se basa en cuatro ejes estratégicos de vital importancia:

- Experiencia del usuario.
- Plataformas inteligentes.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Rutas inteligentes.
- Eficiencia energética y la sostenibilidad.

Estos ejes se estructuran, a su vez, en 22 líneas estratégicas, que se concretan en 70 iniciativas que serán lanzadas en el periodo 2018-2020, aunque su ejecución podrá extenderse a ejercicios posteriores. Actualmente, el importe estimado del plan es de 86,99 millones de euros y Renfe participa activamente en 46 de las 70 iniciativas del plan, de las que lidera 16. El presupuesto de Renfe alcanza los 11,75 millones de euros.

Hub ferroviario de innovación

En el contexto del Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras se produce el nacimiento de Railway Innovation Hub Spain. Una agrupación que cuenta ya con 83 empresas (10 socios fundadores) del sector ferroviario, industrial y de innovación que tiene como misión el impulso de la tecnología y conocimiento del sector ferroviario a nivel internacional, mediante la generación de proyectos colaborativos de I+D, la comercialización de tecnología y el know-how, la promoción del emprendimiento y la prestación de servicios especializados. Como visión tiene ser el referente mundial en innovación ferroviaria.

Renfe se incorporó como socio a The Railway Innovation Hub (RIH) y en colaboración con la Junta Directiva del Hub y con la Junta de Andalucía participó en el desarrollo del Plan Estratégico. Asimismo, el Ministro de Fomento suscribió un protocolo entre Adif y el RIH para impulsar la innovación de la tecnología ferroviaria española en el Ministerio de Fomento.

Además, se firmó un acuerdo con la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) y la Junta de Andalucía para que los proyectos que surjan del RIH tengan financiación.

Durante 2018, Renfe reforzó su apuesta en el RIH mediante su presencia en la Junta Directiva, decisión adoptada en el transcurso de la última Asamblea General Extraordinaria, en la que también se acordó abrir el clúster a universidades, centros tecnológicos y otros agentes del conocimiento con la firme intención de establecer un modelo de relación permanente entre la industria del ferrocarril y el sector del conocimiento.

Esta iniciativa cuenta con un modelo de gestión privada y autosostenible, encontrándose su sede en el Centro de Tecnologías Ferroviarias de Adif, en Málaga.

The Railway Innovation Hub Spain representa un nuevo modelo de innovación abierta y colaborativa que, aunando fuerzas, permitirá potenciar la proyección internacional de nuestro ecosistema ferroviario, posicionando a España en un lugar aún más atractivo en materia de innovación y conocimiento ferroviario, situándola en posición de dar respuesta tanto a los retos o necesidades de Renfe, como a las iniciativas propuestas en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras 2018-2020.

Deducciones fiscales

Otra de las iniciativas con las que Renfe continúa en 2018 es la de la solicitud de deducciones fiscales por actividades de I+D+i. En este sentido, la Agencia de Certificación en Innovación Española, S.L., (ACIE), ha emitido certificados de innovación tecnológica de las siguientes iniciativas del Grupo Renfe:

- Desarrolladas por Renfe Operadora:
    - Proyecto ‘Plataforma móvil de servicios digitales para el maquinista’.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Proyecto 'Nuevo sistema de facturación'.

- Desarrolladas por Renfe Viajeros:
  - Proyecto 'Plataforma embarcada - Sistema de control y gestión de estaciones de cercanías'.
  - Proyecto 'Sistema wifi a bordo de trenes'.
  - Proyecto 'Nuevos canales y sistemas en la plataforma de Renfe Viajeros'.

Estas certificaciones van a permitir al Grupo Renfe acreditar en su declaración del Impuesto sobre Sociedades deducciones por importe de 1,19 millones de euros por el ejercicio de actividades de investigación y desarrollo e innovación tecnológica (I+D+i), reduciendo con ello la carga tributaria fiscal del grupo.

Digitalización

Renfe no es ajena a la digitalización como una tendencia que está revolucionando la forma en como las personas se movilizan, así como la estrategia en la que estos servicios se basan para innovar sus operaciones, centralizar sus esfuerzos y reducir sus costes.

Este proceso de transformación se esfuerza por ofrecer una movilidad más atractiva e integrada, de la misma forma busca contribuir a operar de manera más inteligente y sostenible.

El nuevo plan estratégico de Renfe en el que se está trabajando sitúa la digitalización como una de las tres palancas del plan proponiendo diversas iniciativas digitales.

Estas iniciativas vienen a sumarse a las que se han ido desarrollando que mejoran la eficiencia de las operaciones. Entre estas pueden citarse: La mecanización de los expedientes jurídicos o la entrada en producción del proyecto TabTren que permite facilitar el acceso a la documentación de los maquinistas y que se describe con más detalle a continuación

Proyecto TabTren

Los maquinistas tanto de Viajeros como de Mercancías deben portar numerosos documentos tanto normativos como de carácter operativo en sus actividades diarias. Esto entraña varias dificultades:

- Dificultad para asegurar la entrega física de la documentación.
- Dificultad para confirmar la recepción de ciertos documentos normativos.
- Desfase de la información.

Ante estas dificultades el proyecto TabTren de Renfe 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. Este reto es posible por el desarrollo de las soluciones y dispositivos de movilidad.

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.

La solución TabTren consiste básicamente en:

- Una app en Android con la siguiente funcionalidad
  - Acceso a la Normativa General

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Acceso a los documentos operativos personalizado para cada maquinista
- Acceso al nuevo Documento de Tren, incluyendo la posibilidad de registrar incidencias, notificaciones a otros maquinistas del servicio.
- Cumplimentación y Seguimiento de la Lista de Comprobaciones de Seguridad.
- Acceso a las actividades de la jornada de trabajo
- Presentación al servicio
- Presentación en cabina

- Una aplicación web para la gestión del servicio:
  - Control de la distribución de la documentación
  - Control de la distribución del Documento de Tren
  - Administración general del sistema

Las tabletas se entregan, además de con la app que gestiona la funcionalidad mencionada, con un cliente de correo corporativo personalizado a su cuenta de correo, además de acceso al Portal del Empleado, así como aquellos accesos que cada Sociedad quiera proveer.

El maquinista podrá utilizar la tablet en dos modalidades diferenciadas: personal y empresarial. Los recursos como las comunicaciones con tarjeta de datos solo se podrán utilizar desde la modalidad empresarial. Ambos modos están perfectamente separados y los recursos que utilizan como correos, imágenes, documentos, datos, se encuentran en dos contenedores independientes, de tal forma que no se puedan mezclar datos personales con empresariales, éstos últimos además encriptados.

Los beneficios esperados son entre otros:

- Al maquinista le permite acceder a la información tanto normativa como operativa (consignas, horarios, limitaciones de velocidad...) de forma inmediata desde cualquier lugar y a cualquier hora. Del mismo modo accederá al Documento de Tren, donde podrá ir actualizando la información del servicio, incidencias, notificaciones... También podrá realizar la toma del servicio y presentación en cabina desde la misma plataforma.
- A los Centros de Gestión, les proporciona absoluto control sobre la información distribuida, así como la recibida por cada maquinista. Esto es aplicable tanto para la documentación normativa como para la operativa y el Documento de Tren. Eliminando el coste externo de impresión de documentos y elimina los tiempos de impresión y distribución.

Open Data

Renfe quiere, a partir de la información que posee y que considera de utilidad pública, desarrollar en un entorno web un portal que contenga de manera ordenada la información que pueda ser reutilizada por terceros, Portal de Open Data.

Se ha desarrollado un portal data.renfe.es con 47 conjuntos de datos accesibles y descargables entre los que se encuentran las estaciones de Renfe y los horarios.

Es una primera versión con un conjunto acotado de información para, sobre esa base, ir desarrollando en un proyecto de desarrollo de software el portal definitivo con el conjunto de datos más amplio.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe.com

Dentro de la iniciativa de mejorar de la interface con los clientes se está licitando un nuevo portal renfe.com para permitir que los canales de comunicación con nuestros clientes se adapten tanto a los nuevos productos y servicios de la empresa, como al entorno de la demanda de los ciudadanos.

Entre los objetivos del proyecto pueden citarse:

- Facilidad de uso. Una la 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.

Ciberseguridad

La ciberseguridad y privacidad son elementos clave que deben estar contemplados en todas las iniciativas de digitalización. La estrategia seguida por el Grupo Renfe para enfrentarse a las ciberamenazas, tiene como ejes principales:

- Alineamiento con la estrategia de Ciberseguridad Nacional (objetivos y líneas).
- La identificación y cumplimiento de leyes que le son de aplicación para este ámbito (Ley Orgánica de Protección de Datos y Garantía de Derechos Digitales, Ley de protección de Infraestructuras críticas, RD-Ley 12/2018 Seguridad en redes y sistemas de información, entre otras).
- El acompañamiento a los proyectos, productos o servicios en la protección de la información, las redes y sistemas que permiten y garantizan el servicio público, las operaciones comerciales, las oportunidades de negocio, el crecimiento internacional o la transformación e innovación
- La Gestión de Riesgos, como principio de actuación.
- La gestión de los incidentes de seguridad, así como la minimización del impacto de los mismos y la mejora de la resiliencia.
- La respuesta preventiva y reactiva a las amenazas específicas del sector (ciberseguridad en trenes).
- La transparencia y colaboración con las autoridades de control: Ministerio de Fomento, Centro Nacional de Protección de infraestructuras y Ciberseguridad, Centro Nacional de Inteligencia, Departamento de Seguridad Nacional, entre otras.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Para llevar a cabo esta estrategia, las líneas principales de acción se componen de medidas técnicas, organizativas y procedimentales. Por ello, la estrategia y el marco normativo (Políticas de Seguridad, Normas y procedimientos) que afectan a los sistemas de información son revisadas periódicamente. Asimismo, conforme a la gestión del Riesgo, se disponen de controles de seguridad y privacidad entre los que actualmente se encuentran implantados:

- Gestión de las identidades.
- Control del acceso.
- La trazabilidad de acciones (ficheros de registros logs, grabación, SIEM, entre otros).
- Seguridad perimetral.
- Seguridad de red y aplicaciones.
- Elementos tecnológicos para el descubrimiento continuo de datos de carácter personal e información confidencial.
- Seguridad en la nube.
- Sondas de inteligencia.
- Seguridad de correo, seguridad de puesto de trabajo y sandboxing.
- Seguimiento del valor asignado al grupo, por empresas de rating de ciberseguridad

El servicio de respuesta a incidentes Renfe-CERT, el cual forma parte de la red internacional FIRST de más de 400 CERTs, así como de la red nacional CSIRT.es. Renfe-CERT, está dotado de las capacidades necesarias para prevenir, detectar, investigar y gestionar los incidentes de seguridad, minimizando el impacto en caso de que se materialicen las “ciberamenazas”. Diariamente se recogen y se relacionan más de 600 millones de eventos, identificando entre estos los posibles incidentes, los cuales deben ser investigados para o bien descartar su existencia o bien determinar su causa, la vía de penetración, los daños, así como las medidas de contención y recuperación que deben ser aplicadas

Durante este año se están realizando diversos proyectos y acciones en relación con la ciberseguridad y privacidad entre las que pueden citarse:

- Mejora de acceso de la gestión digital de los empleados y proveedores.
- Creación de un HUB de seguridad para soluciones en la Nube.
- Realización de un proyecto de identificación y mejora de la seguridad de los elementos con elementos OT en las estaciones (autoventas, controles de acceso, cartelería, etc.).
- Creación de una oficina de privacidad que permita la permanente adecuación y cumplimiento del RGPD.
- Evolución del actual servicio de hacking ético, de pruebas de intrusión puntuales a proceso continuo de evaluación.
- Incorporación de la privacidad y seguridad desde el diseño, al 100% de los proyectos, productos y servicios, que se sirvan de las redes y sistemas de información (cumplimiento legal). Como primer paso, se procede a la incorporación de los requerimientos de seguridad en todos los pliegos de licitación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Continuar con las acciones formativas en materia de ciberseguridad a los empleados. Explorar la posibilidad de que dicha formación, para quién se considere imprescindible, sea obligatoria; ya que actualmente es voluntaria.
- Creación de un comité de privacidad además del existente de seguridad con otros perfiles no técnicos.
- Realización de un inventario de los tratamientos llevados a cabo en Grupo Renfe, a través del Registro de Actividades del Tratamiento.
- Revisión de todos los textos informativos en materia de protección de datos, incluyendo, entre otros:
    - Cláusulas informativas para clientes y usuarios.
    - Cláusulas informativas en contratos laborales y mercantiles.
    - Carteles informativos en estaciones y otros espacios públicos de Renfe, tales como los de videovigilancia.
    - Actualización de textos y políticas de privacidad en las webs de Renfe, así como apps corporativas.
    - Elaboración de nuevos documentos de alcance en la regularización de la relación con proveedores, tales como un nuevo modelo de contrato de encargo del tratamiento.
- Asesoramiento y soporte continuado a las distintas áreas del Grupo Renfe en aquellas cuestiones relativas al cumplimiento de la normativa de protección de datos, así como a las labores del Delegado de Protección de Datos.

Los principales objetivos para el próximo año, alineados con la actual Estrategia de Ciberseguridad Nacional, son los siguientes:

1) Garantizar que los sistemas de información y telecomunicaciones que utilizan las Administraciones Públicas poseen el adecuado nivel de ciberseguridad y resiliencia:
    a) El Grupo Renfe abordará el proyecto de certificación de su sistema de gestión en base al esquema Nacional de Seguridad, por una entidad de certificación acreditada por ENAC.
    b) Difundir desde la alta dirección mensajes a la organización relativos a la importancia de incorporar la ciberseguridad a todos los procesos del Grupo.
2) Impulsar la seguridad y resiliencia de los sistemas de información y telecomunicaciones usados por el sector empresarial en general y los operadores de infraestructuras críticas en particular
    a) Creación de una oficina de privacidad que permita el permanente cumplimiento del RGPD.
    b) Inclusión de requisitos de ciberseguridad en las especificaciones técnicas de los nuevos pedidos de trenes. En esta materia, Renfe es una de las tres primeras empresas del Sector a nivel mundial que han diseñado requisitos de protección frente a ciberamenazas, y la primera que de forma específica ha contemplado las particularidades de dicho material.
3) Potenciar las capacidades de prevención, detección, reacción, análisis, recuperación, respuesta, investigación y coordinación frente a las actividades del terrorismo y la delincuencia en el ciberespacio
    a) Evolución y mejora de la plataforma tecnológica de la infraestructura de seguridad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

b) Evolucionar el actual servicio de *hacking* ético, de pruebas de intrusión puntuales a proceso continuo de evaluación incluyendo capacidades de threat *hunting*.

4) Sensibilizar a los ciudadanos, profesionales, empresas y Administraciones Públicas españolas de los riesgos derivados del ciberespacio

a) Continuar con las acciones formativas en materia de ciberseguridad a los empleados.

b) Evolucionar a proceso continuo las campañas de *phising* tanto como medida de evaluación de la concienciación con la consiguiente mejora de la cultura de seguridad y consecuentemente, de la evaluación de la formación impartida

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Nuestro equipo

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Generando Empleo

En el año 2018 el Grupo Renfe ha seguido con el proceso iniciado en 2016 para dar respuesta al necesario rejuvenecimiento de su plantilla; un rejuvenecimiento planteado también para ganar en términos de competitividad y productividad, y estar en las mejores condiciones para afrontar los retos del sector ferroviario.

Para la consecución de estos objetivos se publicó el pasado año la Convocatoria de ingreso de personal laboral fijo, al objeto de dar cobertura a 80 puestos de Operador Comercial de Ingreso, 110 puestos de Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación, 366 puestos de Maquinista de Entrada para cuadros de servicio de tráficos de ámbito nacional y 9 puestos para cuadros de servicios de tráficos transfronterizos con Francia y 67 puestos de Cuadros Técnicos y/o Estructura de Apoyo. Es en estos colectivos operativos, vinculados a la operación ferroviaria, donde se están incorporando un mayor número de profesionales.

Además de lo anterior se crearon unas bolsas de empleo de 55 trabajadores para cada uno de los colectivos de Operador Comercial de Ingreso y Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación y otra de 40 puestos para el colectivo de Conducción para hacer frente a las necesidades que se han ido produciendo durante el ejercicio.

Estas acciones se desarrollan en el contexto del Plan de Empleo del Grupo Renfe puesto en marcha en el año 2016 que se fundamenta en los siguientes aspectos:

- Plan de desvinculaciones, para conseguir una salida ordenada y voluntaria de trabajadores.
- Plan de contrataciones para sustituir a los trabajadores en los lugares donde fueran más necesarios y rejuvenecer la plantilla.
- Adaptación de los contratos a las condiciones del mercado.

En cuanto al Plan de Desvinculaciones del ejercicio 2018, se han producido 805 bajas voluntarias distribuidas de la siguiente manera: Renfe-Operadora 31, Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 543, Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 83 y Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 148.

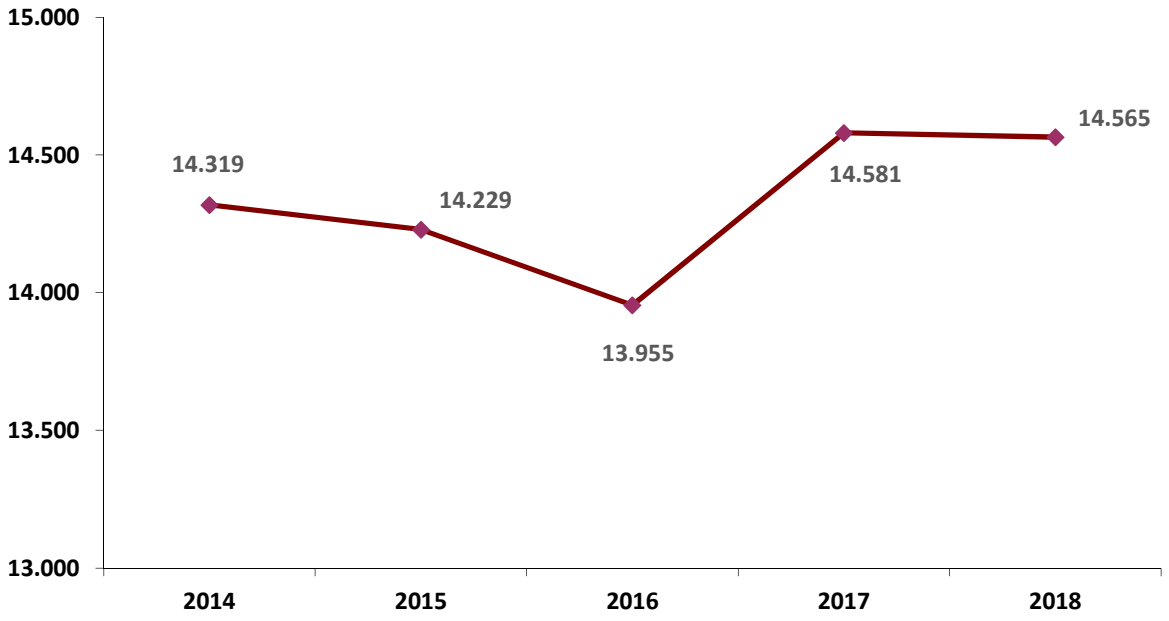
Este Plan de Desvinculaciones voluntarias requiere de aprobación previa de la tasa de reposición, para cada uno de los ejercicios.

Gestión de la diversidad

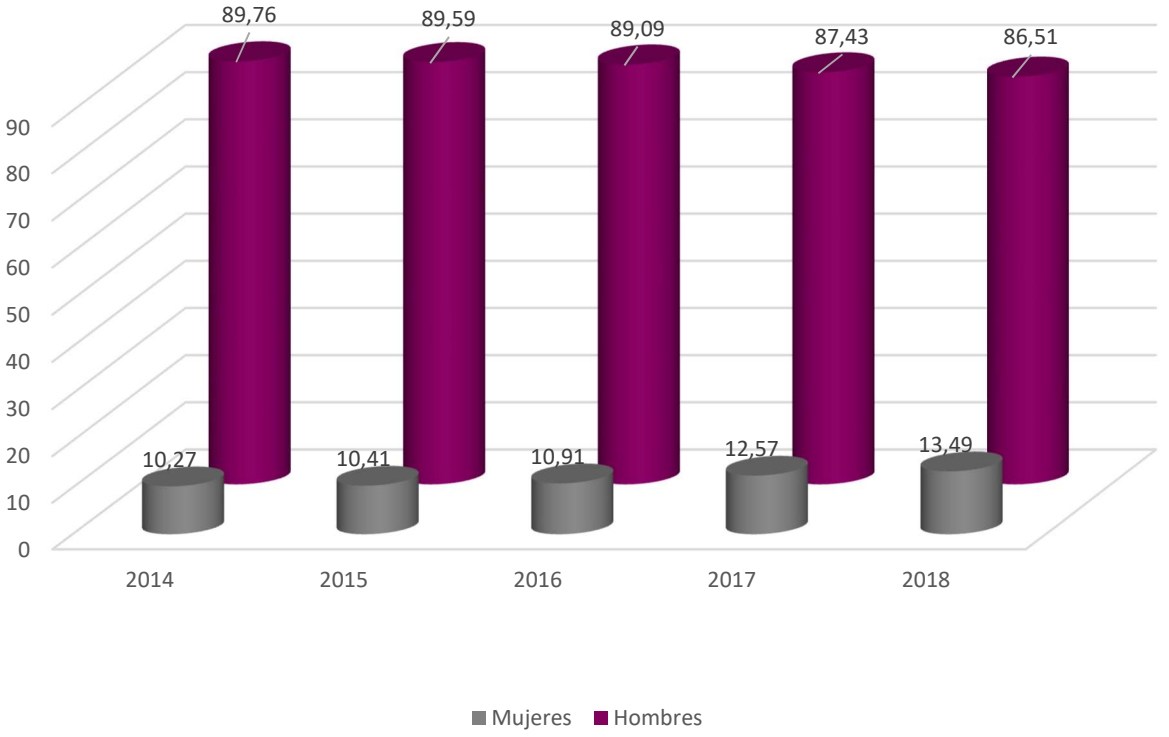
Al cierre de 2018, el Grupo Renfe cuenta con una plantilla de 14.565 trabajadores, de los que alrededor del 97 % son personal fijo. Reducir la edad media de la plantilla, que ronda los 51 años, así como incrementar la representación femenina en el Grupo Renfe que alcanza un escaso 13,5%, son objetivos primordiales en la implantación y desarrollo del Plan de Empleo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Nº de empleados

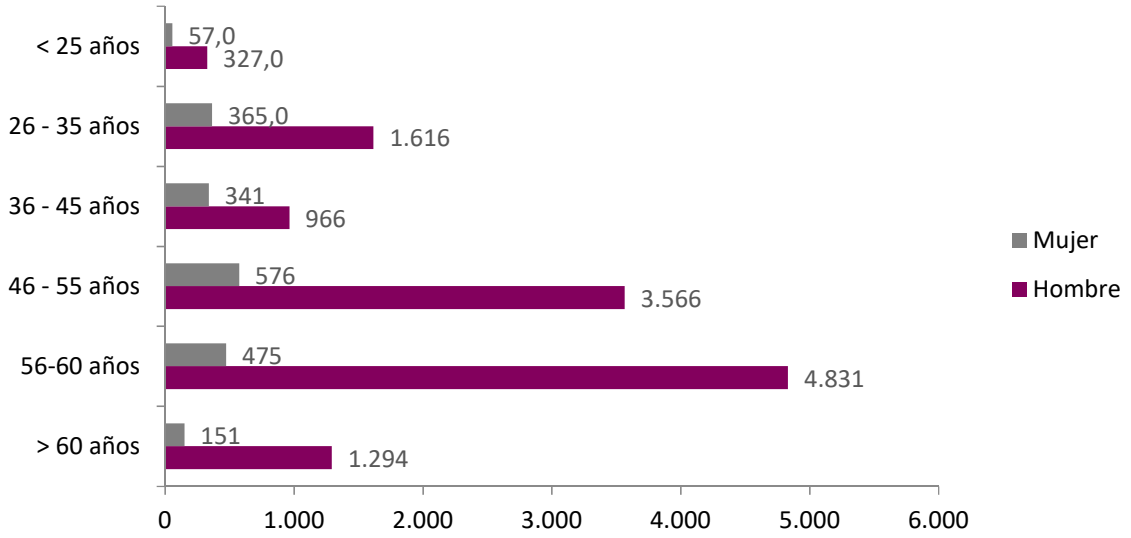


Porcentaje plantilla hombres / mujeres



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

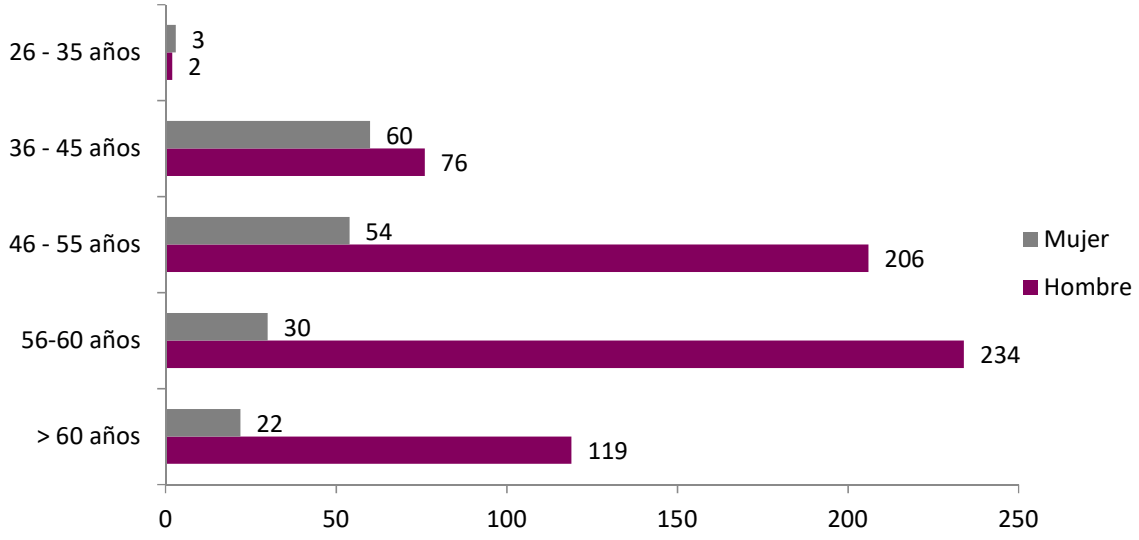
Distribución de la plantilla por edades y sexo



La edad media de la plantilla es de 50,6 años, siendo la de los hombres 51,09 años frente a los 47,39 años de edad media de las mujeres.

La aplicación del Plan de Empleo, desde 2016, ha supuesto una reducción de la edad media cercana a los 3 años. La estimación de los efectos de la aplicación del Plan de Empleo en los próximos 5 años, supone una reducción anual de la edad media cercana a 1 año, por lo que en el ejercicio 2023 la edad media rondaría los 45 años.

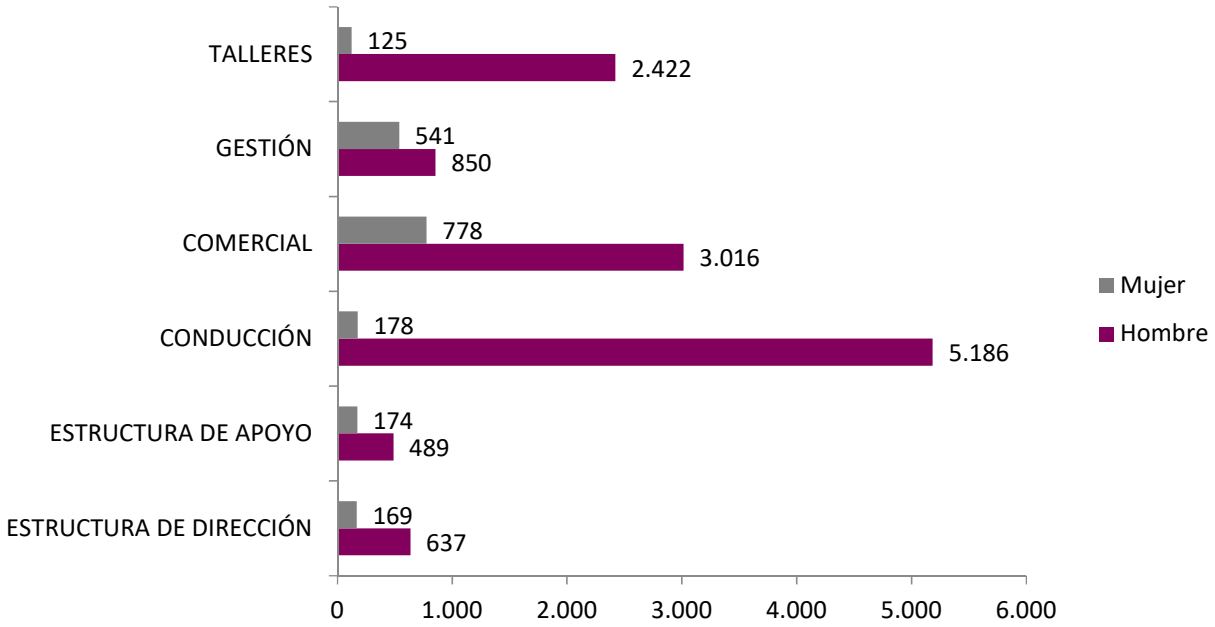
Distribución de la Estructura de Dirección por edad y sexo



La edad media de los trabajadores adscritos a la Estructura de Dirección del Grupo Renfe se eleva a 54 años, siendo de 55 años la edad media de los hombres y de 50 la edad media de las mujeres.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Distribución de la plantilla por Categoría profesional y sexo



Queda de manifiesto en la gráfica anterior que la representación de la mujer en los colectivos de Conducción y Talleres es mínima alcanzando sólo el 3,3% y el 4,9% respectivamente. El colectivo con mayor representación femenina es el de Gestión, próximo al 40%.

Distribución de la plantilla por Área de Actividad

ÁREA DE ACTIVIDAD	2018	2017
Presidencia	29	26
Secretaría General y Consejo de Administración	38	38
D. G. de Operaciones	372	62
D.G. Económico Financiera	139	139
D.G. de Desarrollo y Estrategia	172	167
D. G. de Seguridad, Organización y RRHH	249	245
D. de Comunicación Marca y Publicidad	54	48
D. G. de Renfe Mercancías	1.017	1.077
D. G. de Renfe Fabricación y Mantenimiento	3.165	3.229
D. G. de Renfe Viajeros	9.323	9.545
D. G. de Renfe Alquiler de Material Ferroviario	7	5
Total	**14.565**	**14.581**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Distribución de la plantilla por sexo, región y tipo de contrato

		2018		2017	
Comunidad Autónoma	**Tipo Contrato**	**Hombre**	**Mujer**	**Hombre**	**Mujer**
Andalucía	Fijo	1.551	194	1.584	183
Aragón	Fijo	413	19	417	17
Asturias	Fijo	660	87	691	82
Cantabria	Fijo	293	22	288	23
Castilla-La Mancha	Fijo	226	11	249	13
Castilla-León	Fijo	1.370	143	1.411	143
Cataluña	Fijo	1.694	301	1.764	290
Comunidad Valenciana	Fijo	990	95	992	78
Extremadura	Fijo	104	3	99	3
Galicia	Fijo	525	80	515	71
La Rioja	Fijo	4	3	4	3
Madrid	Fijo	3.544	789	3.627	790
Murcia	Fijo	237	17	236	16
Navarra	Fijo	57	7	60	4
País Vasco	Fijo	549	76	551	73
Extranjero	Fijo	11	-	11	-
		12.228	1.847	12.499	1.789
Total empleados con contrato fijo		14.075		14.288	
Comunidad Autónoma	**Tipo Contrato**	**Hombre**	**Mujer**	**Hombre**	**Mujer**
Andalucía	Temporal	2	2	24	3
Aragón	Temporal	1	-	5	-
Asturias	Temporal	11	5	9	2
Cantabria	Temporal	3	2	7	2
Castilla-León	Temporal	7	1	31	1
Cataluña	Temporal	74	15	67	18
Comunidad Valenciana	Temporal	12	1	21	1
Extremadura	Temporal	-	-	13	-
Galicia	Temporal	9	1	13	1
Madrid	Temporal	7	12	15	11
Murcia	Temporal	4	-	10	1
Navarra	Temporal	-	-	3	-
País Vasco	Temporal	19	2	25	4
Extranjero	Temporal	223	77	6	
		372	118	241	44
Total empleados con contrato temporal		490		293	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Distribución de la plantilla por tipo de contrato/jornada

	2018				2017			
	Jornada Completa		Jornada Reducida		Jornada Completa		Jornada Reducida	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Contrato indefinido	12.186	1.752	42	95	12.451	1.701	48	88
Contrato temporal	372	118	-	-	249	44	-	-
	12.558	1.870	42	95	12.700	349	48	88
Total	14.428		137		14.445		136	

Distribución de la plantilla por tipo de contrato/jornada /edad/grupo profesional

Año 2018								
Tipo Contrato	Jornada	Grupo Edad	Estructura de Dirección	Estructura de Apoyo	Conducción	Comercial	Talleres	Administración y gestión
Fijo	Jornada Completa	< 26 años	-	-	168	21	62	2
		26 a 35 años	5	16	978	303	275	78
		36 a 45 años	122	96	501	259	145	80
		46 a 55 años	260	217	1.565	919	734	395
		56 a 60 años	263	206	1.821	1.501	1.088	414
		> 60 años	141	108	154	683	208	150
	Jornada Reducida	< 26 años	-	-	-	-	2	-
		26 a 35 años	-	1	4	16	-	-
		36 a 45 años	13	13	8	23	-	3
		46 a 55 años	-	2	10	20	6	3
		56 a 60 años	1	-	2	9	-	-
		> 60 años	-	-	-	1	-	-
Temporal	Jornada Completa	< 26 años	-	-	-	-	-	1
		26 a 35 años	-	-	33	5	3	88
		36 a 45 años	-	1	103	19	20	162
		46 a 55 años	1	3	15	12	3	10
		56 a 60 años	-	-	2	3	1	5

Año 2017								
Tipo Contrato	Jornada	Grupo Edad	Estructura de Dirección	Estructura de Apoyo	Conducción	Comercial	Talleres	Administración y gestión
Fijo	Jornada Completa	< 26 años	-	-	105	15	35	2
		26 a 35 años	6	23	708	263	207	86
		36 a 45 años	112	110	392	218	96	70
		46 a 55 años	272	261	1.959	1.199	1.008	496
		56 a 60 años	262	224	1.841	1.493	1.002	390
		> 60 años	134	97	143	606	180	137
	Jornada Reducida	< 26 años	-	2	4	16	1	1
		26 a 35 años	9	17	8	18		3
		36 a 45 años	1	2	10	21	6	2
		46 a 55 años	-	-	1	11	1	1
		56 a 60 años	-	-	-	1	-	-
		> 60 años	-	-	48	3	11	-
Temporal	Jornada Completa	< 26 años	-	1	120	17	9	7
		26 a 35 años	-	3	37	18	7	1
		36 a 45 años	-	-	3	5	1	2

La jornada reducida de los trabajadores va desde el 50% al 87,5% de su jornada

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Estabilidad laboral

Un factor clave para el desarrollo integral de la organización y de sus trabajadores son las políticas que Renfe promueve para la estabilidad laboral y mediante acuerdos con el Comité General de Empresa se establecen contrataciones temporales y/o indefinidas vinculadas a necesidades específicas.

Índice de rotación de la plantilla

	2018	2017
Hombres	7,52	5,81
Mujeres	7,66	5,90

Índice de antigüedad de la plantilla

Años	2018	2017
Hombres	28,24	29,79
Mujeres	21,72	23,39

Número de bajas registradas por sexo

	2018		2017	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Despido por sanción	4	-	1	1
Dimisión expresa	28	3	7	2
Excedencia a empresa participada	1	-	2	2
Excedencia voluntaria	10	1	3	-
Excedencia forzosa	1	-	1	-
Excedencia cuidados familiares	-	2	-	-
Expediente de Regulación de Empleo	-		-	-
Excedencia Maternidad/Paternidad	2	7	-	-
Extinción de la relación laboral	63	8	65	3
Finalización de contrato	39	12	9	5
Desvinculaciones Voluntarias	774	31	738	35
Jubilación	90	12	57	3
	1.012	76	883	51
Total	1.088		934	

Número de bajas registradas por edad

	2018						2017					
	+ 60	56-60	46-55	36-45	26-35	-26	+ 60	56-60	46-55	36-45	26-35	-26
Despido por sanción	-	1		2		1	-	1	-	1	-	-
Dimisión expresa	-	1	2	3	23	3	-	2	2	2	2	1
Excedencia a empresa	-	-	1	-	-	-	2	1	-	1	-	-
Excedencia voluntaria	1	-	3	2	3	2	-	-	1	1	1	-
Excedencia forzosa	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Excedencia cuidados	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Excedencia	-	-	1	5	3	-	-	-	-	-	-	-
Extinción de la relación laboral (Fallecimiento/Incapacidad)	25	39	5	1	1	0	20	38	8	2	0	0

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Finalización de contrato	1	-	9	15	15	11	1	1	2	4	5	1
Desvinculaciones Voluntarias	611	194	-	-	-	-	718	54	1	-	-	-
Jubilación	102	-	-	-	-	-	60	-	-	-	-	-
	707	268	24	27	45	17	801	97	14	11	9	2
Total	**1.088**						**934**					

Número de bajas registradas por categoría profesional

	2018					
	Estructura de Dirección	**Estructura de apoyo**	**Administración y gestión**	**Conducción**	**Comercial**	**Talleres**
Despido por sanción	-	-	1	1	1	1
Dimisión expresa	-	-	18	7	4	2
Excedencia a empresa participada	1	-	-	-	-	-
Excedencia voluntaria	2	-	2	1	2	4
Excedencia forzosa	1	-		-		-
Excedencia cuidados	-	-	1	-	1	-
Expediente de Regulación de	-	-		-		-
Excedencia	1	1	1	1	4	1
Extinción de la relación laboral (Fallecimiento/Incapacidad)	1	3	6	12	23	26
Finalización de contrato	4		2	3	18	24
Desvinculaciones Voluntarias	45	39	46	403	148	124
Jubilación	2	5	5	17	53	20
	57	48	82	445	254	202
Total	**1.088**					

	2017					
	Estructura de Dirección	**Estructura de apoyo**	**Administración y gestión**	**Conducción**	**Comercial**	**Talleres**
Despido por sanción	1	-	-	-	1	-
Dimisión expresa	-	-	-	2	1	6
Excedencia a empresa participada	1	2	-	-	-	-
Excedencia voluntaria	-	-	-	1	1	1
Excedencia forzosa	-	-	-	-	1	-

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Excedencia cuidados	-	-	-	-	-	-
Expediente de Regulación de	-	-	-	-	-	-
Excedencia	-	-	-	-	-	-
Extinción de la relación laboral (Fallecimiento/Incapacidad)	0	3	4	17	17	27
Finalización de contrato	2		2		10	
Desvinculaciones Voluntarias	21	31	45	442	125	109
Jubilación	1		2	10	22	25
	26	36	53	472	179	168
Total	**934**					

Remuneración media por categoría profesional, edad y sexo

	2018											
	Estructura de Dirección (*)		Estructura de apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
En euros	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 26 años	-	-	-	-	-	-	36.474	37.018	19.623	20.679	21.832	-
26-35 años	51.049	43.512	43.107	41.757	29.404	30.185	49.141	47.605	32.095	27.594	29.438	29.792
36-45 años	58.703	52.500	51.390	43.399	31.006	30.417	52.506	52.072	35.006	30.801	31.521	34.744
46-55 años	62.668	63.264	47.549	45.529	37.815	36.728	59.906	56.182	42.177	36.298	39.421	37.512
56-60 años	64.039	62.274	48.381	46.219	37.700	36.243	59.647	60.354	43.002	38.369	39.957	36.559
> 60 años	66.060	60.802	47.788	48.072	36.386	35.972	57.389	-	42.755	38.479	39.596	38.543

	2017											
	Estructura de Dirección (*)		Estructura de apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
En euros	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 26 años	-	-	-	-	-	-	36.267	37.197	-	21.071	24.322	-
26-35 años	48.895	47.084	44.456	42.531	30.223	30.203	46.240	44.130	31.455	28.310	29.185	28.105
36-45 años	59.455	52.685	47.151	41.189	32.286	32.313	48.026	50.215	34.559	29.735	30.923	33.392
46-55 años	61.463	61.285	46.966	44.768	36.787	35.809	58.651	55.998	42.780	37.935	39.022	37.040
56-60 años	62.660	62.094	47.667	47.107	37.029	35.603	58.185	58.164	43.714	40.968	39.002	35.449
> 60 años	66.170	59.389	46.682	45.022	35.844	35.574	56.245	56.331	43.865	40.218	38.973	37.051

(*) En la Estructura de Dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Brecha salarial

Para realizar el cálculo de la retribución media se ha tenido en cuenta todos los ingresos de los trabajadores que han permanecido en el mismo grupo profesional durante el año 2018.

Ahora bien, la comparativa directa entre remuneración media salarial por sexos de forma global, no puede realizarse con criterios de homogeneidad. Hay que tener en cuenta, por una parte, que los hombres tienen una antigüedad superior a las mujeres y por otra la baja representación femenina en puestos de mano de obra directa cuya retribución, por las peculiaridades funcionales de los mismos (tipo de jornada, desplazamientos...), se encuentra por encima de la media de la empresa, todo ello unido a las primas de productividad que están diferenciadas en función de los centros de trabajo.

La brecha salarial del Grupo Renfe en el año 2018 es del 11,7% y la misma en el año 2017 fue de 11,3%.

	2018					
	Estructura de Dirección	Estructura de apoyo	Administración y gestión	Conducción	Comercial	Talleres
Hombres	63.416	48.176	36.605	57.623	41.944	38.268
Mujeres	58.975	44.969	35.498	51.526	34.438	36.995
Diferencia ((Hombre-Mujer)/Hombre	7,53%	7,13%	3,12%	11,83%	21,79%	3,44%
Número Trabajadores Grupo	806	663	1.391	5.364	3.794	2.547
% Trabajadores Grupo / Total	5,53%	4,55%	9,55%	36,83%	26,05%	17,49%
Aportación Grupo a la Brecha	0,42%	0,32%	0,30%	4,36%	5,68%	0,60%

	2017					
	Estructura de Dirección	Estructura de apoyo	Administración y gestión	Conducción	Comercial	Talleres
Hombres	62.478	47.139	36.255	56.390	42.855	37.898
Mujeres	58.116	43.600	35.200	50.823	35.590	36.351
Diferencia ((Hombre-Mujer)/Hombre	7,51%	8,12%	3,00%	10,95%	20,41%	4,26%
Número Trabajadores Grupo	796	740	1.198	5.379	3.904	2.564
% Trabajadores Grupo / Total	5,46%	5,08%	8,22%	36,89%	26,77%	17,58%
Aportación Grupo a la Brecha	0,41%	0,41%	0,25%	4,04%	5,47%	0,75%

Remuneración de los Consejeros de Renfe

Respecto a la retribución, los miembros del Consejo de Administración que asistan a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autorice el Ministerio de Economía y Hacienda, a iniciativa del Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre. Hay que significar que los vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Hay que tener presente que en el ejercicio 2018 se han producido modificaciones en los miembros del Consejo de Administración. Para aquellos que eran miembros del Consejo a 31 de diciembre de 2018, sólo se han abonado dietas a 11 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año por consejero.

Política de desconexión laboral

El Grupo Renfe, aun cuando no tiene una política específica en esta materia, sensibilizado con la legislación y con la necesidad de descanso y conciliación de los trabajadores, facilita y garantiza el derecho de los trabajadores a su privacidad y desconexión digital fuera del horario laboral.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Empleados con discapacidad

La actividad desarrollada por el Grupo Renfe, en la que casi el 40% de los efectivos pertenecen al colectivo de conducción cuyos niveles de capacidad psicofísica, establecidos en la Orden FOM 2872/2010 son muy exigentes y no posibilitan la reserva de puestos para personas con discapacidad, supone encontrarnos en el límite del cumplimiento del 2% que establece la ley.

En este sentido al concurrir causas de excepcionalidad a la obligación de incorporar en determinados colectivos y funciones personas con discapacidad, Renfe tiene adoptadas medidas alternativas mediante la relación contractual mercantil con centros especiales de empleo para la prestación de servicios ajenos y accesorios a la actividad normal de la empresa.

Durante 2018, Renfe ha invertido más de 3,74 millones de euros en diferentes expedientes adjudicados a Centros Especiales de Empleo.

	2018		2017	
	Personas con discapacidad	% de personas con discapacidad	Personas con discapacidad	% de personas con discapacidad
Hombres	190	1,51 %	196	1,58 %
Mujeres	32	1,63 %	33	2,17 %
Total	222	1,52 %	229	1,64 %

En lo que se refiere a la accesibilidad de los empleados a las instalaciones de Renfe, cabe señalar que todos nuestros edificios de oficinas y talleres son accesibles. En el caso de las Oficinas Centrales de Renfe en la Avda. Pío XII, 110, al ser una zona afectada por el proyecto “Madrid Nuevo Norte”, se realizan obras de accesibilidad solo en caso de que sea necesario.

Organización del trabajo

Organización del tiempo de trabajo

Como norma general la jornada en el Grupo Renfe, para los trabajadores adscritos al Convenio Colectivo, es de 40 horas semanales distribuidas en cinco días de trabajo y dos de descanso, esto supone, en términos anuales, una jornada de 1720 horas, distribuidas en 215 días laborales. No obstante, en ciertos colectivos que desarrollan su jornada adscritos a un gráfico de turnos, como pueden ser el de conducción y comercial, se adecua el desarrollo de la misma en función de la producción y de la oferta comercial.

Las vacaciones anuales establecidas en Convenio Colectivo son de 35 días naturales, sin contar fiestas, y 6 días de asuntos propios.

En cuanto a los trabajadores no incluidos en Convenio Colectivo, su jornada anual se eleva a 1768 horas/año, distribuidas en 221 días laborales al año. Estos trabajadores tienen fijados 30 días naturales de vacaciones y 3 días de asuntos propios anualmente.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Absentismo laboral

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Horas de absentismo laboral	2.078.359	435.243	1.846.730	391.693

Tasa de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y víctimas mortales

	2018	**2017**
Ratio de absentismo por accidente laboral	0,49	0,52
Jornadas perdidas por accidente laboral	23.624	24.130

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Víctimas mortales por accidente laboral no traumático	1	0	1	0
Enfermedades profesionales declaradas	9	2	10	1

Conciliación en Renfe

La normativa laboral del Grupo recoge entre otras las siguientes medidas de conciliación:

- Horario Flexible
- Posibilidad de elegir turnos
- Jornada continuada
- Reducción de jornada para el cuidado de un menor de 12 años
- Preferencia en la elaboración de los calendarios vacacionales
- Lactancia: para la lactancia del menor hasta que este cumpla nueve meses una hora de ausencia del trabajo que se podrá dividir en dos fracciones o se podrá sustituir por una reducción de su jornada en media hora o acumularlo en jornadas completas,
- Excedencia voluntaria
- Excedencia por cuidado de personas dependientes

Con la firma del Acuerdo del II Convenio Colectivo del Grupo Renfe emana la Mesa Técnica de Igualdad y aspectos sociolaborales, así como, un Grupo de trabajo que abordará con la Representación Legal de los Trabajadores temas relacionados con conciliación e igualdad.

Seguridad y salud laboral

Con respecto a 2018, se relacionan los indicadores de frecuencia y gravedad, las enfermedades profesionales y el total de accidentes de trabajo ocurridos en el Grupo Renfe desagregados por sexos:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Indicadores de accidentes laborales

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Frecuencia	22,03	14	21,22	17,99
	21,03		20,86	

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Gravedad	0,86	0,49	0,85	0,61
	0,82		0,82	

Enfermedades profesionales

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Enfermedades profesionales	9	2	10	1
	11		11	

Accidentes laborales

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Accidentes laborales	966	99	1.015	97
	1.065		1.112	

De acuerdo con lo previsto en la legislación, y estando constituidos como Servicio de Prevención Mancomunado, se licitó mediante procedimiento abierto, la realización de la Auditoría del Sistema de Gestión de la Prevención del Grupo RENFE públicamente.

La empresa auditora valoró su eficacia y funcionamiento, con un resultado global favorable. No obstante, en sus conclusiones elaboradas para cada Sociedad y la EPE, se observaron diversas deficiencias y no conformidades, que han sido objeto del correspondiente Plan de Adecuación.

Durante el proceso de la auditoria externa se informó y se dio participación a la representación legal de los trabajadores. Que tuvo una activa participación de la representación legal de los trabajadores

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

durante el proceso de la auditoría, haciendo el seguimiento de todas sus fases y participando en las visitas de los centros de trabajo que han sido objeto de la auditoría a propuesta de la RLT y de la empresa y fijados, finalmente, por la empresa auditora.

En dicho proceso de auditoría se llevó a cabo un análisis sistemático, documentado y objetivo del sistema de prevención, atendiendo de forma concreta y detallada a los siguientes ítems:

- Identificación de la Sociedad.
- Descripción de las actividades de la Sociedad.
- Elementos del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales.
    - Plan de Prevención: integración de la actividad preventiva.
    - Organización de recursos para la actividad preventiva.
    - Consulta y participación de los trabajadores.
    - Evaluaciones de riesgos.
    - Coordinación de actividades empresariales.
    - Planificación de la prevención y control de actuaciones.
    - Vigilancia de la Salud.
    - Información y formación de los trabajadores.
    - Medidas de emergencia.
    - Control del sistema.

A continuación, se muestran los datos de formación dentro del catálogo formativo de Salud y Prevención durante 2018, con el número de participantes y horas totales:

	2018		2017	
	Participantes	Horas	Participantes	Horas
Formación Continua	1.409	7.744	2.227	12.307
Formación Inicial	322	1.793	721	4.961
Formación Coyuntural	163	979	83	575
Formación E- Learning	325	1.950	256	1.536
Total	2.219	12.466	3.287	19.379

Además de los datos en materia de Salud y Prevención expuestos, hay que añadir la impartición de 2.236 horas en materia de prevención y primeros auxilios, en módulos integrados en cursos generales dentro del catálogo de formación.

Renfe durante los años 2017 y 2018 ha acometido un ambicioso programa de formación online en materia de Prevención de Riesgos Laborales, con el que se ha formado a 581 trabajadores de oficinas

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

de Renfe Operadora, casi su totalidad, mejorando la acción preventiva en la empresa y su implicación dentro de la organización. Este proyecto ha dotado a los trabajadores de conocimientos preventivos dentro de la empresa, de materiales didácticos específicos, así como del conocimiento necesario acerca de la naturaleza de los riesgos de su puesto de trabajo, y los que implican el trabajo de oficina, así como las causas que los provocan, al igual que un entrenamiento orientado a la consecución del cambio actitudinal necesario.

Durante el año 2018, tanto los técnicos de prevención del Servicio de Prevención Mancomunado del Grupo Renfe, como el servicio médico, han desarrollado una importante labor de formación en PRL, impartiendo módulos y cursos de formación continua dirigidos a personal interno de la empresa, cursos de formación inicial o de acogida a personal de nuevo ingreso, cursos de PRL a personal externo de las diferentes empresas que solicitan la habilitación que les acredite y homologue para la realización de los trabajos dentro del Grupo Renfe o para aspirantes al título de conducción de vehículos ferroviarios u operaciones de tren, así como a becarios de conducción.

Campañas preventivas de salud

Nº de Trabajadores	**2018**	**2017**
Cáncer colorrectal	314	359
Salud ocular	527	568
Salud ginecológica	205	238
Salud ósea	59	55
Riesgo cardiovascular	427	379
Prevención cáncer próstata	548	585
Total	**2.080**	2.184

Relaciones sociales

Diálogo social

Convenio Colectivo Grupo Renfe

En el año 2018 se ha firmado el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe. Este acuerdo supone un punto de partida imprescindible para avanzar en el modelo de empresa en los próximos años.

Este Convenio quiere poner el foco en los puntos que son más determinantes. Primero, la renovación de plantilla que es un reto y una gran responsabilidad el hacerlo en las mejores condiciones, preservando y poniendo en valor el conocimiento y experiencia de quienes dejan la empresa, e integrando a los nuevos que se incorporan para formar parte de Renfe. En todo este proceso, es necesario buscar el equilibrio y la viabilidad siendo una oportunidad para ganar en competitividad.

En ese mismo sentido, se va a analizar y adaptar las características de nuestra empresa para la aplicación de la jornada laboral de 37,5 horas como promedio semanal, así como un modelo de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

movilidad que sea compatible con las necesidades productivas y con el volumen de incorporaciones y salidas que tiene la empresa anualmente.

Empleados incluidos/excluidos del Convenio Colectivo

	2018		2017	
	Empleados	%	Empleados	%
Incluidos en Convenio	13.759	94,47	13.785	94,54
Excluidos de Convenio	806	5,53	796	5,46

En Renfe, el sistema de dirección por objetivos, que determina una parte de la retribución vinculándola al desempeño de cada trabajador, afectó en 2018 al 17,97% de la plantilla. Estructuras de dirección, apoyo y mandos intermedios, con la excepción de los mandos intermedios de conducción, son los trabajadores incluidos en el sistema.

Número de trabajadores con evaluación de objetivos

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	489	174	641	155
Estructura de Apoyo	637	169	554	186
Mandos Intermedios	902	247	951	251
Total	**2.028**	**590**	**2.146**	**592**
	2.618		**2.738**	

Bajas paternales y maternales

	2018		2017	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Número de empleados que tuvieron derecho a baja por maternidad/paternidad	115	47	97	47
Número de empleados que se acogieron a la baja por maternidad/paternidad	115	47	97	47
Número de empleados que regresaron al trabajo después de haberse cogido la baja por maternidad/paternidad	115	46	97	44
Número de empleados que seguían en la compañía transcurridos doce meses después de su vuelta tras una baja maternal/paternal	115	46	97	45

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Porcentaje de empleados que volvieron a su puesto de trabajo después de que se les acabaran los permisos solicitados	100%	97,87%	100%	93,62%

Salud y seguridad en el trabajo en los convenios colectivos

El convenio colectivo del Grupo Renfe recoge un apartado específico de prevención de riesgos laborales, con especial atención a los reconocimientos psicofísicos, su tipología y la periodicidad de los mismos. Así mismo, determina los diferentes órganos de participación y consulta en materia de seguridad y salud constituidos por la Representación de los Trabajadores y la Empresa, cuya composición es paritaria, estableciéndose su composición, competencias, periodicidad y orden del día.

Gestión del talento

Estrategia de Formación

La política del Grupo Renfe es desarrollar y fortalecer la Formación Continua, con el objeto de capacitar y actualizar de forma permanente las competencias de los/las trabajadores/as, permitiendo un mayor desarrollo profesional y un óptimo desempeño de las actividades encomendadas.

Desde la Dirección de Formación se fomenta la detección de necesidades de forma que se pueda realizar una planificación de la formación que dé respuesta a los planteamientos estratégicos del Grupo Renfe y se ajuste a los criterios básicos de:

- Cultura de seguridad, fomentando comportamientos y actuaciones respetuosos con la Seguridad en la Circulación, en todas las acciones formativas.
- Calidad y utilidad, garantizando que la formación es provechosa para la empresa y para el trabajador.
- Eficiencia, ofreciendo una respuesta acorde a las necesidades formativas en el menor tiempo posible.
- Rentabilidad, optimizando recursos humanos y económicos.
- Ajuste normativo, cumpliendo estrictamente con la legislación vigente.
- Igualdad de oportunidades en el desarrollo de todos los/las trabajadores/as de Renfe.
- Empleabilidad, por medio de la formación continua y del desarrollo profesional, basado en los Itinerarios Formativos.
- Servicios al cliente interno y externo, fomentado la transferencia de conocimiento entre las Sociedades del Grupo, y ejerciendo la responsabilidad de formar a aquellos actores externos relacionados con seguridad en la circulación.

Como parte de la línea estratégica de actuación, desde la Dirección de Formación se promueven programas de formación corporativos y transversales a todo el Grupo, destacando:

- Programa de Formación en Desarrollo Directivo.
- Formación específica en Ley Orgánica de Protección de Datos (LOPD) y Seguridad Informática.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Curso de Formación en Prevención de Riesgos Laborales Específicos para personal de oficinas.
- Formación en Higiene Postural y Well-being.
- Formación Específica en Transportes Terrestres.
- Formación en desarrollo capacidades y habilidades lingüísticas en los Idiomas: inglés, francés, alemán y portugués; así como en los principales idiomas autonómicos: catalán y euskera.
- Programa de Formación en Habilidades Personales y de Gestión.

Horas de formación por género

Horas de Formación	2018	2017
Formación Mujeres	57.282	58.228
Formación Hombres	506.316	418.939
Total	**563.598**	**477.167**

Horas y Promedio de horas de formación por categoría profesional

	Plantilla	2018		2017	
Horas de Formación	2018	Horas	Promedio	Horas	Promedio
Estructura Dirección	806	12.743	15,81	19.027	23,87
Estructura Apoyo	663	20.613	31,09	20.996	29,16
Administración y Gestión	1.391	45.927	33,01	15.120	12,31
Conducción	5.364	386.035	71,96	322.762	60,19
Comercial	3.794	63.887	16,84	68.208	17,74
Talleres	2.547	34.393	13,50	31.054	12,25
Total	14.565	**563.598**	38,69	**477.167**	**43.39**

Promedio de horas de formación por empleado

Horas	2018	2017
Formación Mujeres	31,52	31,30
Formación Hombres	39,96	32,90
Total	**38,90**	**32,72**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Plan de Formación Anual

Renfe lleva a cabo un Plan de Formación Anual que recoge objetivos, itinerarios, detección de necesidades, sistemas de evaluación, así como todos los programas formativos dirigidos a los diferentes colectivos, entre otros contenidos.

Los programas diseñados tienen el propósito de garantizar máxima transparencia y promover la igualdad de oportunidades para empleados. Dicho Plan se presentó y fue validado por la representación legal de trabajadores presentes en el Comité General de Empresa, que forman parte activa del Consejo Asesor de Formación.

Inversión en formación

Miles de euros	2018	2017
Inversión en formación	3.578,34	3.902,96

Horas de formación

Horas de Formación	2018	2017
Comercial	55.043	18.895
Fabricación y Mantenimiento	30.869	27.829
Habilidades	54.985	54.191
Seguridad Integral	422.701	376.252
Total	**563.598**	**477.167**

Planificación de Formación transversal para el Grupo Renfe

Formación en Idiomas

Como cada año, la Escuela de Formación en Idiomas del Grupo Renfe gestiona la formación continua en idiomas, promoviendo el desarrollo de los conocimientos y habilidades de comunicación de los trabajadores en los principales idiomas internacionales (inglés, francés, alemán y portugués), y en los idiomas autonómicos; así como las respuestas a necesidades específicas.

La formación es impartida mediante metodología presencial, telefónica y *e-learning*, y está dirigida principalmente a aquellos trabajadores inmersos o relacionados con proyectos internacionales o para aquellos que precisen mejorar o mantener sus conocimientos lingüísticos para el desarrollo de las funciones propias de su puesto de trabajo.

Por otra parte, se gestiona formación que es requerida para la habilitación y/o adecuación de los trabajadores de los colectivos de conducción y comercial en determinadas líneas y servicios, y desarrollada por instituciones y entidades homologadas oficialmente por la administración de los países o regiones de los idiomas requerido.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Así, en el caso del idioma portugués el objetivo es formar, preparar y realizar examen de certificación de nivel B1 en esta lengua a trabajadores de la línea Vigo-Oporto. Está dirigido al Colectivo de conducción Renfe Viajeros y formadores de la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operadores. Esta formación es presencial.

A su vez, formar en lengua catalana, para mejorar los niveles de asistencia y trato con el cliente, es el objetivo en el caso de la formación en este idioma, que está dirigida al colectivo comercial de Renfe Viajeros.

Formación corporativa para el Grupo

La formación corporativa del Grupo es aquella que se establece o es considerada, con carácter general, como prioritaria y/o necesaria para determinados colectivos de trabajo.

Como ya se ha mencionado anteriormente las materias desarrolladas se encuentran:

- Formación específica en LOPD y Seguridad Informática. Para difundir aspectos relacionados con la Seguridad Informática y la Ley Orgánica de Protección de Datos en el Grupo Renfe se ha consolidado un módulo de formación en el Programa de Acogida para todo el personal de nueva incorporación.
- Formación en Higiene Postural y Well-being. Dando continuidad a una acción formativa derivada de una necesidad en el área de mantenimiento, se acomete una formación en higiene postural orientada a todos los trabajadores del Grupo enriqueciéndola con contenidos de well-being. Esta formación ha sembrado la semilla de la futura formación para ser una empresa saludable.
- Curso de Formación en Prevención de Riesgos Laborales Específicos para personal de oficinas. Dando cumplimiento a los requerimientos legales de dar formación específica de prevención de riesgos laborales asociados al puesto de trabajo, en 2018 se ha acometido una acción formativa en esta materia para el personal de oficinas.
- Formación en Sector Ferroviario. Comprende formación sobre la gestión en el sector ferroviario, en diferentes ámbitos y aspectos de la actividad como experiencia y papel de diferentes agentes, novedades legislativas y técnicas que afecten a la gestión e innovación y mejores prácticas. Dentro de este tipo de formación destaca el Curso General de Transportes Terrestres, que tiene como objetivo proporcionar una formación integral en las diferentes áreas del sector del transporte terrestre. Está dirigido a personal de Estructura de Apoyo y Dirección.
- Otros programas están impartidos en modalidad *Blended Learning* por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y homologado por la UNED, que otorga el título de Experto Universitario en Transporte Terrestre.

Formación continua para el Grupo

Es la formación programada para que los trabajadores adquieran y mejoren gradualmente los conocimientos y competencias necesarios para el desempeño de sus funciones y su desarrollo profesional.

- Autoprotección

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Colaboración en lo relativo a la administración y gestión de formación en materia de Autoprotección, definida y establecida desde la Dirección de Autoprotección, Seguridad y Prevención de Riesgos.

En la formación relativa a Planes de Autoprotección (PAU) los objetivos son conocer los PAU específicos de diferentes infraestructuras de la red ferroviaria (túneles, estaciones, complejos logísticos…). Está dirigido a personal de Renfe Viajeros, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Renfe Mercancías y Renfe-Operadora.

- Desarrollo

Fomenta la adquisición y entrenamiento de habilidades y conocimientos y herramientas de gestión. En este sentido, los cursos de habilidades pretenden dotar, mediante práctica y aprendizaje colaborativo, a los trabajadores de Grupo Renfe de las herramientas y habilidades que faciliten el desempeño de sus funciones, la consecución de objetivos y la adaptación al cambio. Diseñados e impartidos por formadores internos, están dirigidos a personal de Estructura de Dirección y Mandos Intermedios de todo el Grupo. Entre estos cursos se encuentran la gestión de conflictos, motivación, negociación, gestión del estrés, trabajo en equipo, cultura organizacional y gestión del cambio.

Formación Profesional dual

Acciones de FP Dual – Ciclo de Formación de Grado Medio de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario

Durante el ejercicio 2018 Renfe participó activamente en la continuación del ciclo formativo con las Consejerías de Educación de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Castilla y León, Madrid y Andalucía para la implantación efectiva del ciclo de formación profesional de grado medio de mantenimiento de material rodante ferroviario en la modalidad de formación profesional dual.

El ciclo formativo en modalidad dual en Renfe

Este ciclo formativo de grado medio de mantenimiento de material rodante ferroviario tiene una carga curricular de 2.000 horas y se distribuye en dos cursos académicos.

Pertenece al grupo profesional de transporte y mantenimiento de vehículos, tiene un nivel de formación profesional de grado medio y la competencia general es la realización de operaciones de mantenimiento y montaje en las áreas de mecánica, neumática, electricidad y electrónica de material rodante ferroviario.

La concreción de la programación didáctica se desarrolló en coordinación con las Direcciones Generales de Formación Profesional de las Consejerías de Educación, llegando a distintas configuraciones en cada Comunidad.

El alumno se integra en el entorno de la empresa, realizando prácticas becadas durante el segundo curso en equipos de producción directa en las Bases de Mantenimiento Integral de Vilanova, Valladolid, Málaga y Madrid, como complemento a la formación que reciben en los Centros Integrados

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

de Formación Profesional o Institutos de Enseñanza de Secundaria, donde el Grupo Renfe tiene acuerdos de colaboración educativa.

Comunicación Interna

Comunicación interna para generar valor y comportamientos

Gestión, comunicación y compromiso son elementos que articulan la comunicación interna en el Grupo Renfe. Para ello, 2018 ha sido un año en el que se ha seguido profundizando en la consolidación y búsqueda de nuevas vías de interacción entre empresa y empleados. El objetivo es alinear a toda la organización con la gestión de Renfe Operadora que, en el último año, ha estado marcada por la elaboración del nuevo plan estratégico, la cultura de seguridad, la internacionalización, la innovación, así como en diversidad e igualdad. En su difusión y en hacer copartícipes e implicar a todos los profesionales de la empresa, se ha trabajado durante 2018.

En este sentido, y en coordinación con la elaboración del nuevo plan estratégico, se lanzaron acciones de comunicación para darlo a conocer entre los empleados y hacerles partícipes. Comunicación liderada por el presidente a través de la intranet del Grupo, en la que se lanzó una encuesta a todos los trabajadores para conocer su valoración sobre los retos de la empresa.

La innovación, como elemento de mejora en las formas de trabajar y como acicate para la transformación cultural de los trabajadores ha cobrado protagonismo apoyado por la comunicación.

Uno de los hitos de 2018 ha sido la puesta en marcha del proyecto TrenLab Friends, como parte de TrenLab, aceleradora de startups de Renfe que desarrolla con Telefónica a través de Wayra, y que supone la puesta en marcha del emprendimiento y de potenciar la innovación interna en Renfe. Este proyecto que tendrá su desarrollo y consolidación en 2019, va a dar cabida a las aportaciones de los empleados de Renfe interesados en el emprendimiento dentro de la empresa.

Asimismo, las áreas de Comunicación Interna e Innovación organizaron en noviembre una jornada para dar a conocer el proyecto TrenLab, para la búsqueda y captación del talento innovador de nuestros profesionales, con el objetivo de que aporten proyectos innovadores que resuelvan los retos de negocio de la compañía.

A su vez, como otra forma de participación e implicación con la innovación empresarial, los profesionales de Renfe que mostraron interés en participar en actividades vinculadas a TrenLab Friends, pudieron participar en la valoración de las startups de la primera convocatoria de TrenLab.

En lo que se refiere a la internacionalización del Grupo Renfe, se ha difundido y hecho partícipe a los trabajadores de la importancia que supone la próxima apertura a la competencia del mercado comercial de viajeros por ferrocarril. Así, a través de soportes en formato escrito y de videos divulgativos ejecutados por algunos de los trabajadores que participan en los distintos proyectos, se ha dado a conocer y puesto en valor el trabajo de los profesionales en Arabia Saudí, tras la puesta en marcha de la operación comercial a cargo de Renfe.

También el proyecto de Texas por el que Renfe y Adif han sido elegidos para desarrollar la primera fase de un histórico proyecto de alta velocidad para unir las ciudades de Houston y Dallas/Fort Worth, en EEUU. Un proyecto que se ha dado a conocer en formato video contado por los propios protagonistas, con el papel que han desempeñado en este proyecto distintos equipos y profesionales de Renfe.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Otro aglutinador de esta cultura empresarial son valores como la igualdad y diversidad. Para ello se realizó una encuesta para conocer la opinión de los profesionales de Renfe en torno a cuestiones como igualdad, acoso laboral, conciliación, así como para conocer las medidas más valoradas por los encuestados para mejorar la igualdad.

Valores también difundidos, entre otras acciones, a través de la comunicación, son los vinculados a la seguridad. En este sentido, la empresa ha puesto en marcha un proyecto para avanzar en la cultura de seguridad, vinculado con las exigencias de la normativa europea.

Por otra parte, una de las acciones estratégicas desarrolladas y que incide en una mejor comunicación y gestión, ha sido la distribución de tablets entre los trabajadores de conducción del Grupo.

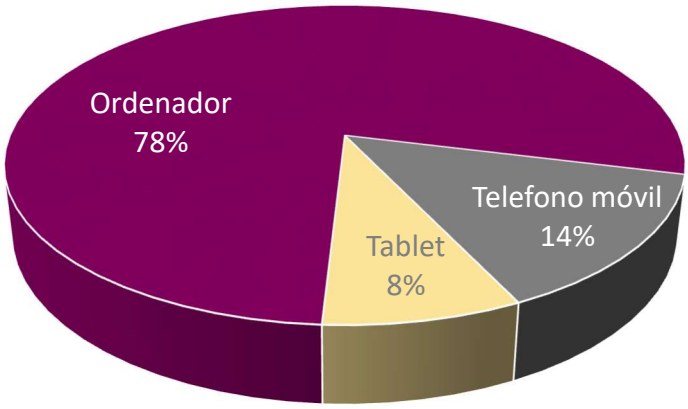
La intranet, principal herramienta del Grupo

La intranet del Grupo Renfe, Interesa, es la principal herramienta de comunicación, gestión y participación, a la que tienen acceso todos los trabajadores.

Los principales indicadores de la intranet correspondientes a 2018 son:

- Número de trabajadores que han accedido: 13.214
- Número de accesos: 1.417.266

% de accesos por dispositivo



(*) Estos datos están extraídos bajo los parámetros y nueva herramienta de estadísticas de la intranet del Grupo Renfe, que ha sido modificada para poder obtener información mejorada y segmentada por colectivos

Igualdad

El II Convenio del Grupo Renfe, su interpretación y aplicación, se rige por el principio de igualdad y no discriminación por razones personales que consagran los artículos 14 de la Constitución y 17.1 del Estatuto de los Trabajadores, siendo especialmente respetuoso con el principio de igualdad efectiva de mujeres y hombres que ha desarrollado la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, cuyas previsiones se consideran como referencia interpretativa primordial del presente Convenio Colectivo.

Todas las referencias en el texto del convenio a “trabajador” o “trabajadores”, se entenderán efectuadas genérica e indistintamente a las personas, hombre o mujer, que trabajan en las empresas del Grupo-Renfe comprendidas expresamente en la Cláusula 1ª.

Actualmente se está trabajando en el diseño de una estrategia para aumentar el ritmo de incorporación de mujeres en la empresa; visibilizando aún más si cabe el importante trabajo que

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

siempre han desarrollado y estudiando la posibilidad de implantar programas dirigidos a mujeres, incidiendo en aquellos colectivos en los que su presencia es menor: maquinistas, personal de talleres o en actividades relacionadas con Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas.

Plan de Igualdad

En 2013 se firmó el I Plan de Igualdad de Renfe con los siguientes objetivos:

- Procesos de selección y promoción en igualdad.
- Las contrataciones se basan en criterios de igualdad, mérito y capacidad sin ningún tipo de discriminación
- Hombres y mujeres accederán en igualdad a la formación en la empresa.
- Información, formación y sensibilización sobre igualdad de trato y de oportunidades.
- Integrar la perspectiva de género en la gestión de la empresa y trasladarla a todas las Áreas de la misma.
- Promover una política de empresa que evite el acoso sexual, moral y por razón de sexo.
- Conseguir una mejor conciliación de la vida laboral, personal y familiar.
- Aplicación de un lenguaje e imágenes no sexistas, en las políticas de comunicación, información…
- Las mujeres y los hombres en el ámbito de la empresa, tengan una representación equilibrada en grupos profesionales, ocupaciones y en la estructura directiva de la empresa.

Actualmente se está trabajando en el II Plan de Igualdad del Grupo, estando a la espera del informe favorable de la Comisión de Seguimiento de la Negociación Colectiva de las empresas respecto al Acuerdo del II Convenio Colectivo del Grupo. Pese a ello y para avanzar en los trabajos relativos al II Plan de Igualdad se ha creado la Mesa Técnica de Igualdad y aspectos socio-laborales y un grupo de trabajo.

Igualdad de oportunidades

El Grupo Renfe durante la vigencia del II convenio colectivo del Grupo Renfe desarrollará e implantará, de acuerdo con la Representación Legal de los trabajadores, el II Plan de igualdad con los contenidos establecidos en la Ley, cuyo objetivo será seguir potenciando la igualdad de trato y oportunidades en el ámbito laboral.

Beneficios sociales para los empleados

- Flexibilidad horaria.
- Reducción en el precio de los billetes de tren.
- Campañas de salud y medicina preventiva.
- Seguro colectivo de vida y accidente.
- Anticipos sin intereses
- Ayudas por hijos con discapacidad cognitiva.
- Ayudas graciables.
- Prestación por defunción.
- Complementos a las prestaciones de la seguridad social por enfermedad común como las derivadas de accidente de trabajo.

Los empleados de Renfe no disponen de planes de pensiones entre los beneficios sociales.

Protocolo contra el acoso sexual

El Grupo Renfe tiene un protocolo para la prevención y el tratamiento de los casos de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral. Este protocolo tiene por objeto prevenir y eliminar las situaciones constitutivas de acoso, así como establecer un procedimiento de actuación a seguir cuando se produzcan conductas que puedan suponer acoso moral, acoso sexual y/o acoso por razón de sexo en el ámbito de organización y dirección de la Empresa.

Los principios rectores del Procedimiento son los siguientes:

- Procedimiento ágil y rápido, sin demoras injustificadas.
- Protección de la intimidad, confidencialidad y dignidad de todas las personas implicadas.
- Protección del trabajador/a presuntamente acosado en cuanto a su seguridad y salud.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Credibilidad y objetividad del procedimiento mediante la investigación exhaustiva de los hechos denunciados y el tratamiento justo para todas las personas afectadas.

Consta de varias fases:

- Fase preliminar

  El objetivo es la resolución de la situación de una forma rápida, convocando una reunión informal en el plazo máximo de 5 días, puesto que el hecho de poner de manifiesto a la persona denunciada las consecuencias ofensivas e intimidatorias generadas por su comportamiento resulta suficiente para que cese su conducta.

  La persona afectada por la conducta de acoso podrá seguir el procedimiento formal.

- Fase formal

  En esta fase a la vista de la documentación aportada y después de una primera valoración de los hechos, se valora si la conducta descrita constituye uno de los supuestos amparados por el Protocolo.

  Si se trata de uno de los supuestos recogidos en el Protocolo, se procederá a la incoación del oportuno Expediente Disciplinario.

- El procedimiento terminará con un informe final

  La constatación de la existencia de acoso dará lugar a la imposición de una sanción por falta muy grave, para lo cual se establece que la existencia de cualquiera de las conductas anteriormente descritas (acoso sexual, por razón de sexo y acoso moral) sea considerado como falta muy grave y sean expresamente incluidos en el régimen sancionador.

Durante 2018 ha habido 2 denuncias por acoso sexual.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Maximizar la Sostenibilidad, minimizar riesgos ambientales

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Maximizando ventajas competitivas en Sostenibilidad: Objetivo Descarbonización

El ferrocarril es el modo de transporte de viajeros y de mercancías que presenta un menor impacto ambiental en su conjunto. Es el modo que menos energía consume por unidad transportada, con los menores niveles de emisiones de CO_2, que menos contribuye a la contaminación local en las áreas urbanas y que genera un menor impacto acústico. Además, la ocupación del terreno realizada por las infraestructuras ferroviarias es, en términos relativos, significativamente menor que el espacio equivalente ocupado por carreteras de la misma capacidad.

Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas de Renfe. El ferrocarril, por razones tecnológicas, si es explotado eficientemente, es un eslabón imprescindible en cualquier sistema de transporte sostenible de viajeros o mercancías; urbano, metropolitano o interurbano; nacional o internacional, preferentemente multimodal.

Adicionalmente, Renfe practica una política activa de disminución del reducido impacto ambiental que genera su actividad, especialmente en el uso de la energía. Se trata de una actuación integrada que incide sobre el proceso de compra de la energía (energía con un fuerte peso de fuentes renovables), la innovación tecnológica (freno regenerativo, subestaciones reversibles, simuladores de conducción), la formación y la generación de compromiso de los grupos clave con los objetivos de carbono (aprendizaje y mejora de la conducción eficiente) y finalmente, la integración de sus grupos de interés.

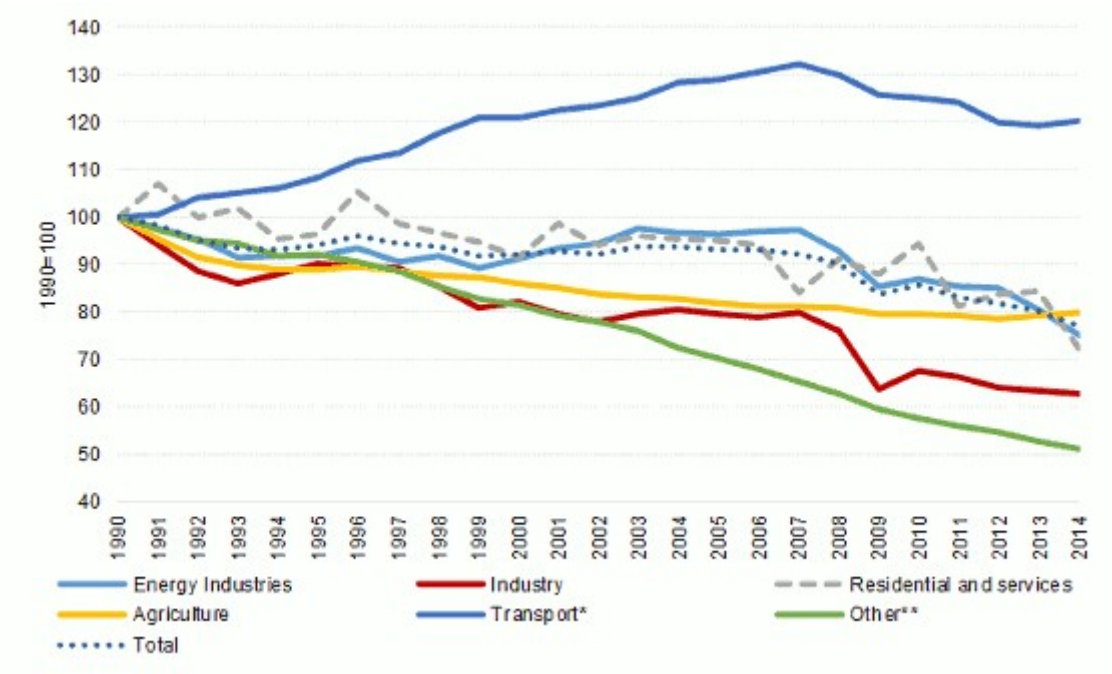
Los servicios de Renfe tienen unas emisiones unitarias (por viajero-km. o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, medios de transporte dependientes del petróleo. Ello se debe a que el 80% de la actividad de Renfe Operadora se realiza gracias a la electricidad.

Todas estas ventajas ambientales, además de otras sociales y económicas (menor accidentalidad, mínima contaminación atmosférica provocada en zona urbana y una contribución decisiva a la reducción de la congestión urbana), hacen que el tren sea el modo de transporte que menos costes externos genera a la sociedad.

El transporte es el sector del que procede el 26% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en España, el mayor emisor sectorial. Es por ello que la mayor aportación a la sostenibilidad del sistema de transporte por parte de Renfe es ser una alternativa competitiva a los modos competidores dependientes del petróleo. Las transferencias modales no solamente benefician al Grupo, benefician a toda la sociedad al reducir dichos costes externos: la sostenibilidad forma parte esencial del "*Core Business*" de la empresa ferroviaria.

Al mismo tiempo, el transporte es el sector más retrasado en la descarbonización europea. Como se puede comprobar en la siguiente imagen, mientas que la media de las emisiones de efecto invernadero de la UE se han reducido en un 20% desde el año 1990, las correspondientes al transporte han crecido un 20%: 40 puntos separan al desempeño comunitario en la lucha contra el Cambio Climático.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



En marzo de 2018, Renfe Operadora y Adif fijaron de común acuerdo objetivos de reducción de consumo energético y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para el sistema ferroviario en España, así como otros compromisos económicos hasta 2030.

El Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2019-2030, desarrollará estas líneas generales de actuación para contribuir desde el sector ferroviario a evitar que el incremento de la temperatura media global supere los 2ºC, respecto a los niveles preindustriales.

Estas perspectivas configuran a Renfe como actor clave en la mitigación del cambio climático dentro del sector del transporte en España, y en un eslabón imprescindible en cualquier cadena logística, oferta de movilidad como servicio (MaaS), o producto turístico que pretenda ser sostenible.

Minimizando riesgos ambientales

Certificaciones ambientales a 31/12/2018:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A., dispone de:

- 2 Certificados del Sistema de Gestión Ambiental- Norma UNE-EN-ISO 14001
    - Líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga
    - Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.
- 5 Certificados de Gestión de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros- Norma UNE-EN 13816) y 5 certificados de la Carta de Servicio. Norma UNE-93200). Ambas incluyen diversos compromisos ambientales.
    - Núcleo de Cercanías de Asturias, Líneas C1, C2 y C3
    - Núcleo de Cercanías de Madrid, Líneas C1, C2, C3, C4, C5, C7, C8 y C10.
    - Núcleo de Cercanías de Valencia, certificadas las Líneas C1, C2 y C6.
    - Núcleo de Cercanías de Bilbao, Líneas C1, C2 y C3 .
    - Núcleo de Cercanías de Zaragoza, Línea C1.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Certificado de Gestión de calidad (ISO 9001:2015) en Rodalies de Catalunya (Rodalies Barcelona, Rodalies Tarragona, Rodalies Girona, Regionals de Catalunya).

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A., dispone de una certificación de su Sistema de Gestión Integrado, con alcance global a su actividad y centros de trabajo (ISO 9001 y 14001)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A. dispone de una certificación ISO 14001:2015 de todo su Sistema de Gestión, con alcance global a su actividad y a sus centros de trabajo.

Se han adaptado, implantado y certificado durante 2018, la Integración de los Sistemas de Gestión ISO 9001:2015, ISO 14000:2015 y requisitos de la EEM en una única estructura documental del Sistema de Gestión de Mantenimiento, utilizando los formatos de Renfe Operadora, donde se incluyen los riesgos asociados a los procesos, dándose respuesta a las exigencias de las normas ISO 9001 e ISO 14001, así como al reglamento (UE) 445/2011.

Prevención de riesgos ambientales

Política ambiental

El objetivo de Renfe respecto al medio ambiente es reducir e incluso eliminar los efectos ambientales negativos ligados a la prestación de sus servicios, identificando e incrementando los efectos positivos sobre su entorno.

Para conseguirlo, la organización da cumplimiento a una Política Ambiental que se basa en tres ejes fundamentales:

- La plena adecuación ambiental de la operación ferroviaria mediante el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.
- La puesta en valor de los activos ambientales tangibles e intangibles propios de la operación ferroviaria.
- La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.

Renfe Operadora, se ha comprometido a “desarrollar los instrumentos de gestión más adecuados para reducir, e incluso eliminar, dichos impactos ambientales, mediante la dotación adecuada de los medios y procedimientos internos necesarios”. En muchos casos la gestión de los riesgos ambientales está implícita en la actual gestión ambiental, pero todavía no convenientemente explicitada.

Es conveniente aclarar que ISO 14001:2015, que como se ha visto es la herramienta de gestión ambiental universal del Grupo Renfe, indica que hay que identificar los riesgos, aunque no es obligatorio analizarlos. En la actualidad ya se ha efectuado la identificación y evaluación de los riesgos inherentes al Proceso de Gestión Ambiental del Grupo.

Desde la perspectiva ISO 14001:2015, el riesgo se define como un efecto de incertidumbre, por lo que implica tanto efectos potenciales negativos como positivos. Es decir, amenazas y oportunidades respecto a la sostenibilidad ambiental.

Valorando que la gestión de los riesgos y oportunidades ambientales es una herramienta adecuada para optimizar la gestión ambiental de Renfe Operadora, añadiendo un enfoque mucho más preventivo, se prevé la actualización y adaptación de la Política Ambiental del Grupo Renfe en el próximo año, incluyendo la gestión de sus riesgos ambientales, dentro del sistema general de Gestión de Riesgos de Renfe Operadora.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Caso de éxito: Grupo paritario de Trabajo de Medio Ambiente, ejemplo de integración en gestión de riesgos laborales y ambientales.

Renfe Operadora cuenta con un grupo de trabajo estable, un órgano paritario de información y deliberación entre empresa y representación legal de los trabajadores, sobre la gestión ambiental del Grupo y su relación con la prevención de riesgos laborales. Este grupo es un órgano asesor *ad hoc* del Comité General de Seguridad e Higiene en el trabajo del Grupo. Durante 2018 ha contribuido especialmente a identificar y solventar la problemática específica de los vertidos procedentes de la eliminación de pintadas en trenes.

Caso de éxito: Plan de Adecuación y Mejora Ambiental 2017-2020 (PAMA) de RENFE Fabricación y Mantenimiento

Renfe Fabricación y Mantenimiento ha puesto en marcha un plan de adecuación y mejora ambiental, que persigue los siguientes objetivos:

- Adecuar la normativa ambiental de las instalaciones y mejorar las identificadas con riesgo de contaminación.
- Identificar los riesgos ambientales asociados a los procesos.
- Implantar y certificar progresivamente el Sistema de Gestión Ambiental basado en ISO 14001:2015.
- Potenciar la cultura ambiental e implicar al personal mediante programas de formación y comunicación.

Las actuaciones ejecutadas en el Plan de Adecuación y Mejora Ambiental (PAMA) hasta la fecha, han permitido mejorar sensiblemente de manera especial en:

- Almacenamiento de productos químicos y peligrosos.
- Almacenamiento temporal de residuos peligrosos.
- Adecuación de redes de vertidos.
- Adecuación y mejora de sistemas de depuración.
- Identificación y registro de focos de emisión a la atmósfera.
- Eliminación de focos de contaminación del suelo y aguas subterráneas.

El cumplimiento de los requisitos ambientales depende, en gran medida, del correcto mantenimiento de las instalaciones y equipamientos industriales con incidencia ambiental, aspecto determinante para la consecución de objetivos.

El sistema de gestión ambiental implantado conforme a la ISO 14001:2015 se ha manifestado como una potente herramienta para la consecución de los objetivos del Plan, identificando los riesgos ambientales, lo que está permitiendo una adecuación progresiva a los requisitos normativos y de mercado.

Garantías por riesgos ambientales

El Grupo Renfe cuenta con una doble cobertura específica en relación a sus riesgos ambientales:

- Seguro de Responsabilidad Ambiental. De carácter voluntario. Aseguradora Liberty. Cobertura 21M€.
- Seguro de Responsabilidad Civil General (Cobertura de RC por contaminación accidental y repentina). Por obligación legal. Aseguradora QBE. Cobertura 95 M€.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera

Gases de efecto invernadero

Renfe Operadora es plenamente consciente de que un sistema de transporte más sostenible es esencial para limitar el calentamiento global del planeta por debajo de un incremento de 2 grados centígrados y de que, a pesar de ser el modo más eficiente en términos de emisiones, el ferrocarril es un modo de transporte a gran escala que puede mejorar su eficiencia en este ámbito. El planeta no está en peligro, podrá recuperarse, pero la Humanidad, sí que lo está.

Es responsabilidad de todos: empresas, gobiernos, instituciones, clientes. Renfe lleva muchos años trabajando para reducir sus emisiones hasta el mínimo posible en su operativa diaria, buscando atraer cada vez más clientes, permitiéndoles reducir su huella de carbono.

Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas del ferrocarril. Los servicios de Renfe presentaron durante 2018 unas emisiones unitarias (por viajero-km. o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, con factores entre 5 y 7 veces menores en relación a los automóviles o entre 7 y 10 veces menores a la aviación.

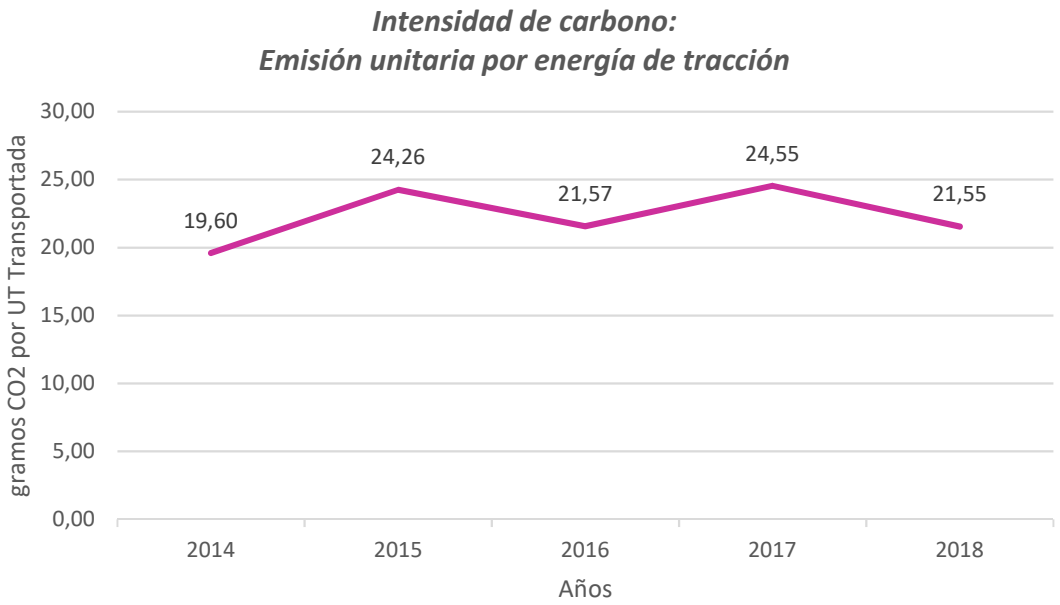
Las siguientes cifras muestran cómo en 2018 se redujo la Huella de Carbono de cada Unidad Transportada en un 54,4 % respecto a la existente en 1990 (47,26 gr CO_2/UT), año base del Protocolo de Kioto.

Las emisiones relativas a la electricidad son variables, ya que dependen de la evolución del mix peninsular de producción energética. Esto cambiará cuando, a partir de 2019, el Grupo sólo consuma electricidad de origen renovable, con emisiones CERO de CO_2 en su tracción eléctrica.

Emisiones de gases de efecto invernadero	2018	2017	2016	2015	2014
Tn. de CO_2 debidos a electricidad (emisiones indirectas) (en miles)	522,72	607,90	500,16	571,71	403,65
Tn CO_2 debidos a diésel (emisiones directas) (en miles)	193,53	194,31	186,95	201,55	210,10
Total Tn. de CO_2 (en miles)	716,25	802,21	687,11	773,26	613,37
gr CO_2 /UT (Intensidad de Carbono)	21,55	24,55	21,57	24,26	19,60
Intensidad de Carbono respecto a 1990	45,60%	51,95%	45,64%	51,33%	41,47%

Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



Emisiones de CO2	2018	2017	2016	2015	2014
Total Tn CO_2 (en miles)	716,25	802,21	687,11	774,01	613,37
Emisiones Tn CO_2 equivalentes (en miles)	718, 56	808,45	692,46	774,03	613,38

En 2019, el suministro de energía eléctrica procederá exclusivamente de estas fuentes renovables. CERO emisiones de gases de efecto invernadero en tracción eléctrica, que es la usada en el 80% de la actividad de Renfe Operadora, son un objetivo al alcance de la mano.

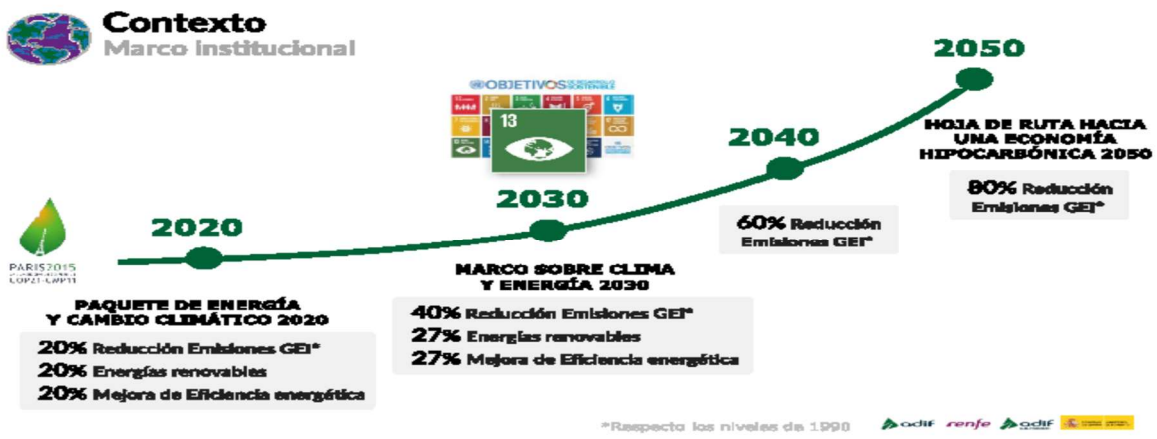
Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030

Los antecedentes de este Plan Director se encuentran en los planes de eficiencia y sostenibilidad energética que Renfe viene desarrollando desde hace décadas.

Toda esta experiencia se incorpora al nuevo Plan Director, que integra en su análisis otras inversiones como el Plan de Material o los Planes de Cercanías anunciados por el Ministerio de Fomento.

El Plan se ha elaborado conjuntamente con Adif y da respuesta al acuerdo que las dos entidades firmaron en marzo de 2018 donde quedaron fijados objetivos de reducción de consumo energético y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) por el sistema ferroviario en España, así como otros compromisos económicos hasta 2030.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



Las líneas estratégicas que definen el Plan son la gestión de la energía, la eficiencia energética, la descarbonización y la cultura de sensibilización ante distintos grupos de interés dentro y fuera de las organizaciones, recogidas, con un alcance más general, en el Plan de Sostenibilidad y Cambio Climático de las Infraestructuras y el Transporte del Ministerio de Fomento para todas las empresas del Grupo Fomento. Nueve programas en los que se agrupan 20 medidas y 76 proyectos forman componen el Plan Director.

El ferrocarril es con diferencia el modo menos emisor respecto a la carretera y la aviación, de ahí que el cambio modal hacia los trenes sea uno de los objetivos generales del Plan, sobre la base del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea de 2011.

Los objetivos de transferencia modal hacia el ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, señalan una paulatina reducción de emisiones en la próxima década hasta alcanzar una reducción del 2% en 2030 para el sector del trasporte en España.

La eficiencia energética y la descarbonización progresiva del sistema de la operación ferroviaria en particular, son los otros dos principales objetivos del Plan. Las medidas recogidas en esta materia están dirigidas a poder conseguir una reducción acumulada del consumo energético de unos 5.300 GW/h hasta 2030.

La reducción de emisiones de GEI acumuladas por estos tres factores que definen el Plan Director (cambio modal, eficiencia y descarbonización) podrían superar los 9,9 millones de toneladas de CO2 en 2030. Por su parte, en términos de ahorro económico, la estimación supera los 250 millones de euros.

El Plan también contempla entre sus actuaciones la compra de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen), lo que permitirá la reducción de emisiones acumuladas en más de 7 millones de toneladas de CO_2 hasta 2030 en el conjunto de la red gestionada por Adif y sobre la que Renfe opera.

Caso de éxito: Plan de Eficiencia Energética de Renfe Fabricación y Mantenimiento

El desarrollo del Plan de Eficiencia Energética de Renfe Fabricación y Mantenimiento estuvo centrado, principalmente, en dos líneas de actuación:

- La optimización de la potencia contratada del suministro energético en las Bases de Mantenimiento.
- El desarrollo de proyectos de inversión y explotación para el ahorro de consumo de energía.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Para el ahorro del gasto de los contratos de suministro energético por mejora de la gestión, se ha optimizado la potencia contratada en electricidad y se han puesto en marcha proyectos para la reducción del consumo energético a través de proyectos de iluminación led y de luz natural, instalación de placas solares fotovoltaicas en las Bases de Mantenimiento de mayor radiación solar y en el cambio de suministro energético para calefacción (gasoil-propano a gas natural).

También se ha monitorizado el control de los consumos energéticos a través de la instalación de analizadores de red en las instalaciones consumidoras de energía, contratando un servicio de control y monitorización de consumos e implantando progresivamente un sistema de gestión de energía basado en la norma ISO 50.001.

Adaptación al Cambio Climático

Una de las consecuencias directas del Cambio Climático en España, sin duda uno de los países europeos más afectados por el Cambio Climático, es el aumento del riesgo de incendios, generados por una mayor frecuencia e incidencia de las olas de calor.

Caso de éxito: Plan Anual de Prevención de Incendios

Como lo hace desde 2005, Renfe elaboró y desarrolló en 2018 un Plan de Prevención de Incendios Forestales. Renfe controla de manera exhaustiva los trenes que circulan por zonas con especial riesgo de incendios, como son las vías próximas a áreas boscosas o a espacios naturales protegidos.

Las acciones, además de tener en cuenta las normas en vigor publicadas, se intensifican en cada campaña mediante la reiterada sensibilización de todo el personal de la empresa. La campaña comprende los meses desde junio a septiembre, pudiéndose adelantar o retrasar según la climatología.

Las actuaciones realizadas para la prevención de incendios en el margen de la vía en el año 2018 se encuentran recogidas en los siguientes planes:

- Plan de Prevención de Incendios en el Margen de la Vía 2018 de Renfe Mercancías.
- Plan de Prevención de Incendios en el Margen de la Vía 2018 de Renfe Viajeros.

Se reflejan a continuación algunas de las actuaciones más importantes del Grupo Renfe:

Acciones preventivas encaminadas a evitar posibles fuentes de ignición:

- Control de los sistemas de frenos.
- Factor humano, vigilancia especial en la ejecución de las pruebas de frenado y en el uso de los sistemas de freno.
- Control de sistemas de escape y apagachispas.
- Vigilancia de posibles cargas de fuego en los márgenes de la vía y elaboración del mapa de riesgo de incendio con los datos obtenidos.
- Verificación del estado de los pantógrafos.
- Vigilancia de trenes (inspección de trenes y cargamentos a la salida).
- Progresiva implantación de zapatas sintéticas en vagones de mercancías.
- Reforzar el mantenimiento reglamentario de trenes incrementando la atención en las fechas de la campaña.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Planes de transporte especiales sobre trenes que transporten mercancías inflamables.
- Vigilancia en estaciones.

Acciones complementarias:

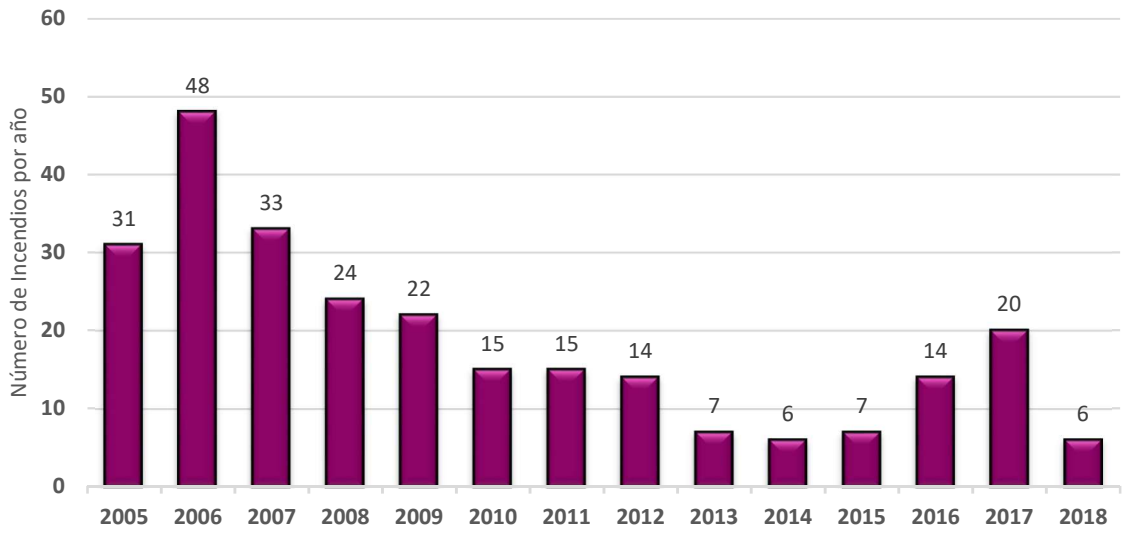
- Campaña para la sensibilización dirigida a los trabajadores del Grupo Renfe consistente en la edición de un díptico y un cartel que se distribuyeron por todas las dependencias.
- Reuniones de coordinación con Adif y determinadas Comunidades Autónomas, así como con servicios de ayuda externa de diferentes localidades.
- Comités de gestión de Autoprotección (unificando criterios, análisis de la implantación del plan, análisis de incidencias singulares, medidas correctoras, seguimiento del Plan).
- Seguimiento de los resultados obtenidos a través de estadísticas para verificar el grado de eficacia de los planes de prevención de incendios en el margen de la vía.

Incendios en las vías y sus proximidades

Durante 2018, de los 355 incendios contabilizados al lado de las vías el 1,69% de estos incidentes (6 incendios en un año) fueron asignables a la explotación ferroviaria. Ninguno de ellos superó el nivel de conato de incendio, es decir una afección inferior a una hectárea.

Los malos resultados de 2017, un año especialmente seco y muy desfavorable, provocaron una reformulación de la planificación y de la actuación contra los incendios en vías y en sus proximidades, lo que ha permitido que en 2018 se alcancen de nuevos mínimos históricos.

Evolución de incendios próximos a vías responsabilidad del Grupo Renfe



Reducción del impacto acústico

Renfe lleva haciendo un importante trabajo para la reducción de emisión de ruido y la prevención de incendios, especialmente en el transporte de mercancías, el que más perturbaciones genera. Ello se

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

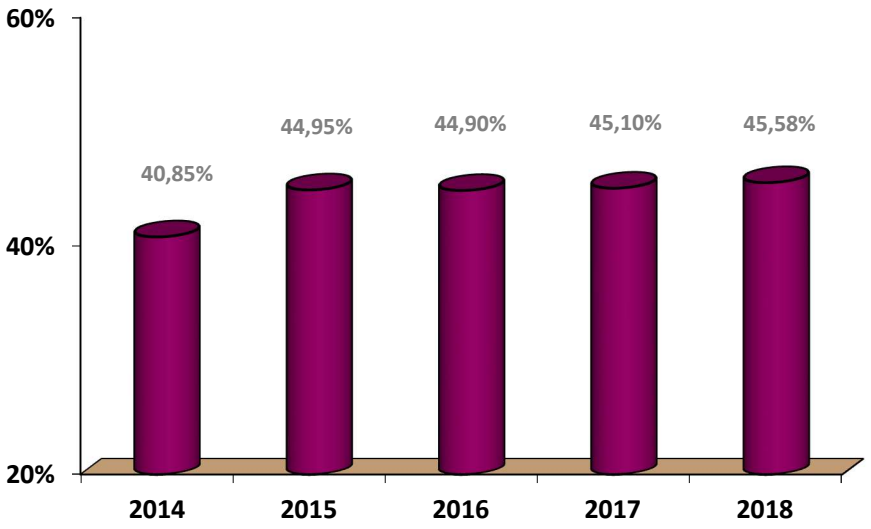
hace fundamentalmente limitando el ruido en la fase de emisión, especialmente mediante el uso de zapatas de freno sintéticas en sus vagones.

Con el 45,58 % que representa el porcentaje de zapatas sintéticas en vagones de mercancías en el año 2018, Renfe es una de las empresas ferroviarias europeas con un parque de trenes mercantes más 'silencioso'.

A medio plazo, la mitad del parque de Renfe Mercancías más explotado y que más servicios realiza, estará dotado con sistemas de frenos que reducen el ruido hasta 8 decibelios (lo que supone la mitad del ruido ambiental). Estas zapatas, adicionalmente, también reducen el riesgo de incendios. El tráfico soportado por este 45,58% de los vagones de Renfe Mercancías representa más del 76% de sus tráficos.

Esto es especialmente importante ante la próxima aplicación en los cánones de infraestructura de un sistema *bonus/malus* que penalizará a los trenes más ruidosos.

% de vagones de Renfe Mercancías con zapatas sintéticas



Contaminación atmosférica local

Cabe destacar que para reducir la emisión de pequeñas partículas y de compuestos sulfurosos, Renfe utiliza gasóleo de tracción de muy bajo contenido en azufre.

Por otra parte, se minimiza la emisión de compuestos orgánicos volátiles (COV's) en sus procesos industriales mediante el uso de la mejor tecnología disponible.

Contaminación lumínica

Se está ejecutando un programa de sustitución de luminarias por tecnologías LED, financiado parcialmente por IDAE, que persigue fundamentalmente la reducción de su consumo y de sus emisiones correspondientes, que conlleva una fuerte reducción de la contaminación lumínica por las características técnicas intrínsecas de esa tecnología.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Economía circular y gestión de los residuos

Vehículos ferroviarios: un ejemplo sesquicentenario de economía circular

Los vehículos ferroviarios que utiliza Renfe se caracterizan tradicionalmente por tener una vida útil prolongada (actualmente, hasta 40 años), y más recientemente, por llegar al 98% de materiales reutilizables usados en su construcción.

El proceso de fabricación de los vehículos ferroviarios por parte de nuestros proveedores, así como su mantenimiento interno o externo, se realiza de la manera más sostenible posible buscando la reducción de la aportación de energía y de materiales en los procesos de producción y a lo largo del amplio ciclo de vida de los propios vehículos.

Se consiguen así vehículos duraderos y fácilmente reparables con el objeto de aumentar la vida del tren en las mejores condiciones técnicas, de seguridad y de confort. La orden FOM/233/2006, de 31 de enero, recoge el llamado Plan de Mantenimiento del Vehículo Ferroviario, siendo éste el documento que incluye el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección ambiental y, en su caso, interoperabilidad, le fueran exigidas.

Cabe destacar el Mantenimiento Preventivo (Programado) de 2º nivel o grandes intervenciones, que obligan a la inmovilización del vehículo, tras muchos kilómetros, en las que se realizan operaciones complejas, donde se desmonta completamente el vehículo, y que requieren de una mayor estadía del material. Se trata de reparaciones de componentes principales (bogíes, frenos, ejes, motores de tracción, etc.), rediseño interior y actualización de componentes.

Una vez que el tren, definitivamente, llega al final de su vida útil, en algunos casos Renfe ha procedido a la venta del mismo, perfectamente reparado, para una segunda vida en terceros países (material autopropulsado, coches de viajeros y mercancías y locomotoras, incluyendo los repuestos necesarios para su mantenimiento). Finalmente, los trenes de interés histórico se donan a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para su restauración y puesta en valor.

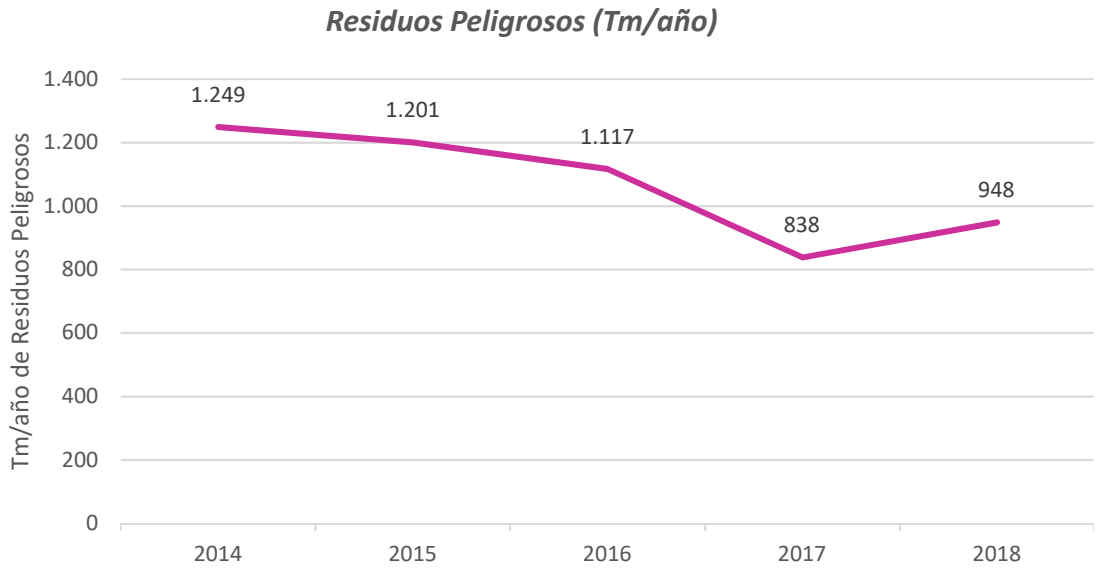
Gestión de residuos

Renfe dispone de una serie de procedimientos específicos, acordes a la Ley estatal 10/98 de Residuos, para realizar una adecuada gestión de los que genera. Para la gestión de los residuos peligrosos, calificados como tales según la normativa al respecto (Real Decreto 833/1988, Real Decreto 952/1997, y Orden MAM/304/2002), Renfe contrata los servicios de recogida, gestión, tratamiento y reciclaje de los mismos a empresas autorizadas como gestores por las administraciones públicas.

Durante el año 2018 se han generado 948 toneladas de residuos peligrosos.

Residuos Peligrosos	2018	2017	2016	2015	2014
Cantidades de Residuos Peligrosos generados Tm/año	948	838	1.117	1.201	1.249

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



El ascenso observado de los RRPP en 2018, dentro de una tendencia claramente descendiente, responde a la realización de un nuevo inventario de materias peligrosas en talleres que afloró sustancias caducadas u obsoletas, que se trataron como RRPP.

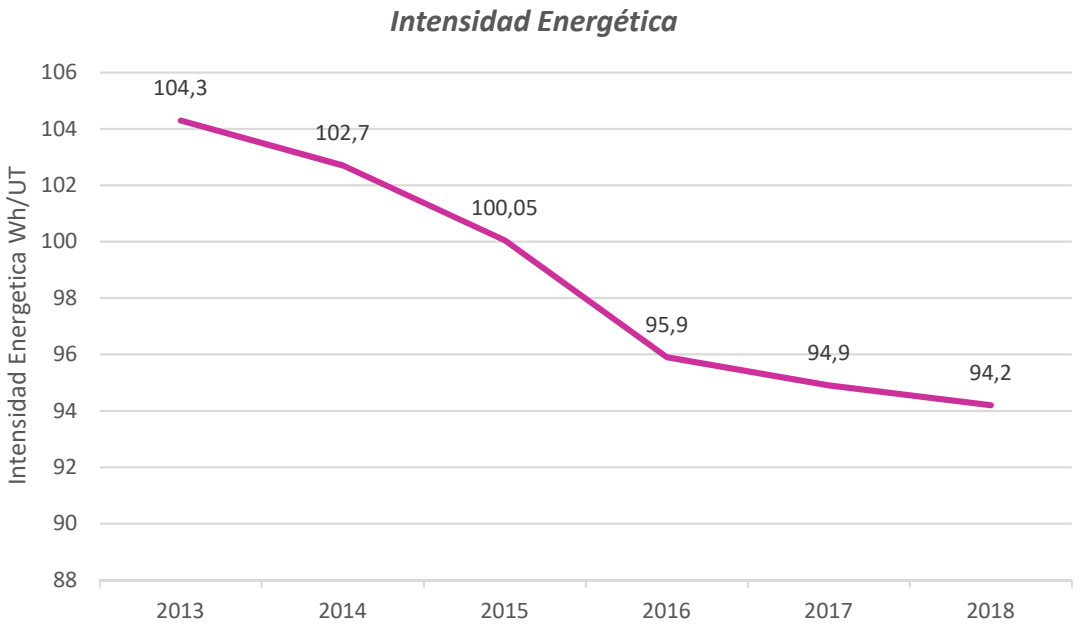
Uso sostenible de los recursos

Consumo energético: energía eléctrica y diésel.

El Grupo Renfe es el primer consumidor eléctrico final del sector servicios en España y el segundo consumidor eléctrico del país tras Alcoa. En 2018, se han destinado 301 millones euros a la adquisición de energía eléctrica y de combustible diésel, tanto en tracción como en usos distintos de tracción, consolidando la reducción del gasto energético, a pesar del crecimiento sostenido de los tráficos.

Consumos energéticos en tracción	2018	2017	2016	2015	2014
Millones de litros diésel	75,20	75,52	72,66	75,77	78,98
GWh diésel	742,8	745,8	717,5	752,4	784,3
GWh tracción eléctrica	2.388,1	2.356,2	2.337,2	2.422,50	2.431,60
GWh total	3.130,9	3.101,9	3.054,7	3.174,90	3.215,90
Millones de Unidades Transportadas	33.236,7	32.670,3	31.852,0	31.905,40	31.310,00
intensidad Energética de Tracción Wh/UT	94,2	94,9	95,9	100,05	102,70

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es



En 2018, el crecimiento de los consumos fue de nuevo inferior al incremento de los tráficos, incidiendo en la mejora eficiencia energética del Grupo, que estabiliza y mejora su intensidad energética por debajo de 100 Wh/UT, con 94,2 Wh/UT (cerca de un 10% respecto 2013).

Gestión de aguas y suelos contaminados

En Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A., principal afectado por esta problemática, existe un Plan de Actuación en materia de suelos contaminados, que recoge la previsión de acciones de caracterización, control de la contaminación de suelos y descontaminación en sus instalaciones.

Renfe y Adif mantienen en vigencia un convenio de colaboración en materia de descontaminación de suelos, con el objeto de actuar inicialmente en talleres de Renfe Fabricación y Mantenimiento, potencialmente afectados por la contaminación histórica o en los que se encuentren depósitos de combustible de Adif anteriores a la segregación de las dos empresas, que se encuentran activos a partir de la citada segregación.

Entre las actuaciones desarrolladas en nuestras instalaciones, destacan la realización de estudios de caracterización, labores de control y seguimiento de indicadores, y realización de trabajos de descontaminación.

En 2018 se ha seguido caracterizando por una elevada actividad en este ámbito, especialmente en activos recibidos de la extinta FEVE. El gasto total ascendió a 785.208 € en 2018.

Estas actuaciones se han realizado siempre de manera voluntaria, y a iniciativa de Renfe Operadora, siempre de forma concertada con las autoridades ambientales, aplicando el principio de prevención y usando las mejores técnicas disponibles, con la colaboración de la empresa pública EMGRISA.

Gestión del agua

Los principales puntos de consumo de agua en Renfe son las instalaciones de mantenimiento como talleres y centros de tratamiento de trenes, los túneles de lavado de vehículos ferroviarios, las estaciones de Cercanías, y en menor medida las oficinas.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Agua (m3)	2018	2017	2016	2015	2014
Consumo de agua	917.605	923.881	968.959	941.651	1.023.534

Tan sólo un 6% del agua consumida procede de pozos, perfectamente legalizados, cumpliendo las indicaciones de las correspondientes Confederaciones Hidrográficas. El resto, procede de las redes públicas de distribución de agua potable.

Aguas residuales

Las aguas de vertido generadas en las instalaciones de Renfe se vierten generalmente a las redes urbanas de saneamiento. Algunas instalaciones generan aguas con sustancias químicas debido a procesos industriales, realizándose una depuración *in situ* previa al vertido a la red general. Todos estos vertidos presentan un volumen similar al de los consumos previos, en el caso de las instalaciones industriales, lo que indica un alto aprovechamiento de los recursos hídricos utilizados.

Renfe ha destinado en 2018 un importe de 878.288 € para la gestión y el tratamiento de aguas residuales.

Ahorro de agua

Como medidas de ahorro destacan el reciclaje del agua de lavado en los túneles de lavado, la instalación de sistemas de ahorro y la sensibilización al personal para que racionalice los consumos de agua.

Destaca, asimismo la optimización de la limpieza de los vehículos y del lavado manual de los trenes, las instalaciones con grifería con pulsadores automáticos y temporizadores, así como la instalación de detectores de presencia en aseos de estaciones y oficinas.

Consumo de materiales

El consumo de materiales de Renfe se realiza, fundamentalmente, en los talleres de mantenimiento de trenes, correspondiendo mayoritariamente a aceites, disolventes y pinturas.

Un consumo relevante y muy singular del ferrocarril es el de arena silícea, que se usa para asegurar la adherencia a la vía, en situaciones límite, de los vehículos ferroviarios.

Materias	2018	2017	2016	2015	2014
Aceites/grasas	446.983	452.534	302.202	315.302	319.674
Pinturas	116.778	96.362	125.304	130.003	125.448
Papel y cartón	70.013	72.002	82.004	76.890	87.286
Arena	41.906	42.303	41.322	40.763	41.647

Protección de la biodiversidad.

Impacto en la biodiversidad

Las principales interacciones de Renfe con la biodiversidad se pudieran producir en las instalaciones próximas o situadas en espacios naturales protegidos. Renfe gestiona 67 instalaciones situadas en espacios naturales protegidos o en áreas próximas a dichos espacios. De ellas, 55 son estaciones de Cercanías, con escasa afección, y 12 talleres de mantenimiento de material ferroviario, en los que se

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

extreman las precauciones ambientales. Las instalaciones ocupadas por Renfe en espacios naturales o en áreas de elevada biodiversidad ocupan una superficie muy reducida, de 0,2608 kilómetros cuadrados, equivalente a medio campo de fútbol.

Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales

Espacio Natural	Tipo de Instalación	Nombre de la Instalación	Municipios	Provincia	Comunidad Autónoma
Reserva Natural de Los Galachos	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Material Motor y Remolcado de Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	Aragón
Paraje Natural de L'Alberá	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Port-Bou	Port Bou	Girona	Cataluña
ZEPA Costes del Garraf	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller Central de Reparaciones de Vilanova i la Geltrù	Vilanova i la Geltrù	Barcelona	
Parque de la Serralada Marina	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Montcada	Montcada i Reixach	Barcelona	
LIC Costas del Maresme i La Selva	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Mataró	Mataró	Barcelona	
Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Base de Mantenimiento de TALGO de Las Matas	Las Rozas	Madrid	Madrid
LIC de la Sierra de Guadarrama	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Cercedilla	Cercedilla	Madrid	
Zona Ramsar de Txingudi - Bidasoa	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Irún	Irún	Guipúzcoa	País Vasco
	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Irún		Guipúzcoa	
LIC Franja Litoral Sumergida de Murcia	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Reparaciones de Material Remolcado de Águilas	Águilas	Murcia	Murcia

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

LIC Sierra de Malacora	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Autopropulsado de Valencia	Valencia	Valencia	Comunidad Valenciana
	Taller de Mantenimiento de Material Ferroviario	Taller de Mantenimiento de Material Motor y Remolcado de Valencia		Valencia	

LIC (Lugar de Interés Comunitario)
ZEPA (Zona de Especial Protección)

Impactos positivos sobre la biodiversidad:

Transporte ferroviario de mercancías peligrosas

Por sus elevados niveles de seguridad, el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril constituye un elemento clave para la protección de los ecosistemas terrestres y acuáticos, y de los entornos habitados por humanos, al evitar otros tipos de transporte con mayor riesgo de accidente y, por lo tanto, con mayor impacto potencial en la biodiversidad y en la salud humana.

Renfe ha transportado casi 1,8 millones de toneladas de mercancías peligrosas en 2018, representando un incremento del 13,2% respecto a 2013, lo que equivale a retirar de la carretera unas 60.000 circulaciones de camiones pesados cargados con MM.PP. al año.

La mayoría transportada corresponde a hidrocarburos gaseosos en mezcla licuada, etanol, amoniaco, 4-Tiapentanal, ácido sulfúrico e hidróxido sódico.

Toneladas/año	2018	2017	2016	2015	2014
Transporte de Mercancías peligrosas	1.796.366	1.715.282	1.466.622	1.556.072	1.635.208

Circulaciones alternativas evitadas de otros modos de transporte ambientalmente deficientes

Bajo la hipótesis de “no prestación de servicios ferroviarios por parte de Renfe” y de sustitución del transporte efectuado por Renfe por medios alternativos, tanto en viajeros como en mercancías, las circulaciones anuales que el tren ha evitado, con sus diferentes impactos sobre la biodiversidad, son:

- Automóviles: **382 millones de circulaciones**
- Camiones: 4,4 millones de circulaciones
- Aviones: 116.800 vuelos

Información elaborada a partir de los datos del estudio “External Costs of Transport in Europe. 2011

Consumo energético y emisiones evitadas

Se muestran los siguientes ahorros de emisiones y de consumo energético, bajo la hipótesis comentada de “no prestación de servicios ferroviarios por parte de Renfe” y sustitución por medios alternativos, en 2018:

- Ahorro anual de emisiones CO2: 1,9 Millones Toneladas CO2
- Ahorro anual de energía: 1,1 Millón de Toneladas equivalentes de petróleo

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Estos ahorros de emisiones y consumos energéticos suponen un orden de magnitud equivalente al de las emisiones domésticas correspondientes al consumo eléctrico de una población de quince millones de habitantes, como la suma de los existentes en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Aragón y Valencia.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Contribución al progreso social

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Contribución de Renfe al desarrollo sostenible de España

Renfe contribuye de forma directa a la economía nacional a través de la riqueza que generamos, los impuestos que pagamos, las compras que realizamos a nuestros proveedores…, y de forma indirecta mediante la contratación de servicios de seguridad, limpieza, servicios a bordo…, las contribuciones a la sociedad, las inversiones ambientales, entre otras.

La contribución de Renfe al desarrollo sostenible del país en 2018 asciende en términos económicos a 2.914 millones de euros; generamos 14.565 empleos de forma directa y 13.686 empleos de forma indirecta mediante la contratación de servicios y realizamos contribuciones sociales por valor de 86 millones de euros. En los últimos años hemos reducido nuestra huella de carbono un 54% hasta dejarla en 21,55 gr. CO_2 por unidad transportada; nuestra Intensidad energética (eficiencia energética-Wh por Unidad de Transporte) es de 94,2 Wh/UT; el 30,5% de nuestros trenes utiliza energías renovables y tenemos un impacto mínimo en la biodiversidad de 0,26 km² de superficie ocupada.

Económica

672,7 M€
Salarios

1.229 M€
Canon de Adif por uso de infraestructura y estaciones

185,2 M€
IRPF y Seguridad Social pagado por empleados

11,4 M€
Impuestos

191,4 M€
Seguridad Social

1.299,5 M€
Compra de productos y servicios

Social

14.565
Empleados

13.686
Empleos indirectos

3,58 M€
Formación

38,90
Horas de formación por empleado

2.080
Acciones preventivas de salud

96,64%
Contrato indefinido

33,33%
Mujeres en el Consejo de Administración

3,7M€
Contratación CEE

12,6 M€
Inversión en la comunidad

69,7 M€
Contribución a la comunidad

Ambiental

94,2 Wh/UT
Intensidad energética-eficiencia energética

21,55 gr.
CO_2 Huella de carbono

54%
Reducción huella de carbono

30,5%
de la energía consumida por nuestros trenes procede de fuentes renovables

1,9 Mill. Tn. CO_2
Reducción huella de carbono

Accesibilidad en Renfe

Plan Integral de accesibilidad

En Renfe entendemos la accesibilidad como el compromiso que la compañía adquiere directamente con la sociedad para mejorar las prestaciones y aumentar la calidad de sus servicios de transporte.

Como empresa pública de transporte de viajeros, en Renfe no nos olvidamos de la enorme influencia que tiene la movilidad en el ámbito social y en la vida de las personas en general. Por ello, nuestro

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

principal propósito es proporcionar un sistema de transporte inclusivo que favorezca y mejore las condiciones de vida de los ciudadanos.

Conseguir un ferrocarril accesible que nos permita ejercer el derecho a la movilidad, eliminando las barreras excluyentes y garantizando con ello la autonomía personal, no es tarea fácil, somos conscientes de ello, pero estamos decididos a conseguirlo.

Contar con la colaboración y apoyo de las entidades más representativas del mundo de la discapacidad, que son las que mejor conocen las necesidades de las personas con discapacidad y movilidad reducida, nos proporciona seguridad y reafirmación en la consecución de nuestros objetivos en materia de accesibilidad.

Con el objetivo de alcanzar la accesibilidad para todos, Renfe ha tomado como referencia el principio de accesibilidad universal, para lo que es necesario eliminar todo tipo de barreras y crear entornos accesibles, así como la puesta en marcha de un sistema de gestión que garantice la prestación de los servicios. Las personas con discapacidad se enfrentan en mayor medida a situaciones de inaccesibilidad ya que, a sus condiciones físicas, sensoriales o intelectuales individuales, se añaden las barreras, sean éstas físicas, ambientales o interactivas. En los últimos años la eliminación de barreras en el transporte conduce a la creación de entornos accesibles, o lo que es lo mismo, un transporte universal, para todos, caracterizado por una accesibilidad integral. El enfoque ha de ser global y transversal, es decir, se debe analizar la accesibilidad como una cadena (cadena de viaje), contemplando el conjunto de secuencias que desarrolla una persona en sus actividades (vida cotidiana, trabajo, ocio, etc.) y sus interconexiones.

En los últimos años la eliminación de barreras en el transporte conduce a la creación de entornos accesibles, o lo que es lo mismo, un transporte universal, para todos, caracterizado por una accesibilidad integral. El enfoque ha de ser global y transversal, es decir, se debe analizar la accesibilidad como una cadena (cadena de viaje), contemplando el conjunto de secuencias que desarrolla una persona en sus actividades (vida cotidiana, trabajo, ocio, etc.) y sus interconexiones.

Objetivos del Plan

El Plan de Accesibilidad Integral tiene como objetivos fundamentales:

- Dotar de accesibilidad universal a toda la cadena de viaje de nuestros clientes del ferrocarril, para que éstos puedan llegar sin obstáculo desde el acceso a la estación de origen hasta el interior de nuestros trenes, y desde éstos, una vez finalizado el viaje, hasta que abandonen la estación de destino, facilitando igualmente la intermodalidad.
- Conseguir la excelencia en la prestación de los servicios ferroviarios desde la visión del cliente, cumpliendo con los criterios de accesibilidad universal y diseño para todos.
- Universalizar la accesibilidad a los servicios, en colaboración con las entidades, instituciones y agentes sociales expertos.
- Mejorar las prestaciones de los servicios a las personas con discapacidad, con movilidad reducida y dificultades en la comunicación.
- Conseguir un ferrocarril accesible e inclusivo que proporcione autonomía a las personas con discapacidad o movilidad reducida dando cumplimiento a la legislación vigente.
- Proporcionar un ferrocarril de calidad del que la Sociedad se sienta orgullosa y representada, realizado con el esfuerzo de todos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Atendo

Atendo es el servicio gratuito de atención y asistencia a viajeros con discapacidad o movilidad reducida que Renfe pone a disposición de sus clientes. Se trata de un servicio especializado que facilita al viajero el acceso y tránsito por las estaciones, así como la asistencia en la subida y bajada de los trenes. Renfe Atendo es el principal proyecto de Responsabilidad Social Empresarial de Renfe.

Renfe continúa mejorando el servicio Atendo. En 2018 superó los 5 millones de asistencias a personas con discapacidad desde que se inició el servicio en 2007, siendo muy bien valorado por los clientes. En la actualidad, el servicio Renfe Atendo asegura la accesibilidad al 90% de los viajeros de larga distancia y media distancia, tanto de alta velocidad como convencional.

Además, Renfe ya ha facilitado la accesibilidad en el 100% de los trenes AVE y Avant, el 68% de los trenes de larga distancia y más del 50% de los trenes de cercanías y media distancia.

Renfe tiene prevista la incorporación de 30 nuevos trenes de alta velocidad que cumplirán con la normativa de accesibilidad y además serán autoaccesibles, es decir, con el piso del tren a la altura del andén. También se está trabajando en la adaptación de trenes de la serie 447 de Cercanías, con la incorporación de un coche intermedio con zona de piso bajo y aseo universal, así como otras actuaciones para dotar de accesibilidad a trenes de media distancia.

De las 490 estaciones de Cercanías que gestiona Renfe se ha mejorado la accesibilidad en las que cuentan con una demanda superior a 750 viajeros al día. En la actualidad, el 60% de esas 490 estaciones de Cercanías, que son utilizadas por el 76% de los viajeros de Cercanías, disponen de itinerario accesible.

El servicio Renfe Atendo se presta en 135 estaciones accesibles en España, de las cuales 67 prestan servicio de forma permanente en todo el horario de apertura de las estaciones previa demanda anticipada de al menos 30 minutos antes de la salida del tren y 68 estaciones lo realizan de manera puntual, donde la solicitud de asistencia debe realizarse, como mínimo, 12 horas antes de la hora de viaje.

Los principales logros del Servicio Atendo, a lo largo de 2018, han sido los siguientes:

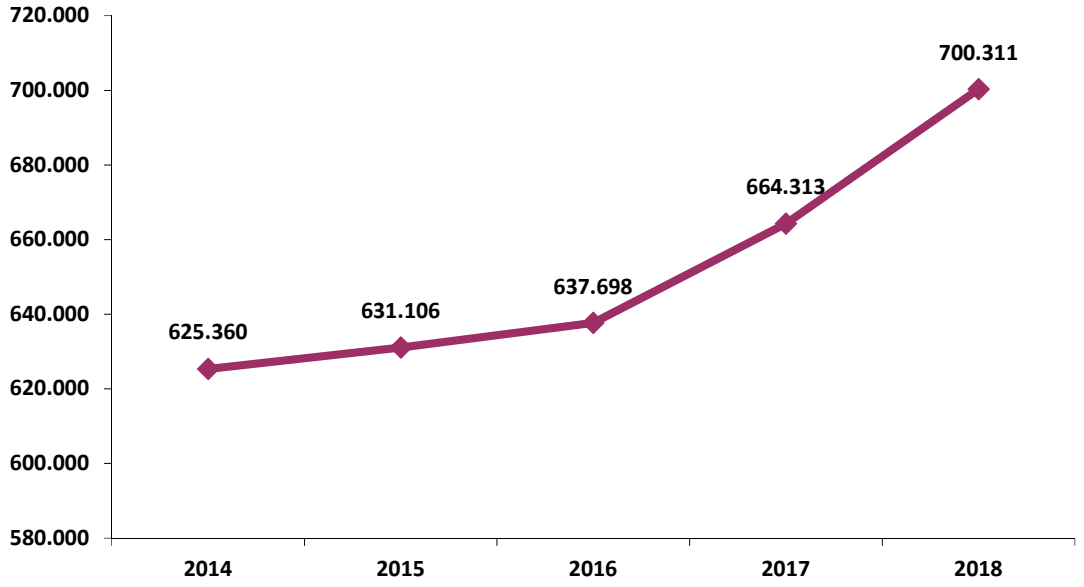
- El número de asistencias realizadas en 2018 ha crecido un 5,42% respecto al ejercicio anterior, alcanzando un total de 700.311 asistencias.
- El nivel de calidad del servicio Renfe Atendo ha sido en 2018 de 9,15 sobre 10.

Respecto a las reclamaciones y quejas presentadas, la media anual por cada mil asistencias ha sido de 1,17, una cifra menor a la del año pasado.

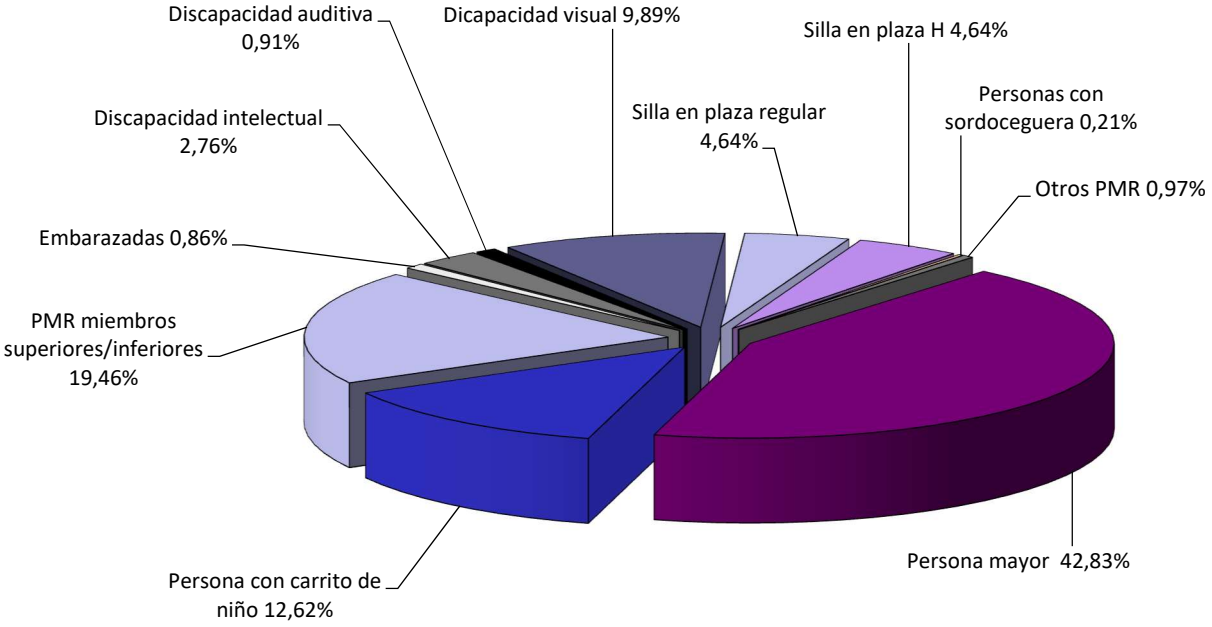
El Servicio Renfe Atendo dispone de la certificación de Accesibilidad Universal según la norma UNE 170001-2 que otorga AENOR y ha sido renovada recientemente hasta el año 2.022. Esta certificación se ha otorgado para las 135 estaciones en las que se presta el servicio Renfe Atendo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Nº de asistencias del Servicio Atendo



Distribución de las asistencias por tipo de discapacidad



El día 9 de julio se inició una prueba piloto en la línea C3 del Núcleo de Cercanías de Bilbao para testar un nuevo servicio Renfe Atendo Cercanías con el fin de facilitar el viaje a las personas que viajan en silla de ruedas y valorar su posible implantación en el resto de Núcleos.

Incorporación del servicio SVisual al Servicio Atendo

Este servicio está dirigido a las personas con discapacidad auditiva y se trata de un servicio de vídeo-interpretación en lengua de signos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El sistema permite la comunicación entre personas sordas y oyentes en tiempo real y es capaz de integrar simultáneamente audio y vídeo. El personal del servicio Renfe Atendo dispone de una tableta para ofrecer este nuevo servicio que se ha incorporado en 10 estaciones con servicio Permanente: Madrid-Puerta de Atocha, Madrid-Chamartín, Barcelona Sants, Zaragoza, Córdoba, Málaga María Zambrano, Alicante, Valencia Joaquín Sorolla, Sevilla Santa Justa y Vigo Urzaiz

App Renfe Atendo

Desarrollada en colaboración con Ilunion, supone un nuevo medio sencillo y cómodo para solicitar la asistencia y acceder a toda la información asociada al servicio desde terminales móviles. Permite solicitar el servicio y consultar la Guía del servicio Renfe Atendo, elaborada con criterios de lectura fácil en PDF accesible.

Acuerdos de colaboración con la accesibilidad

- Convenio de colaboración entre CERMI y Renfe, en vigor desde 2008. En este convenio se define el marco de colaboración entre las dos entidades con el objetivo de poner en práctica programas y acciones que favorezcan y mejoren las condiciones de vida de las personas con discapacidad en los campos de la accesibilidad universal, el diseño para todos y la integración laboral, dentro del ámbito de actuación de Renfe.

- Acuerdo de colaboración entre Plena Inclusión Madrid y Renfe Viajeros, en vigor desde 2013. En el marco de este acuerdo se organizan dos “Jornadas de Familiarización con Cercanías” al mes, para favorecer el conocimiento del transporte ferroviario de Cercanías de las personas con trastorno del espectro autista y personas con discapacidad intelectual o del desarrollo. El objetivo es dar a conocer el tren a personas jóvenes o adultos que precisan acceder a Cercanías para realizar sus actividades cotidianas. Con esta iniciativa se pretende contribuir a eliminar las limitaciones que actualmente existen para estos colectivos, acercándoles al tren y su funcionamiento.

- Acuerdo de colaboración entre Plena Inclusión Madrid, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Renfe Viajeros. Este acuerdo de colaboración, dio lugar a las “Jornadas de divulgación del tren”, consistentes en una visita guiada por el Museo del Ferrocarril de Delicias. Con esta iniciativa se pretende seguir contribuyendo a eliminar las limitaciones que actualmente existen para las personas con discapacidad intelectual o de desarrollo, acercándoles a la historia del tren.

  En el ámbito del acuerdo de colaboración se ha realizado un folleto informativo del Museo del Ferrocarril en Lectura Fácil que está disponible para todos los visitantes.

  Las visitas son guiadas por voluntarios culturales del Museo, pertenecientes al programa de la Confederación Española de Aulas de la Tercera Edad ‘Voluntarios Culturales Mayores para enseñar los Museos de España', a los que previamente formaron profesionales de la Gerencia de Atención al Cliente de Renfe Viajeros y personas con discapacidad intelectual de la Fundación Ademo.

- Renfe colabora con AFANIAS, Centro Especial de Empleo, mediante la edición en papel de la Guía del servicio Renfe Atendo en Lectura Fácil.

  La lectura fácil es la adaptación de un texto que permite una lectura y comprensión sencillas, para que todas las personas, independientemente de su capacidad lectora o de compresión,

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

puedan comprenderlo fácilmente. El formato accesible de lectura fácil permite la comprensión no solo a personas con discapacidad sino a personas mayores, turistas, etc.

En este sentido, se ha incorporado en renfe.com un microsite específico para personas con dificultades de comprensión lectora, para lo cual se ha hecho una selección de contenidos básicos para el viaje y una selección de propuestas de viaje en lectura fácil y apps accesibles.

Asimismo, Renfe ha incluido en el "Rincón del lector" de las salas club de las tres grandes terminales ferroviarias, Madrid-Puerta de Atocha, Madrid-Chamartín y Barcelona Sants, libros de literatura en lectura fácil tanto de autores reconocidos como de nuevos autores, con o sin discapacidad.

- Acuerdo de colaboración con la Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE) para la realización de los viajes que organiza el Área de Turismo Accesible de esta Asociación.

  Ha sido un reto para nosotros organizar sus viajes desde un punto de vista operativo y poder atender a grupos importantes de personas con discapacidad que querían usar el tren como modo de transporte para su ocio y apoyado por el Servicio Renfe Atendo.

  En este primer año se han realizado 11 viajes a distintos puntos de la geografía española, siendo muy positiva la percepción por parte de sus asociados.

- Con objeto de analizar las características de las máquinas autoventa y dar soluciones viables a los aspectos que presentan dificultad para las personas con discapacidad o movilidad reducida, Renfe ha creado un grupo multidisciplinar de trabajo en el que colaboran asociaciones de personas con discapacidad como ONCE, FIAPAS y CERMI. En dicho grupo se han elaborado documentos técnicos y propuestas para la adquisición de nuevos productos y se han detectado algunas características que deberían solucionarse, tanto en el hardware como en el software.

Tarjeta Dorada

Durante el año 2018 se han vendido billetes por valor de 165 millones de euros con Tarjeta Dorada, de las cuales el 43% corresponde a actuaciones realizadas en los sistemas de venta en las estaciones, el 20% en Agencias de Viaje, el 31% a operaciones realizadas en Internet y el 6% a venta telefónica.

El número de Tarjetas Doradas Renfe para personas mayores o personas con discapacidad ascendió en 2018 a 1.938.910 de tarjetas y el número de tarjetas emitidas a acompañantes de personas con discapacidad fue de 39.940 tarjetas.

La aportación de Renfe en forma de descuentos mediante Tarjeta Dorada ascendió a 29,5 millones de euros en 2018.

Dialogo con los Grupos de Interés

El diálogo con los grupos de interés es continuo y nos permite conocer las necesidades y expectativas de los grupos de interés, con el objetivo de satisfacerlas en la medida de lo posible, de forma equilibrada y realista.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Principales canales de comunicación

	Clientes	Empleados	Proveedores	Todos los grupos de interés
Presencial y a través de correo postal: Renfe-Operadora Avenida Pío XII, nº 110 28036 Madrid Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A. Avda. Ciudad de Barcelona, 8 28007 Madrid Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A Avda. Ciudad de Barcelona, 4 28007 Madrid Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A C/ Antonio Cabezón, S/N 28034 Madrid Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A Avda. Ciudad de Barcelona, 4 28007 Madrid				X
Información Telefónica Información integral al cliente: 912 32 03 20 Venta por Internet: 912 180 180 Ayuda a viajeros con discapacidad: 912 140 505	X			
Página Web: www.renfe.com				X
Irene: Asistente virtual	X			
Oficina virtual de atención al cliente	X			
Web de Rodalies: www.rodaliesdecatalunya.cat	X			
Web para dispositivos móviles: renfe.mobi	X			
Aplicaciones para teléfonos y tabletas	X			
Correo Electrónico ▪ responsabilidadsocialcorporativa@renfe.es ▪ medioambiente@renfe.es ▪ prensa@renfe.es ▪ patrocinios@renfe.es ▪ portaldeproveedores@renfe.es				X
Centros servicio y atención al cliente	X			
Ferias y congresos / Grupos				X
Comités de Clientes de Cercanías	X			
Conferencias / Participación en Debates				X
Informe Anual Renfe				X
Redes Sociales ▪ Twitter ▪ Facebook ▪ Flickr ▪ Youtube				X
Notas de Prensa	X			X

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Intranet corporativa de Renfe: Interesa		X		
Entornos colaborativos 2.0: Boletines digitales sobre información de Renfe		X		
Puestos de comunicación en centros de trabajo operativos y campañas específicas para colectivos		X		
"Perfil del Contratante" en la Plataforma de Contratación del Sector Público			X	X
Relaciones Institucionales (Comunidades Autónomas, Administraciones Públicas, Congreso, Senado, etc.)				X

Comités de Clientes de Cercanías

Se trata de un foro de intercambio de opiniones y propuestas entre los clientes y Renfe. Actualmente existen Comités de Clientes en los Núcleos de Cercanías de Cantabria, Valencia, San Sebastian, Bilbao, Asturias y para los servicios Avant entre Madrid-Segovia-Valladolid.

Los comités de clientes pretenden fomentar el acercamiento a los clientes con el objetivo de mejorar de forma continua el servicio que presta Renfe y conocer la opinión de nuestros clientes evaluando los compromisos que la compañía adquiere de nivel de calidad del producto. Estos comités de clientes están compuestos por una representación de los viajeros que utilizan habitualmente estos productos.

En el año 2018 se celebraron dos comités de clientes en el núcleo de Valencia, uno en el núcleo de San Sebastián y otro en el de Bilbao. Además, la Gerencia de Servicio Público Centro Norte, realizó un comité con clientes del producto AVANT.

Centros de Servicios al Cliente

Los centros de Servicios al Cliente Renfe, se encuentran en las estaciones con un flujo considerable de viajeros. Este servicio proporciona a los clientes, además de información, la capacidad de gestionar cualquier aspecto relacionado con el viaje, como cambios, devoluciones, regularizaciones de billetes, posventa, etc. La actividad en los Centros de Servicio durante 2018 se cifró en 1.774.819 clientes atendidos en las siguientes estaciones: Albacete los Llanos, Alicante Término, Barcelona Santas, Camp de Tarragona, Córdoba Central, Girona, Lleida Pirineus, Madrid Puerta de Atocha (2), Málaga María Zambrano, Santiago de Compostela, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

Jornadas 'Conocer es comprender'

Desde hace dos años, Renfe Viajeros viene organizando estas jornadas, con el doble objetivo de conocer en profundidad a los clientes con discapacidad y sus necesidades a la hora de realizar sus viajes en tren; así como, sensibilizar a los trabajadores en los conceptos de inclusión y autonomía de las personas con discapacidad.

Hasta el momento se han organizado cinco jornadas sobre discapacidad intelectual, síndrome de Down, autismo, parálisis cerebral y sordoceguera

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Durante 2018, el Comité de Dirección de Renfe Viajeros asistió a un taller de sensibilización, organizado por Renfe junto a ONCE. Durante el taller, el personal de la Dirección de Renfe Viajeros pudo experimentar las dificultades a las que las personas con discapacidad se enfrentan en su vida diaria.

Asimismo, se realizó otra jornada temática sobre sordoceguera y otra sobre la parálisis cerebral, una discapacidad física que a menudo es confundida con otras, ya que a cada persona le afecta de manera diferente, en función del momento en el que se produce y la intensidad. A su vez, las personas con parálisis cerebral pueden tener además otras discapacidades asociadas. Los asistentes, personal de Renfe, personal externo de proveedores y profesionales de otras empresas, han conocido de primera mano qué es la parálisis cerebral, una de las discapacidades más heterogéneas y sobre la que existe un gran desconocimiento.

Redes sociales

Twitter

Renfe está presente en la red social *Twitter desde el año 2010.* La cuenta corporativa @renfe, valorada como una de las 10 mejores de España por varias páginas web y medios especializados, alcanzó en 2018 los 148.340 seguidores, y una media mensual de más de 14.000 menciones y casi nueve millones de impresiones orgánicas de nuestros contenidos.

Además, Renfe dispone de la cuenta @inforenfe, con 28.533 seguidores, como un servicio esencial para dar información en tiempo real sobre todo tipo de incidencias en el tráfico ferroviario de alta velocidad, larga y media distancia y de diversas cuentas asociadas a los Núcleos de Cercanías de Madrid, @CercaniasMadrid con 98.279 seguidores, y Valencia, @CercaniasValencia con 6.375. Asimismo, Rodalies de Catalunya dispone de una cuenta propia en twitter.

Facebook

Es la red social que más *engagement* genera entre los usuarios. El objetivo es dar a conocer, entre otros contenidos, las promociones y ofertas, así como aquellos aspectos más curiosos y de interés que muchas veces no tienen cabida en la comunicación tradicional, como las recomendaciones de escapadas en tren y de los mejores trayectos para usar este medio de transporte.

En 2018, el número de fans de Renfe alcanzó la cifra de 101.693.

Instagram

Renfe reforzó especialmente en 2018 su presencia en esta red social, muy apreciada por los usuarios, con fotos y vídeos. En un año escaso ha doblado el número de seguidores hasta los 22.929. La frecuencia de actualización es superior a tres por semana y se utilizan las *stories* para retransmitir eventos relevantes en tiempo real. Además, organizó concursos y sorteos y generó contenidos publicitarios de pago con un rendimiento óptimo.

Se ha convertido en la red social que más ha crecido y la segunda con más *engagement*.

YouTube

Renfe cuenta con un canal propio de vídeos en YouTube. En él tienen cabida todo tipo de vídeos referentes a la compañía, desde anuncios actuales o históricos, pasando por reportajes sobre distintos aspectos de la empresa, entrevistas con directivos y novedades sobre productos y servicios.

En el canal de videos YouTube en 2018 Renfe alcanzó la cifra de 319 vídeos, 7.742 suscriptores y 6.753.966 visualizaciones.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

LinkedIn

Dirigida a un perfil más profesional, esta red social es un canal adecuado para comunicar noticias sobre la empresa, ofertas orientadas a un público más específico y, sobre todo, informaciones relativas a empleo y recursos humanos.

En 2018 esta cuenta alcanzó los 22.046 seguidores.

Blog

El Blog de Renfe se renovó totalmente en 2018 con una nueva apariencia, nuevos temas y una frecuencia de actualización casi diaria. Asimismo, da la posibilidad de realizar comentarios en abierto, con moderación, y con respuestas a todas las dudas de los usuarios.

El blog cuenta con firmas externas e internas y una temática variada: destinos, ofertas, consejos, aspectos técnicos, historia… Todos los contenidos, además, se comparten en el resto de perfiles en redes sociales de Renfe.

Gracias a la gran variedad de contenidos y la difusión de los mismos en las redes sociales, es una de las 150 webs más visitadas de España.

Renfe.com

La página web de Renfe continúa siendo una de las páginas más consultas del sector viajes y la primera del transporte, con 153 millones de visitas. Además, las visitas realizadas por los clientes de Renfe a través de las aplicaciones móviles han crecido de forma exponencial, llegando hasta los 35 millones de visitas. Cabe destacar Renfe Ticket con 22 millones, Renfe Horarios con 3,6 millones y Renfe Cercanías con 11,4 millones de visitas.

Comunicación con proveedores

Las entidades del Grupo Renfe difunden su Perfil de Contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público, donde se publican los datos generales y de contacto, todas las licitaciones en curso, contratos adjudicados, y licitaciones desiertas o desistidas, así como modelos utilizados en los procedimientos de contratación, Instrucciones Internas de Contratación y Pliegos de Condiciones Generales.

En la Plataforma de Contratación del Sector Público existe la posibilidad de que los proveedores definan unas alertas para que sean advertidos de las publicaciones que realice el Grupo Renfe que puedan ser de su interés.

Por otro lado, en la web de Renfe hay un acceso al Registro de Proveedores. Este acceso está restringido a los proveedores de referencia de Renfe, que son aquellos que han sido adjudicatarios de expedientes que no sean de gestión simplificada. El acceso al Registro de Proveedores les permite conocer los datos y documentos que ya están incorporados a dicho registro, con el fin de no aportarlos en los sucesivos procedimientos de contratación en los que participan. En el “Portal de Proveedores” existe un buzón de correo para que los proveedores realicen consultas referentes al Portal.

Presencia activa de Renfe en Ferias y Congresos

Otro elemento de Relaciones Externas utilizado por Renfe para comunicarse con sus grupos de interés (clientes, proveedores, público en general, público sectorial profesional, etc.) , es la presencia y participación en ferias, congresos, eventos o seminarios de diferentes formatos y orientaciones. Desde la Dirección de Comunicación se ha coordinado y trabajado, en diferentes niveles, en la presencia de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe en cerca de una treintena de actos durante 2018. Desde una presencia de primer nivel en ferias de interés comercial o institucional para Renfe (FITUR, B-Travel, Salón Internacional de la Logística, CONAMA, entre otros, incluso con stand propio), a una presencia en jornadas profesionales de sector ferroviario (Congreso UITP, Asamblea UIC, World Metro & Light Rail Congress) o en actos propios organizados por Renfe.

Renfe, en su modelo de relación con el ecosistema de innovación, está en contacto con profesionales, centros de investigación, universidades, startups y emprendedores. Así en 2018 participó por cuarto año consecutivo en South Summit, la plataforma líder de innovación y desarrollo de negocio que conecta a las startups más disruptivas con inversores y corporaciones de todo el mundo. También estuvo presente en el Smart City Expo World Congress 2018, Barcelona.

Del 17 al 19 de abril, participó en dos mesas redondas en la cuarta edición del encuentro de innovación y emprendimiento tecnológico Startup Olé 2018, proyecto que cuenta con el respaldo y colaboración de la Comisión Europea, a través de Startup Europe, así como de la Universidad de Salamanca.

También acudió al evento ferroviario Rail Live, el 18 y 19 de abril en Bilbao, exposición que permite conocer las innovaciones que transforman la industria del ferrocarril.

Y a la primera edición de la "Gaudi Challenge", organizada por la Universidad de León (ULE), el Ayuntamiento de Astorga, la Diputación Provincial de León, el Obispado de Astorga y el Palacio de Gaudi-Astorga, y Renfe, Microsoft y Fundación ONCE, como partners.

Renfe y ADIF organizaron conjuntamente la jornada "Nuevos actores de innovación en el ámbito ferroviario". La jornada tuvo lugar en Madrid el pasado 22 de febrero de 2018 y contó con el apoyo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, enfocada a analizar la realidad de los nuevos actores, su papel en el sector y sus perspectivas de futuro. Durante la jornada se destacó las capacidades de las startups de generar cambios y desarrollar nuevos productos o servicios con un gran componente innovador.

Por otra parte, Renfe participó en cooperación con la SNCF en la V edición del Imagine Express 2018, siendo el transporte oficial. La iniciativa promovida por Imagine consigue transformar en realidad los sueños de 36 jóvenes emprendedores que, durante 3 días, del 23 al 26 de febrero, idean, prototipan, y presentan una serie de proyectos innovadores destinados a hacer la vida de las personas más sencilla y agradable.

El objetivo, en todos, es trasladar a través de estos eventos o acciones de relaciones externas las últimas novedades o los últimos servicios de más interés pensando en el público asistente, facilitando información o mejorando la relación de colaboración con ese grupo de interés al que se dirige Renfe en ese evento, feria o congreso.

Participación en foros externos

Para fomentar la transparencia en su gestión, Renfe lleva a cabo un diálogo continuo con todos sus grupos de interés, a través de múltiples canales de comunicación, encuentros presenciales y mediante su participación en diferentes asociaciones y entidades como:

- Forética
- Club Excelencia en Gestión Vía Innovación
- Red Española del Pacto Mundial
- Asociación Española de la Calidad

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Foro de Marcas Renombradas
- Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías (AEUTRANSMER)
- Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)
- Comunidad de Empresas Ferroviarias y Gestores de Infraestructura Europeos (CER)
- Unión Internacional de Transporte Público (UITP)
- Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT)
- Forum Train Europe en el Área de Mercancías (FTE Mercancías)
- Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)
- General Contract for Use of Wagons (GCU)
- European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock (EUROFIMA)

Adicionalmente, desde 2002, Renfe es socio de Autocontrol – asociación sin ánimo de lucro que gestiona el sistema de autorregulación publicitario español – y mantiene el compromiso de cumplir, en todas sus comunicaciones comerciales, con el Código de Conducta Publicitaria de Autocontrol, basado en el Código de Prácticas Publicitarias de *International Chamber of Commerce*.

Grupo de Acción de Responsabilidad Social en Empresas Públicas – Forética

Este año se ha presentado el Grupo de Acción de Responsabilidad Social (RSE) en empresas públicas al que pertenece Renfe.

Este Grupo es una plataforma colaborativa empresarial que tiene como objetivo, fomentar el intercambio de conocimiento entre las empresas públicas participantes en materia de RSE y sobre aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno. Visibilizar casos de éxito empresarial, trasladar herramientas y tendencias relevantes a nivel internacional y contribuir positivamente al liderazgo de las empresas públicas en la Responsabilidad Social Corporativa, todo ello dentro del nuevo paradigma de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) y de la Agenda 2030.

Este grupo está coordinado por Forética, organización de referencia en el fomento de la RSE en España. Además de Renfe pertenecen a este Grupo, Adif, el Instituto de Crédito Oficial (ICO), Aena, Aquavall, CESCE, Corporación Empresarial Pública de Aragón, Correos, Emasesa, ENAIRE, Extremadura Avante, Grupo ENUSA, GrupoTragsa, INCIBE, INFORMA D&D, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Paradores, RTVE y Valencia Port.

Acción social

Colaboración con Centros Especiales de Empleo

Renfe contribuye a la integración laboral de personas que sufren alguna discapacidad a través de la colaboración con diferentes Centros Especiales de Empleo (CEE). Durante 2018, Renfe ha invertido más de 3,74 millones de euros en diferentes expedientes adjudicados a CEE.

Cabe destacar la Fundación Jardines de España, entidad dedicada a la integración social de discapacitados psíquicos, es desde 2005 la encargada de conservar y mantener los jardines del complejo de oficinas centrales de Renfe en Madrid.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Colaboración con la Organización Nacional de Trasplantes

Renfe colabora con la Organización Nacional de Trasplantes en el transporte de órganos dentro del territorio nacional, entre localidades conectadas con tren, preferentemente por trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia. Cada vez que haya un trasplante cruzado, Renfe movilizará diferentes departamentos: Call Center, Centro de Gestión de las Operaciones (CGO), Servicio Atendo, Centros de Servicio, etc. para asegurarse de que la operativa se realiza conforme al procedimiento establecido. Asimismo, facilita los billetes para el personal sanitario que acompaña el órgano a trasplantar.

Plena Inclusión Madrid

#Lineadevida ha sido la campaña que la organización Plena Inclusión Madrid eligió para difundir y sensibilizar sobre su trabajo en 2018. Esta campaña es el resultado de un experimento social con distintas personas a quienes se les pidió que recordaran los momentos más importantes de sus vidas, evidenciando lo común entre todo tipo de personas sea cual sea su capacidad.

Renfe ha emitido en sus trenes de alta velocidad y larga distancia el video de la campaña, dentro de su compromiso con la inclusión social de las personas con discapacidad intelectual y en el marco de la Responsabilidad Social Corporativa de la empresa.

La audiencia potencial de los videos emitidos en nuestros trenes para este tipo de campañas ronda los 2,5 millones de viajeros.

Fundación ONCE

Renfe Viajeros ha participado en la jornada “Ponte en mi lugar” organizada por la Fundación ONCE. Jornada que se enmarca dentro de las acciones de divulgación y sensibilización vinculadas con la accesibilidad, que organiza Renfe Viajeros y que están dirigidas a toda la organización con el fin de conseguir un ferrocarril inclusivo y al alcance de todas personas, independientemente de sus capacidades. Dar importancia a la accesibilidad plena, interactuar intentando ponerse en la piel de personas con algún tipo de discapacidad bien física, visual o de comunicación, para experimentar las dificultades y barreras a que se enfrentan a diario.

Otra de las iniciativas de colaboración con la Fundación ONCE, ha sido la emisión en trenes alta velocidad y larga distancia de diversos capítulos de la serie animada ‘On Fologüers’. Una iniciativa que nació con el objetivo de visibilizar y tratar de normalizar el día a día de las personas con discapacidad. Esta serie es una pandilla formada por un grupo de amigos con y sin discapacidad que viven un sinfín de aventuras en las que sus protagonistas tiene que enfrentarse a múltiples barreras físicas y mentales, situaciones cotidianas que van resolviendo con mucho sentido del humor.

Con la emisión de estos episodios Renfe se une a Fundación ONCE en el objetivo común de transmitir una imagen adecuada de la discapacidad, más allá de los estereotipos y para facilitar la eliminación de barreras sociales.

Fundación Juegaterapia - El “Jardín de mi Hospi”

La Fundación Juegaterapia tiene como misión ayudar a los niños enfermos de cáncer a través del juego. Para esta labor lleva a cabo la iniciativa de transformar las azoteas en desuso de hospitales en jardines infantiles, con diseños espectaculares y donde los niños ingresados pueden salir a jugar cada día al aire libre. El último en ser inaugurado, el tercer “Jardín de mi Hospi”, ha sido el del Hospital Universitario y Politécnico La Fe de Valencia en el que ha colaborado Renfe. Los otros dos ya inaugurados son los de Hospital La Paz y el 12 de octubre en Madrid.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Comprometidos contra la violencia de género

Renfe está adherida a la Red de Empresas por una Sociedad Libre de Violencia de Género. La Red de Empresas por una Sociedad Libre de Violencia de Género. Esta Red tiene como objetivo sensibilizar a la sociedad frente a la violencia de género, así como promover la inserción de las víctimas.

Con su adhesión, Renfe se ha comprometido a comunicar a empleados y clientes las campañas contra violencia de género que se hagan desde el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Renfe quiere mostrar su compromiso con esta causa y con el logro de una sociedad en igualdad entre hombres y mujeres, respetuosa con los derechos fundamentales y libres de cualquier tipo de violencia ejercida contra la mujer.

En esta línea, Renfe participó en la V Edición de la carrera "Hay Salida contra la Violencia de Género" facilitando la inscripción a sus empleados. Una carrera que nació con el fin de ser un evento deportivo para todos, mujeres y hombres, con el objetivo de decir alto y claro que HAY SALIDA a la violencia de género. El número de empleados de Renfe inscritos a esta carrera fue de 78.

Fundación Española del Corazón - Carrera del Corazón

El objetivo de la Carrera del Corazón es concienciar sobre las enfermedades cardiovasculares y fomentar hábitos de vida saludable entre la población. Se organiza en el marco del Día Mundial del Corazón y en torno a cuatro mil personas participan en cada edición.

Por segundo año consecutivo, Renfe colabora en esta carrera mediante la participación de sus empleados, dentro de las acciones que la empresa realiza para concienciar a sus empleados sobre la importancia de los hábitos saludables y el deporte.

ASPACE - V Carrera por la Parálisis Cerebral

ASPACE Madrid es una entidad que integra a las organizaciones que representan y asisten a las personas con parálisis cerebral y discapacidades afines. Su misión es mejorar la calidad de vida de este colectivo de personas y sus familias, mediante la defensa de sus derechos, los servicios y programas desarrollados, y la colaboración institucional.

Renfe colaboró en la V Carrera por la parálisis cerebral mediante la inscripción de sus empleados.

"Dona Sangre" – Cruz Roja

Renfe colabora habitualmente con Cruz Roja en sus campañas de donación de sangre mediante diversas acciones a lo largo del año en los centros de trabajo de Madrid-Chamartín y Avda. Ciudad de Barcelona en Madrid. Durante una jornada los trabajadores de Renfe tienen la oportunidad de donar sangre en los centros de trabajo y contribuir con su sangre a ayudar a muchas personas.

La Gran Recogida de Alimentos - FESBAL

Renfe colaboró un año más con la Federación Española de Bancos de Alimentos en su proyecto "La gran recogida de alimentos", que tuvo lugar en toda España.

Los 55 Bancos de Alimentos repartidos por toda la geografía española animaron a la participación de todos y a superar las cifras de año anterior. En 2018, han participado más de 120.000 voluntarios y se han conseguido recaudar más de 21 millones de kilos de comida.

Durante el mes de noviembre se emitió un audiovisual en todos los trenes de alta velocidad y larga distancia para animar a la participación colaborando en sus dos modalidades: mediante la donación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

de alimentos en los supermercados que colaboraron en esta campaña y haciéndose voluntarios ayudando en la recogida de alimentos.

Juegos Mediterráneos Tarragona 2018

Renfe y los Juegos Mediterráneos Tarragona 2018 llegaron a un acuerdo de colaboración como Transporte Oficial para los desplazamientos a esta celebración deportiva que tuvo lugar en Tarragona y 15 municipios más de esa provincia entre el 22 de junio y el 1 de julio.

Renfe facilitó los desplazamientos de todos los voluntarios de los Juegos a través de los servicios de Rodalies de Cataluña. Renfe demostró de esta forma su compromiso y apoyo con la promoción del deporte.

Cesión de ocho coches de viajeros a la Unidad Militar de Emergencias (UME)

Renfe ha cedido a la Unidad Militar de Emergencias (UME) ocho coches de viajeros durante un periodo de 20 años. Su objeto es el adiestramiento de las capacidades de instrucción necesarias de la Unidad, así como la colaboración en caso de accidente en trenes o infraestructuras ferroviarias. Seis de estas unidades se ubicarán en la base de Torrejón de Ardoz y los otros dos, en la base de Morón, sede del Segundo Batallón de esta Unidad.

Renfe y la UME van a seguir incidiendo en la preparación de ambas entidades y en su actuación conjunta para salvaguardar la seguridad de los clientes y de los trabajadores, en el caso de una intervención.

Clientes Solidarios

Los clientes de Renfe han colaborado con las organizaciones Aldeas Infantiles SOS, la Federación Española de Padres de Niños con Cáncer y Nuevo Futuro mediante la donación voluntaria de sus puntos de la tarjeta +Renfe. Gracias a su solidaridad, en 2018 se han donado 10.106,71 euros

Donaciones de los clientes de la Tarjeta Tempo y + Renfe a ONG´s

Importe en euros	2018	2017	2016
Aldeas infantiles	3.528	5.181	3.549
Federación Española de Padres de Niños con Cáncer	6.232	7.353	4.185
Nuevo Futuro	346	747	328
Total	10.106	13.281	8.062

Desperdicio alimentario en los trenes

Renfe tiene como objetivo de reducir al mínimo el desperdicio alimentario de los servicios de restauración a bordo de los trenes. Por este motivo, se implantó un nuevo formato denominado “Box” para los aperitivos y meriendas, con el que invitamos a los viajeros a llevárselo a su casa o a la oficina para consumirlo más tarde, si no la quiere consumir en el momento.

Asimismo, el proveedor de servicios a bordo, 5 minutos antes de la salida del tren, hace una consulta al sistema de ventas con el objetivo ajustar el número de bandejas a la ocupación real del tren. En este

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

sentido y con el objetivo de reducir el desperdicio alimentario se aplica un sistema de gestión de caducidad de bandeja, con un sencillo código de colores que permite reutilizar las bandejas que se cargaron a bordo de los trenes y no fueron consumidas. Siempre y cuando no se rompa la cadena de frío, que tienen una vigencia de 3 días.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Renfe es patrono de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), entidad cultural que tiene por objeto promover el conocimiento y la utilización del ferrocarril mediante actividades culturales, cursos y estudios, entre otras acciones.

La Fundación tiene entre sus objetivos: velar por la conservación del patrimonio histórico y cultural ferroviario, fomentar el conocimiento y la utilización por la sociedad del ferrocarril, promover la formación especializada y la investigación sobre el ferrocarril, divulgar, a través de la edición de publicaciones periódicas y otros medios, aspectos técnicos, económicos y sociales relacionados con la actualidad ferroviaria, así como difundir los aspectos culturales y los beneficios socioeconómicos y ambientales del transporte por ferrocarril.

Entre las principales actividades patrocinadas por Renfe en 2018, destacan:

Concurso y exposición fotográfica "Caminos de Hierro"

El concurso fotográfico 'Caminos de Hierro' fue creado en el año 1986 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para fomentar y promocionar las actividades artísticas fotográficas en el entorno del ferrocarril a través de sus viajeros, estaciones, trenes, vías, túneles…

Desde su creación, este certamen ha alcanzado la participación de cerca de 35.000 fotógrafos, con más de 78.000 fotografías, provenientes no sólo de España y otros países europeos, sino también de África, América y Asia. El certamen apoya las nuevas tendencias fotográficas y apuesta por la participación de fotógrafos jóvenes, a través del Premio Autor Joven, creado en 1995.

En 2018, tuvo lugar la 29ª edición del certamen, a la que se presentaron 1.595 autores procedentes de 62 países con 3.697 obras. La exposición con las 41 obras premiadas y seleccionadas ha recorrido los vestíbulos de dos estaciones de ferrocarril, además de la Sede de la Fundación en Madrid. En 2019 continuará la itinerancia por otras diez estaciones.

Premios del Tren "Antonio Machado" de poesía y cuento

Los Premios del Tren, "Antonio Machado" de Poesía y Cuento, siguen la larga trayectoria marcada por el Premio de Narraciones Breves "Antonio Machado", instituido por Renfe en 1977 y organizado desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. En 2002, por acuerdo del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, después de 25 años del Premio de Narraciones Breves, se convocó la primera edición de los Premios del Tren Antonio Machado de Poesía y Cuento.

Bajo el título de "Lecturas para un viaje en tren" una selección de cuentos y poesías galardonados están disponibles para titulares de la tarjeta *+renfe* en formato electrónico para su descarga en la zona privada. Cada uno de los libros contiene cuatro cuentos y dos poesías, y alterna obras premiadas y seleccionadas de distintas ediciones.

Vías Verdes

El ferrocarril, el medio de transporte más ecológico, nos proporciona nuevas fórmulas de ocio a través de los trazados ferroviarios que quedan fuera de servicio.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

En España existían en 1993 más de 7.600 kilómetros de líneas en desuso. Este patrimonio de gran valor histórico y cultural, se ha ido rescatando de su olvido y de la desaparición total, dado que ofrece un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines ecoturísticos, acordes a las nuevas demandas sociales. Estos antiguos trazados ferroviarios están siendo acondicionados para ser recorridos por ciclo turistas y caminantes, accesibles para personas con discapacidad o movilidad reducida. Actualmente existen más de 2.400 km de Vías Verdes.

Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover en nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, y de la movilidad no motorizada. Representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes

Trenes históricos

La Fundación también tiene entre sus objetivos la custodia y operación del material móvil histórico, con el que organiza anualmente el Tren de la Fresa y el de la Navidad, además de circulaciones chárteres, rodajes y eventos…

En 2018 el Tren de la Fresa realizó 32 circulaciones durante los fines de semana de abril, mayo, junio septiembre y octubre, y el de la Navidad circuló del 22 de diciembre al 5 de enero.

Otras actividades

- Difusión de los resultados del Observatorio del Ferrocarril en España y la actividad de investigación y estudios para potenciar la presencia del ferrocarril en la sociedad e influir en las líneas estratégicas de desarrollo en aspectos trascendentes, como I+D+i, relaciones internas y regulación del sector.
- Formación de nivel técnico especializado, dirigida a profesionales del sector y al intercambio de conocimiento y experiencias entre empresas.
- Edición de la revista Vía Libre, especializada en el mundo de la empresa relacionada con el ferrocarril, del Anuario del ferrocarril y de otras publicaciones especializadas en el sector ferroviario.
- Actividades organizadas en el marco del Museo del Ferrocarril Madrid-Delicias, Archivo Histórico y Biblioteca Ferroviaria, y en el Museo del Ferrocarril de Cataluña-Vilanova i la Geltrú.
- Renfe ha entregado en los últimos años a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles gran variedad de vehículos para su puesta en valor en diversos puntos de la geografía española.

Aportación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Importe en miles euros	2018	2017
Contribución global	1.499	1.566

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Proyectos culturales y educativos de Renfe

Concurso fotográfico "Acercando el objetivo"

Cercanías de Madrid realizó la décima edición del Concurso Fotográfico 'Acercando el objetivo' con el que incentiva esta disciplina artística en distintos formatos: reportajes, publicidad, retrato creativo, entre otros.

Con este concurso, Renfe Viajeros quiere estar más cerca de sus clientes, fomentando tanto el transporte público sostenible y limpio que representa el tren como la cultura, a través del arte de la fotografía. En esta X edición se han presentado un total de 1.116 trabajos fotografías.

XII Certamen de Relatos Breves "Un tren, un viaje, una historia, etc."

Este Certamen pretende fomentar y promover la lectura, entre los viajeros del tren de Cercanías, ofreciendo así una imagen distinta del tren, más allá de los objetivos de empresa ligada al transporte, sino, además como empresa comprometida por la mejora del entorno y el interés por la cultura.

Queremos de esta manera involucrar a nuestros viajeros y a todos los ciudadanos, a participar en este proyecto, en el que los trenes se convierten en punto de encuentro entre los viajeros y los libros, mediante la escritura de pequeños relatos cortos o microrrelatos, género literario actualmente en alza.

Catálogo de actividades escolares

Los Núcleos de Cercanías de Asturias, Madrid Murcia/Alicante y Valencia ofrecen un amplio catálogo de actividades escolares agrupadas por temáticas o por municipios con tarifas especiales para grupos escolares.

El objetivo es ofrecer al profesor una herramienta de ayuda a la hora de programar y preparar cada una de las actividades extraescolares propuestas para cada ciclo. También se pretende fomentar el uso del ferrocarril entre los jóvenes como un medio de transporte eficaz y respetuoso con el medio ambiente.

Catálogo Escolar de Renfe Cercanías Madrid

En Madrid, el programa que lleva 21 años funcionando, incluye actividades en la naturaleza, visitas a museos, rutas históricas y culturales con el objetivo de descubrir a los más jóvenes el ferrocarril como medio de transporte sostenible y de apoyo a la cultura.

Dentro de los "Trenes del Conocimiento", entre otros, se incluyen los ya conocidos programas "Conoce Cercanías", "Descubre Alcalá de Henares" y "Descubre el Escorial", destaca "Aranjuez en ruta", una actividad ya conocida a la que el pasado año se le ha cambiado el formato por completo. Todas las rutas incluyen una visita en chiquitrén por su casco histórico, además de la opción elegida: visita del Palacio Real, juegos por la ciudad o "gymkhana"+actividad en piraguas.

Los trenes "Entorno Natural", Tren de la Naturaleza y visita a las instalaciones de GREFA, incorporan la actividad "Guadarrama Expréss", un programa que tiene como eje vertebrador el Tren Eléctrico del Guadarrama, que cuenta con diversas opciones: "Los cómicos de la lengua", una visita teatralizada en la localidad de Cercedilla; el "Tren de la Brújula", en el que se propone a través del juego, aprender orientación; el "Tren de Giner", una visita panorámica del Parque Nacional y Camino del Calvario (con la alternativa del Camino Smith); y "La montaña de Sörensen", para descubrir el Puerto y la Laguna de Peñalara.

El Catálogo Escolar de Renfe Cercanías Madrid se completa con otras actividades como los "Trenes Cultura" que incluyen tren+visitas, con rutas por algunos de los principales museos de la ciudad, "Trenes Diversión" (Parque Warner), o los chárter para viajes en grupo.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

En el ámbito de Catalunya se desarrollan diversas colaboraciones con el objetivo de fomentar el uso del tren:

- Programa ARGO!NAUTES: Acuerdo con la Agencia Catalana del Patrimoni Cultural (Renfe-FGC-TRAM y Moventis) para acercar el patrimonio cultural a todos los niños de Catalunya. Programa de ayudas de salidas escolares a 30 espacios patrimoniales de Catalunya, museos, monumentos y yacimientos.

  Durante 2018 Renfe entregó 3.000 billetes de ida y vuelta P a los centros educativos ubicados en entornos sociales y económicos desfavorecidos (422 escuelas).

- SSS-Setmana Sense Soroll (Semana sin ruido): Colaboración con el Departament de Territori i Sostenibilitat (GenCat) en la campaña de sensibilización a los ciudadanos sobre la contaminación acústica en las ciudades. Promoción del uso del transporte público, dado que el tránsito urbano es la principal fuente de ruido en las vías urbanas.

  Durante esta semana se realizaron acciones de sensibilización y comunicación en las pantallas de las máquinas autoventa, pantallas informativas de los trenes, plataformas digitales y redes sociales de Rodalies de Catalunya.

- Campaña Somriu per la infància, en colaboración con la Federació d'entitats d'atenció i d'educació a la Infància i l'adolescéncia (FEDAIA), plataforma de entidades que trabajan con niños, jóvenes y familias en situación de riesgo de exclusión social o desamparo (95 entidades-100.000 niños - 35.000 familias). Renfe participa en la acción solidaria, mediante la aportación de 1.500 billetes de ida y vuelta a PortAventura y su difusión a través de las máquinas autoventa.

- Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. Colaboración de Rodalies de Catalunya en la difusión y actividades de esta acción, a través de plataformas digitales, banner, noticias de actualidad, twitter, estaciones (anuncio gráfico en máquinas autoventas, distribución de fundas y folletos) y trenes (gráfica en pantallas informativas).

- Escena 25: en colaboración con el Departament de Cultura-GenCat para favorecer el acceso al teatro, circo, danza y conciertos a los jóvenes de 18 a 25 años mediante acciones de comunicación en pantallas de trenes (vídeo) y plataformas digitales y RR.SS. RodaCat.

- Campaña Pallapupes: Colaboración con esta O.N.G. (payasos en los hospitales). Desarrollo de acciones de comunicación en pantallas de máquinas autoventa, monitores informativos de trenes y medios digitales de Rodalies de Catalunya.

- Congreso internacional de pacientes con artrosis (OAFI Congress 2018). Acciones de comunicación del Congreso en pantallas de máquinas autoventa.

- Campaña baño seguro: Colaboración con la campaña institucional de Protecció Civil-Gen-Cat.

- Colaboración con la 14ª Fira Ferroviària - MATARÓ TREN 2018. Conferencias y talleres, proyecciones cinematográficas, exposición comercial con productos relacionados con el ferrocarril (maquetas, modelismos, publicaciones específicas, etc.

- Billetes combinados para actividades culturales y de ocio. Renfe colabora con numerosas entidades para promocionar el viaje en tren a actividades culturales y de ocio: Barcelona-Bus

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Turistic, Aquarium Barcelona, la Pedrera, espectáculos teatrales, parques temáticos y acuáticos, etc.

- Eventos deportivos. Renfe colabora en la celebración de pruebas deportivas, habitualmente con el transporte gratuito en tren de cercanías para los participantes en las mismas. Durante 2018, se estableció esta colaboración en 24 eventos, que representaron 6.426 viajes.
- Renfe se integra en el tejido social de su entorno y colabora con todo tipo de actividades populares, mediante descuentos y/o refuerzos en el servicio. En el ámbito de colaboraciones con actividades culturales, destacan acuerdos con Girona Temps de Flors, Festival Jardins de Pedralbes, Museu del Ferrocarril de Catalunya, Festival Vida- 2018, Canet-Rock'18, Festival Castell de Peralada 2018, 51 Festival de Cinema Fantástic de Catalunya (Sitges), ¡o el Festival de Cine Terrormolins!18.

  También se han habilitado refuerzos para facilitar los desplazamientos a celebraciones populares (Carnaval, Sant Joan, La fira del Teatre al Carrer de Tárrega, la festividad de les Santes de Mataró…).
- Además, promovidas por la Generalitat de Catalunya, se mantienen las siguientes medidas para fomentar el uso del transporte público y reducir los posibles episodios de contaminación ambiental:
  - T-Verda, tarjeta de transporte por desguace de un vehículo contaminante.
  - T-Aire, tarjeta de transporte y refuerzos del transporte público, que se activarán exclusivamente en los casos de restricción del tránsito por episodios ambientales de contaminación. En 2018, se realizó un simulacro de episodio ambiental para valorar la eficacia de las medidas planificadas
- Nuevo billete combinado (desde octubre de 2018) Parc Natural Montseny, consistente en un billete conjunto para visitar el Parc Natural del Montseny, con un descuento del 25% que incluye el tren hasta la estación de Sant Celoni y el autobús desde esta hasta el parque.

Turismo cultural

Renfe sigue apostando por estos productos, incorporando cada año novedades a partir de la experiencia de temporadas anteriores, mejorando itinerarios, servicios, atenciones. Junto a los trenes más especiales, Renfe dedica también algunos de sus trenes habitualmente adscritos a servicios regulares, para conformar trenes de jornada, a destinos de especial atractivo turístico, en ocasiones con actores a bordo que dan un toque muy especial a un día de tren, ocio y cultura, es decir: turismo ferroviario.

Los trenes turísticos de lujo

El tren Al Ándalus, el Transcantábrico Clásico y el Transcantábrico Gran Lujo, siguen otro año revalidando su mérito de estar en la élite de los trenes turísticos de lujo de todo el mundo. Parte de su éxito radica en su capacidad para adaptar la oferta a la demanda, ofreciendo una gran variedad de alternativas, duración del viaje y tarifas que posibilitan incluso realizar trayectos a medida.

Las propuestas de viaje en cualquiera de las salidas e itinerarios de estos trenes turísticos incluyen el alojamiento en el tren, que durante las noches se detiene en alguna estación del recorrido para facilitar el descanso de los viajeros, los desplazamientos que se hacen en autobús y los guías multilingües de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

acompañamiento para las excursiones, así como una oferta gastronómica de alto nivel, tanto a bordo del tren como en los restaurantes de las ciudades que se visitan.

En este sentido, la demanda de los viajeros ha ido forzando a desplazar cada vez más cenas o comidas al interior del tren, preferentemente a tramos con el convoy circulante, dada la especial satisfacción que este momento genera en los viajeros.

Por otra parte, el billete para viajar en el Al Ándalus en cualquiera de los dos Transcantábricos lleva aparejada la posibilidad de disfrutar de un descuento del 50 por ciento en AVE o Alvia para los traslados de acercamiento hasta el punto de inicio del itinerario turístico y de retorno desde el punto final del viaje.

La experiencia acumulada y la calidad de los servicios prestados han permitido que los trenes turísticos de Renfe se sitúen como referente mundial en el sector de trenes de lujo.

Al Ándalus

El Al Ándalus, que inició su andadura en 1985, se consolida cada año como uno de los trenes con mayor arraigo entre los trenes turísticos de lujo del mundo.

Es uno de los más amplios y espaciosos trenes turísticos del mundo. Pasear por su interior es transportarse a la época del *foxtrot*. Cinco de los coches suites del tren Al Ándalus se construyeron en Francia a finales de la década de 1920 y pertenecen a la misma serie que los utilizados por la monarquía británica para sus desplazamientos vacacionales desde Calais hasta la Costa Azul. Sus coches salones, construidos entre 1928 y 1930, son también joyas ferroviarias.

El itinerario Andalucía se realiza en primavera y otoño con una duración de siete días. Durante estos días se visitan diversas ciudades andaluzas: Jerez, Cádiz, Ronda, Granada, Baeza, Úbeda, Córdoba y Sevilla.

En junio, este tren emprende un recorrido por Extremadura, con inicio en Sevilla Zafra, Mérida, Cáceres y el Parque Nacional de Monfragüe son las escalas extremeñas de un viaje que abarcará también Toledo y Aranjuez y termina en Madrid.

El tren se compone de siete coches cama, cuatro coches salón, tres furgones y un coche de servicio para el personal del tren. Quince coches y dos locomotoras, casi medio kilómetro de tren, que lo convierten en la composición de viajeros más larga de la red ibérica.

En 2018, 600 viajeros disfrutaron de este tren, lo que supone una ocupación media del 89,17%.

El Transcantábrico

Este tren turístico, creado en 1983, es el más veterano de cuantos circulan en España. En el año 2018 ha cumplido su trigésimo quinta temporada y ha vuelto a poner en marcha sus dos composiciones. El Transcantábrico Gran Lujo y el Transcantábrico Clásico. Recorren las vías de ancho métrico del norte de España, una zona de espectaculares paisajes, pueblos y ciudades de singular atractivo y gastronomía de merecido renombre.

El Transcantábrico Gran Lujo y El Transcantábrico Clásico son dos trenes que ofrecen el encanto y la elegancia de los viajes clásicos de principios del siglo XX, a la vez que todas las modernas comodidades que demandan los clientes más exigentes.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La ruta del Gran Lujo ofrece viajes de ocho días de duración entre San Sebastián y Santiago, mientras que en el Clásico se puede elegir entre el itinerario completo León-Santiago con la misma duración o viajes más cortos, para aquellos viajeros que dispongan de menos tiempo.

Concretamente, los recorridos son: Santiago de Compostela-Santander (o viceversa), de cinco días; y León-Santander, o en sentido inverso, de cuatro días y tres noches.

En el año 2018 el Gran Lujo tuvo 667 viajeros, lo que supone una ocupación media del 96,57% y el Clásico contó con una ocupación media del 91,06%, es decir, 710 viajeros.

Otros trenes turísticos

El Expreso de La Robla

Este tren fue la última composición que se adecuó con antiguos coches intermedios de automotores para uso turístico. Evocando el pasado minero del antiguo hullero que unía León con el Nervión, viaja entre el encanto y las comodidades de los viajes en un tren turístico clásico.

Con un alto grado de calidad, El Expreso de la Robla es un tren que mantiene las características básicas de El Transcantábrico, pero con un ambiente más juvenil e informal. Cuenta con tres coches salón y con 4 coches cama. Los compartimentos están equipados con dos camas-literas y disponen de cuarto de baño completo con ducha de hidromasaje.

El Expreso tiene dos itinerarios: el de “La Robla”, entre León y Bilbao por el trazado del antiguo tren hullero; y el “Paraíso Verde”, denominación que se ha dado al recorrido que el tren realiza por la cornisa cantábrica, entre Bilbao y Oviedo.

Los trayectos son de cuatro días y se realizan en los meses de agosto y septiembre, en el caso del Itinerario de La Robla, y en el mes de agosto en el que el tren realiza por la Cornisa Cantábrica. El viaje incluye todas las comidas y las entradas a los museos y monumentos.

En el año 2018 tuvo una ocupación media del 96,30%, es decir, 198 viajeros.

El Tren del Peregrino

El “Tren del Peregrino” surgió en la temporada 2015 como una propuesta turística específica para el peregrinaje por el Camino de Santiago. El tren realiza cuatro salidas, todas ellas en el mes de agosto. Es un viaje de cinco noches-6 días en un hotel rodante, que incluye alojamiento en una cabina con baño, desayunos, dos cenas y excursiones

La composición es un Tren Hotel Talgo, que ofrece alojamiento y desayuno en una cabina Gran Clase con baño completo, y que acompaña al peregrino hasta el inicio de cada etapa y lo recoge cuando la finaliza. Es un hotel en movimiento que dispone de coche cafetería, dos coches restaurante y otro coche más acondicionado para el ocio o las tertulias.

Las salidas del tren tienen como origen Madrid y destino Santiago de Compostela, y en el trayecto se atraviesan poblaciones como Tuy, Porriño, Mos, Redondela, Pontevedra, Arcade, San Amaro, Caldas de Rei, Valga y Padrón, pertenecientes todas al conocido como “Camino Portugués” que por segunda vez se incorpora al recorrido del Tren del Peregrino. También se programan visitas turísticas a Vigo, Pontevedra, Vilagarcía de Arousa, Cambados, Pazo Baión y A Coruña.

Los peregrinos que viajen en el tren podrán realizar las etapas a pie o en su bicicleta, que pueden llevar a bordo (se permite una bicicleta por persona hasta un máximo diez por tren). Desde la estación en la que el tren se haya detenido hasta el lugar donde se inicia la etapa, la organización tiene previsto

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

trasladar a los viajeros en autobús, que acompañará el viaje para los desplazamientos que sean necesarios. Aquellos viajeros que no quieran completar el Camino pueden realizar medias etapas o elegir alguna de las visitas turísticas que cada día se le ofrecen.

Este año, además de las novedades en el itinerario, se pueden recorrer las etapas cuya longitud sumada permita obtener al final del viaje, la Compostela, un certificado que acredita la condición de peregrino jacobeo

Trenes Turísticos de Galicia

Los Trenes Turísticos de Galicia son fruto de una serie de convenios de colaboración firmados por la Xunta de Galicia, Renfe e Inorde (Instituto Orensano de Desarrollo Económico) que se han ido renovando desde su inicio en 2013 y cuya vigencia actual se extiende hasta final de 2019.

Estos trenes proponen una serie de itinerarios de un día a bordo de un tren tematizado, con servicio de guía especializado y traslados complementarios en autobús. Estos recorridos están diseñados para promocionar y dar a conocer el patrimonio, la naturaleza y la cultura de distintas zonas de Galicia.

Esta temporada se aumentan las rutas de 11 a 12, se suprime “Descubriendo A Coruña” y se presentan dos nuevas propuestas “Ribeira Sacra del Rio Miño” y “Mosteiros”, retocándose además algunas de las rutas ya existentes e introduciendo teatralización en tres de ellas.

En el 2018 se realizaron 56 trenes, con una ocupación media del 92,66%. Algunas rutas como la Ribeira Sacra (Sil), Faros y Monasterios, alcanzaron la ocupación total, mientras que Ribeira Sacra (Miño), Rías Baixas, Lamprea, Monterrei y Valdeorras superaron el 90%.

El total de viajeros en 2018 alcanzó los 2.298.

Las rutas que se proponen en el programa son:

- Ourense Termal y Versalles Gallego: combina la visita al Pazo de Oca con el disfrute de las Termas de Outariz, completándose el programa con la Catedral y el casco histórico de Ourense.
- Los Faros: Se mantiene esta ruta creada en 2013 y con gran éxito de visitantes que este año visitarán los de Estaca de Bares e Illa Pancha. En un tren por la ruta de la costa de Ferrol a Ribadeo.
- Pazos y Jardines Históricos: desde Santiago de Compostela y hasta Vigo, visitando el Pazo de Rubians, el Castillo de Soutomaior y el Pazo de Quiñones de León.
- Vino de la Ribeira Sacra del Sil: esta ruta orensana permite conocer la importancia vinícola de esta zona de Galicia, con diversas y variadas actividades como el paseo en Catamarán por el Sil, Centro de interpretación del vino, Monasterio de Santo Estevo, una bodega y el Aula del Ferrocarril en la estación de Os Peares.
- Vino de las Rías Baixas: combina el disfrute del vino visitando dos importantes bodegas, combinando esta temática con un paseo en barceo por la Ría de Vigo hasta finalizar el día con una visita a la isla de San Simón.
- Vino de Monterrei: en el interior de Galicia, entre viñedos y castillos, visitando Monterrei, Allariz, Xunqueira de Ambias y Baños de Molgas.
- Vino Ribeiro-Rías Baixas: combina la degustación del vino con el encanto del turismo de la zona, conociendo Ribadavia, Monasterio de San Clodio y el Castro de San Cibrao de Las. La ruta

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

finaliza en la estación musealizada de Santa Cruz de Arrabaldo visitando el Museo del Automóvil y el Museo Etnográfico del Lino.

- Vino Valdeorras-Ribeira Sacra: un catamarán por la Ribeira Sacra es el comienzo de este recorrido que permite ver los viñedos de la zona desde otro punto de vista y conocer el Santuario de Las Ermitas.
- La Lamprea: el trayecto comienza en Pontevedra para visitar Tuy, la fortaleza de Salvatierra, el Museo de la Lamprea Las Pesqueiras. En As Neves se ofrece degustación de requesón con miel y vino Rías Baixas. Se finaliza degustando lamprea en una bodega de la zona.
- Lugo Romano: Desde Coruña nos adentramos en Lugo, visitando el centro de interpretación de la Muralla y la Domus del Mitreo. Posteriormente, tras un paseo por la muralla se visita la catedral para finalizar la jornada en el Balneario de la ciudad, conociendo sus termas romanas.
- Mosteiros: Nueva propuesta para 2018. Partiendo de Santiago de Compostela se visitan Pazo de Ocas, los monasterios de Carboeiro y Oseira, la Iglesia de la Veracruz y se finaliza con el disfrute del balneario de Caldas de Partovia.
- Ribeira Sacra del Miño: Es la segunda novedad de la temporada. Con origen en Ourense, esta ruta estrenada en 2018 visita el Monasterio Cisterciense de Ferreira de Pantón, el Museo Etnográfico de Arxeriz, ofrece un paseo en catamarán por el rio Miño y finaliza en la Bodega Vía Romana.

Campos de Castilla

Desde mediados de mayo Renfe Viajeros tiene en circulación el tren “Campos de Castilla” Madrid-Soria-Madrid. El tren realiza dieciséis viajes en fin de semana entre los meses de mayo y noviembre, que incluyen el transporte en tren de Media Distancia, alojamiento y actividades durante el sábado y el domingo.

Durante el viaje un actor caracterizado como Antonio Machado acompaña a los viajeros hasta Soria y les acerca a la vida y obra del poeta.

El paquete incluye, entre otras cosas, una degustación de productos típicos sorianos. Los viajeros disfrutan de una visita guiada a la ermita de San Saturio, San Juan de Duero y al centro histórico de la ciudad, incluyendo alguna actividad cultural. También tendrán acceso libre al Museo Casa de los Poetas. Asimismo, los viajeros participan en una visita guiada a la Laguna Negra, monumento natural y escenario del romance machadiano “La tierra de Alvargonzález”, y al yacimiento arqueológico de Numancia.

Tren Teresa de Ávila

Con motivo del Acuerdo de Colaboración entre Renfe Viajeros y el Ayuntamiento de Ávila, se celebra la tercera edición del “Tren Teresa de Ávila”. Renfe ofrece billetes de ida y vuelta desde Madrid Chamartín, para disfrutar de una jornada turística, cultural y gastronómica en la ciudad de Ávila. El viaje comienza con información teatralizada a bordo del tren. Con la presentación del billete de Renfe, se accede a las exposiciones municipales: Superunda-Colección Caprotti, Hornos PostMedievales, Ávila Mística, Casa de la Santa y la monumental Muralla de Ávila.

Tren de Jose Zorrilla

Acuerdo de Colaboración entre Renfe Viajeros y el Ayuntamiento de Valladolid. El viaje comienza con información teatralizada a bordo del tren desde la estación de Madrid-Chamartín hasta la estación de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Valladolid Campo Grande del 3 de febrero hasta el 24 de noviembre en tren Avant. Con la presentación del billete de Renfe en la Oficina de Turismo de Valladolid se dispondrá de forma gratuita de la Tarjeta Turística Valladolid Card que facilita el acceso a la actuación de la Casa Museo de José Zorrilla, museos municipales de Valladolid y Bus Turístico.

Tren de Antonio Machado

Con motivo del Convenio de Colaboración entre Renfe Viajeros, el Ayuntamiento de Segovia y la Empresa Municipal de Turismo de Segovia para el "Tren de Antonio Machado", desde el mes de marzo Renfe ofrece billetes de ida y vuelta desde Madrid, para disfrutar de una jornada cultural, turística y gastronómica en la Ciudad de Segovia. El viaje comienza con información teatralizada a bordo del tren. Con la presentación del billete de Renfe para el Tren de Antonio Machado, se dispone gratuitamente de: la Tarjeta Turística Amigos de Segovia, acceso a la actuación "Con ojos de Poeta "en la Casa Museo de Antonio Machado y tarifa reducida a la Casa Museo de Antonio Machado.

Tren del Vino de Valladolid

Con motivo del Acuerdo de Colaboración entre Renfe Viajeros y la Diputación de Valladolid para la primera edición del "Tren del Vino de Valladolid", los primeros sábados de cada mes desde el 14 de abril hasta el 1 de diciembre, el 2 y 5 de mayo, 15 de agosto, 12 de octubre y 1 de noviembre, Renfe te ofrece un combinado de ida y vuelta en tren AVANT desde Madrid, para que disfrutes de una jornada cultural, turística, gastronómica y especialmente enoturistica en la Provincia de Valladolid. El viaje comienza con información teatralizada a bordo del tren. Con la presentación del billete de Renfe, accederás a: viaje en autobús a la bodega y regreso a la estación de Valladolid, con visita, cata y comida incluidas.

El Tren de Cervantes

Entre los trenes turísticos de pequeño formato un clásico es el "Tren de Cervantes". Un tren que circula en una unidad de Cercanías, desde la estación de Atocha Cercanías hasta la de Alcalá de Henares y conocer la ciudad complutense con una visita guiada.

A bordo del tren viajan junto a los pasajeros un elenco de actores vestidos de la época del Siglo de Oro, que dan vida a Miguel de Cervantes, Don Quijote de La Mancha o Sancho Panza, y representan pasajes cervantinos durante el viaje.

Una vez en Alcalá de Henares, los viajeros pueden pasear por la Calle Mayor o la Plaza de Cervantes. La visita incluye el Museo Casa-Natal de Cervantes, la Universidad Cisneriana o el Corral de Comedias, la Catedral de los Santos Niños y la Capilla del Oidor.

En respuesta a las peticiones de los viajeros recogidas en las encuestas de calidad que realiza Renfe, se ha repartido el itinerario turístico por la ciudad entre la mañana y la tarde, de modo que el horario de almuerzo sea más temprano y se facilite así la elección de restaurantes a los viajeros.

El Tren Medieval

Desde su creación en 2005, el Tren Medieval se ha consolidado como una atractiva oferta de ocio para conocer la riqueza cultural de Sigüenza. Con salida desde Madrid y retorno a la capital tras pasar un día completo, en este tren turístico se dan cita arte, historia, teatro, gastronomía y artesanía.

Este tren es fruto del Convenio de colaboración que anualmente se viene firmando entre Renfe y el Ayuntamiento de Sigüenza. El último convenio ha estado vigente hasta diciembre de 2018.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Una comitiva de personajes recibe a los viajeros en la estación de Madrid-Chamartín para dar la bienvenida al Tren Medieval, que realiza parada en Guadalajara. Ya en Sigüenza, el viaje se completa con una visita guiada por los lugares más emblemáticos.

Malabaristas, zancudos, músicos y trovadores viajan a bordo de este tren e invitan a los pasajeros a trasladarse al pasado en un tren que se ha consolidado como una atractiva oferta de ocio para conocer Sigüenza. Arte, historia, teatro, gastronomía y artesanía se dan cita en este evocador viaje, que atrajo en 2018 a 4.338 viajeros, una ocupación media del 88,6%.

El Tren de la Fresa

El más veterano de los trenes turísticos españoles, el Tren de la Fresa, afronta este año su trigésimo quinta temporada. Desde finales de abril a finales de junio, y desde finales de septiembre a finales de octubre, la composición de cuatro coches de madera tipo Costa, con casi un siglo de incansable rodadura, más un coche metálico serie 5000 de mediados de los años 40 del pasado siglo, y dos no menos veteranos furgones, se pone en camino todos los fines de semana, sábado y domingo, entre Madrid Príncipe Pío y Aranjuez.

Al frente del tren la locomotora eléctrica 289-015, con medio siglo de viajes a cuestas, lleva a los viajeros a un destino cargado de atractivos en un trayecto que en sí mismo es parte del atractivo de esta oferta. Como en campañas anteriores, se incluye la degustación de las fresas ofrecidas por azafatas ataviadas a la usanza del s XIX, la época en que este tren inició su singladura.

En tierra se han diversificado los productos para los viajeros. Y a la clásica visita al Palacio Real, se han sumado dos nuevas rutas: un crucero fluvial por el río Tajo y un recorrido en tren turístico sobre neumáticos, el “Chiquitrén”, que ofrece una exhaustiva ruta por el casco urbano ribereño y el Jardín del Príncipe, una enorme zona de jardines con árboles de excepcional porte que se recorre cómodamente, con guías. Todas las rutas se completan con visitas guiadas a pie por algunos de los jardines de la zona palaciega de Aranjuez.

La novedad de esta temporada viene representada por la ruta “fresas con vino”, que ofrece al viajero la posibilidad de conocer la Bodega Real Cortijo de Carlos III y realizar una cata de vinos además de poder visitar La Plaza de los Toros de Aranjuez, que acoge en su interior el Museo Taurino. Ambos edificios están catalogados como Monumentos Históricos Artísticos.

Día de las letras gallegas

Convenio de cooperación institucional entre Renfe Viajeros y Xunta de Galicia para establecer los elementos necesarios para el buen desarrollo de las acciones encaminadas a la divulgación de la cultura y lengua gallegas, con ocasión de la celebración del Día de las Letras Gallegas el 17 de mayo de 2018, en los trenes y servicios de Renfe Viajeros, fomentando también el uso de este transporte público para disfrutar de la agenda cultural que desarrollará en las diferentes localidades de Galicia.

Patrocinios

Una de las formas de colaborar con diversas entidades es mediante la colaboración del patrocinio publicitario. Esta colaboración permite a Renfe aprovechar los soportes de promoción y comunicación de la entidad, evento o actividad para obtener presencia publicitaria, ya sea como visualización o refuerzo de la notoriedad de marca de Renfe o para la difusión publicitaria de las de actividades comerciales de Renfe.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Así, las acciones de patrocinio son un apoyo también promocional o publicitario para esos eventos y actividades, que encuentran en Renfe un colaborador de gran interés. Renfe puede aportar, como contraprestación al patrocinio unas mejores facilidades en el traslado ferroviario (facilitar los traslados en tren de asistentes a los eventos patrocinados) y por otro lado sus propios canales de difusión y promoción (video a bordo de los trenes, acciones en redes sociales de Renfe, carcelería en estaciones de Cercanías, etc.). A través de estas dos facilidades, comercial y de difusión de marca, se alcanzan mejores y mayores sinergias entre Renfe y las actividades patrocinadas, que también se vinculan a una empresa pública comprometida con el mejor servicio a sus clientes.

En cuanto a los sectores o áreas de interés, hay una relación muy abierta de colaboración de patrocinio con diferentes entidades de múltiples sectores, por lo que las propuestas de patrocinio llegan de los más variados campos y sectores.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Gobierno corporativo

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Naturaleza jurídica y titularidad

La entidad pública empresarial RENFE-Operadora (matriz del Grupo Renfe), es un organismo público de los previstos en el artículo 84.1 a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que se halla adscrita al Ministerio de Fomento.

Tiene personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado, plena capacidad jurídica y de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio y tesorería propios, en los términos establecidos en la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en su Estatuto.

En el ejercicio de sus funciones, RENFE-Operadora actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación.

En cuanto a las cuatro sociedades filiales del Grupo, éstas se han constituido bajo la forma jurídica de sociedades anónimas y tienen la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales. Se regirán por sus Estatutos y, en lo no previsto en ellos, por el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio y por cualesquiera otras disposiciones generales o particulares que resulten de aplicación, en especial, por la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas y la Ley General Presupuestaria.

Objeto social

El objeto de Renfe-Operadora, establecido en el artículo 3 de su Estatuto, es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluye 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 desarrollen.

Para el cumplimiento de su objeto, la entidad pública empresarial Renfe-Operadora puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

Asimismo, puede realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén relacionadas con su objeto, incluso, mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

Por su parte, el objeto social de cada una de las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe, establecido en el artículo 2 de sus Estatutos, es el siguiente:

Renfe Alquiler de Material Ferroviarios Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualquiera otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de gráneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias

Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad de forma directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrán desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero

Datos identificativos del Grupo Renfe

Denominación social: Renfe-Operadora
CIF: Q-2801659-J
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 –Madrid
Página web: www.renfe.com

Denominación social: Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.
CIF: A-86868304
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid
Página web: www.renfe.com

Denominación social: Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.
CIF: A-86868239
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid
Página web: www.renfe.com

Denominación social: Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A
CIF: A-86868114
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid
Página web: www.renfe.com

Denominación social: Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A
CIF: A-86868189
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid
Página web: www.renfe.com

El Real Decreto-Ley 22/2012, de 20 de julio, introdujo una serie de modificaciones en la regulación del transporte ferroviario, entre las que destacó la reestructuración de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenecería íntegramente a la entidad pública, quien mantendría su naturaleza jurídica. Las cuatro nuevas sociedades se corresponden con las antiguas áreas de negocio (Fabricación y Mantenimiento, Mercancías y Viajeros), más una cuarta dedicada, entre otras cuestiones, a la puesta a disposición, por

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

cualquier título, del material rodante del que es titular, así como a otras actividades vinculadas a los activos de material ferroviario.

La naturaleza y fines de la entidad pública empresarial y de las cuatro sociedades mercantiles estatales (o sociedades filiales del Grupo) que conforman el Grupo Renfe están definidos en:

- Los artículos 1 y 3 del Estatuto de Renfe-Operadora, que fue aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre (BOE nº 315, de 31 de diciembre de 2004).
- El artículo 2 de los Estatutos de cada una de las 4 sociedades filiales del Grupo, que fueron inscritos, como parte de sus Escrituras de Constitución, en el Registro Mercantil de Madrid, el 24 de febrero de 2014 (Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A., y Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.,) y el 20 de mayo de 2014 (Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.,).

Órganos de Gobierno de Renfe-Operadora

La Organización y funcionamiento de RENFE-Operadora están recogidos en el Capítulo II de su Estatuto ("De la organización y funcionamiento de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora", artículos 7 a 19, ambos incluidos).

Los órganos de Gobierno de la entidad son:

1. El Consejo de Administración.
2. El Presidente.

Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el órgano superior y ejecutivo al que corresponde la dirección de la organización y la gestión de la compañía. Está formado por los siguientes miembros:

- Presidente de Renfe como Presidente del Consejo de Administración.
- 15 vocales independientes nombrados por el Ministerio de Fomento, tres de los cuales pertenecen a los sindicatos CCOO, UGT y SEMAF.
- Secretario del Consejo.
- Delegado Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

De los 15 vocales que forman parte del Consejo de Administración de Renfe a 31 de diciembre de 2018, 5 son mujeres (33,33%) y 10 hombres.

Todos los miembros del Consejo son profesionales con una dilatada experiencia en organismos oficiales, empresas públicas y privadas, con un alto compromiso manifiesto por los asuntos ambientales, sociales y relativos a la sostenibilidad que implican a Renfe.

Las competencias del Consejo de Administración de Renfe-Operadora, que se reúne con una periodicidad mensual, están establecidas en el Estatuto de Renfe, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre.

Respecto a la retribución, los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Ministerio de Economía y Hacienda, a iniciativa del Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del Estatuto de la

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

entidad, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre. Hay que significar que los vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Hay que tener presente que en el ejercicio 2018 se han producido modificaciones en los miembros del Consejo de Administración. Para aquellos que eran miembros del Consejo a 31 de diciembre de 2018, sólo se han abonado dietas a 11 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año por consejero.

Composición Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2018

Presidente:

D. Isaías Táboas Suárez
Presidente de RENFE-Operadora

Vocales:

D. Benito Bermejo Palacios
Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento

Dª Cristina Carcelén Hurtado
Directora del Gabinete del Secretario de Estado de Presupuestos y Gastos

D. Miguel Ángel Cilleros Sánchez
Sindicato UGT

Dª Ana de la Cueva Fernández
Secretaria de Estado de Economía del Ministerio de Economía y Empresa

D. Francisco Ferrer Moreno
Consejero de Aena, SME, S.A

D. Juan Jesús García Fraile
Sindicato SEMAF

Dª. María del Carmen García Franquelo
Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento

D. Rafael García Martínez
Sindicato CCOO

D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés
Subdirector General de Estadísticas del Ministerio de Fomento

D. Jesús Manuel Gómez García
Subsecretario de Fomento

D. Juan Antonio López Aragón
Asesor del Ministro de Fomento

D. Ricardo Mar Ruipérez
Asesor Relaciones Institucionales e Internacionales del Gabinete Ministro de Fomento

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Dª. Beatriz Marco Arce
Subdirectora General de Cooperación y Competitividad Turística del Instituto de Turismo de España (Turespaña), del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Dª. Mª. José Rallo del Olmo.
Secretaria General de Transporte del Ministerio de Fomento

D. Pascual Villate Ugarte
Subdirector General de Planificación de Infraestructuras y Transporte en el Ministerio de Fomento

Secretario del Consejo:

D. José Luis Marroquín Mochales
Secretario General y del Consejo de Administración de Renfe

Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública:

Dª. Mª. José Gualda Romero
Secretaría de Estado de Presupuestos del Ministerio de Hacienda

Funciones del Consejo de Administración

Al Consejo de Administración le corresponden, conforme al Estatuto de la entidad y de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente, las siguientes competencias:

- Determinar la estructura de la entidad, aprobar los criterios generales sobre la organización y las directrices para la elaboración y la modificación de la plantilla, así como para la determinación de las condiciones retributivas básicas, dentro del marco de actuación al que se refiere el artículo 20.
- Dictar las normas de funcionamiento y de adopción de acuerdos propias del Consejo de Administración, en lo no previsto en el Estatuto.
- Aprobar, inicialmente, los presupuestos anuales de explotación y capital y el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Fomento para su tramitación, de conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- Aprobar las cuentas anuales de cada ejercicio económico, el informe de gestión y la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio, todo ello de conformidad con lo establecido en su Estatuto.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que pueda convenir la entidad dentro del límite anual fijado en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.
- Aprobar las tarifas de los servicios de transporte ferroviario y proponer al Ministerio de Fomento, en su caso, la modificación de las que correspondan a los servicios declarados como obligación de servicio público.
- Actuar como órgano de contratación en los contratos cuyo importe exceda de 6.000.000 de euros y en los que tengan un importe inferior si lo estimase conveniente.
- Acordar la participación en el capital de cualesquiera sociedades mercantiles cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la entidad, con arreglo a lo previsto en la Ley.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Acordar la creación, en su seno, de sociedades anónimas, de conformidad con la disposición adicional tercera de la Ley del Sector Ferroviario y demás normas que resulten de aplicación con respeto a las condiciones laborales de los trabajadores afectados.
- Conferir poderes generales o especiales a persona o personas determinadas.
- Aprobar los acuerdos, pactos, convenios y contratos que considere convenientes o necesarios para la realización de los fines de la entidad, incluyendo la adquisición y enajenación de inmuebles y constitución de derechos reales.
- Aprobar los Pliegos de Prescripciones Generales y Técnicas.
- Aprobar, a instancia del Presidente, la propuesta de los contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse y velar por su adecuado cumplimiento.
- Aprobar el inventario de bienes y derechos.
- Emitir los informes que, conforme a lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en el Estatuto y en las normas de desarrollo de aquélla, deban ser evacuados por la entidad, con carácter preceptivo o potestativo.
- Aprobar las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación interna de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- Las demás que se le atribuyan en su Estatuto o en otras disposiciones.

Delegación de Funciones

El Consejo de Administración puede delegar sus competencias en el Presidente, en las Comisiones Delegadas que se constituyan y en los restantes órganos internos de la entidad que éste determine, con las excepciones que legal y estatutariamente sean de aplicación en su caso.

Perfil de los integrantes del Consejo de Administración

Isaías Táboas Suárez

Licenciado en Historia y ha obtenido diplomas de postgrado en Función Gerencial en la Administración Pública en ESADE y en Dirección de Marketing en EADA.

Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público ha sido Secretario de Estado de Transportes (2010-2011), Secretario General de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya (2006-2010) y Director del Gabinete del Ministro de Industria (2004-2006). Anteriormente fue Director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Renfe y Delegado de Patrimonio y Urbanismo en Catalunya y Aragón (1991-1996).

En el ámbito privado ha estado vinculado a la Universitat Oberta de Catalunya como director de Editorial UOC y Eureca Media SL (1996-2004) y como Director de Proyectos (2012-2013).

En la actualidad era Presidente del Consejo Editorial de Observatorio de las Ideas, así como socio fundador de las sociedades Global Transport Register SL y Global Line SL.

Benito Bermejo Palacios

Funcionario del Cuerpo Superior de Administradores Generales de la Junta de Andalucía. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, especialidad de Comercio y Marketing, por la Universidad Complutense de Madrid y Diplomado en Dirección de Empresas de Transporte Terrestre por el Instituto de Empresa de Madrid.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Inicia la carrera administrativa en el área de transporte por carretera en la Junta de Andalucía hasta 1993, en que se incorpora a la Dirección General de Transporte Terrestre en el Ministerio de Fomento, en el ámbito de la Inspección del Transporte.

Desde 2009 ocupa el puesto de Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación de Transporte Terrestre, en la Dirección General de Transporte Terrestre. Entre 2012 y 2015 ha sido Vocal del Consejo de Administración de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

Es Consejero de la Sección de Transporte de Viajeros y de la Sección de Transporte de Mercancías, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

Cristina Carcelén Hurtado

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Jaén.

Funcionaria del Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado, es directora general adjunta del Gabinete de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos. Anteriormente ocupaba el puesto de vocal asesor en dicho Gabinete.

Ha desempeñado también los puestos de subdirectora general adjunta en la Subdirección General de Programas Presupuestarios de Sistemas de Seguridad y Protección Social, y jefe de área intersectorial en la Subdirección General de Presupuestos, ambos de la Dirección General de Presupuestos.

Ha sido miembro de los consejos de administración de las sociedades estatales Acuaebro y Sistemas Técnicos de Loterías, y de la entidad pública empresarial Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda.

Miguel Ángel Cilleros Sánchez

De categoría profesional de oficial de oficio de RENFE-Operadora, lleva muchos años desarrollando su labor como representante de los trabajadores en la organización sindical UGT, en cargos de responsabilidad. En 1993 fue Secretario General de la Sección Sindical de los Talleres Centrales de Reparación (TCR) de Villaverde en Madrid. Posteriormente y siendo miembro de la Comisión Permanente del Sector Ferroviario y Servicios Turísticos, fue el responsable del área interna (Administración y Organización). En el VIII Congreso celebrado en Cáceres en 2002, entró a formar parte de la Comisión Ejecutiva de la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar, donde ostentaba la Secretaría de Administración, hasta que en el IX Congreso que tuvo lugar en Gijón en octubre de 2005, fue elegido Secretario General, máximo representante de la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar. Tras la fusión de las federaciones de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT (TCM-UGT) y Comercio, Hostelería, Turismo y Juego de UGT (CHTJ-UGT), formalizada en el Congreso Constituyente del año 2014, fue el Secretario General de la nueva federación surgida: Servicios para la Movilidad y el Consumo de UGT (SMC-UGT). Actualmente Secretario General de Federación Servicios, Movilidad y Consumo de UGT.

Ana de la Cueva Fernández

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid, especializada en Economía Cuantitativa, en 1989. Ingresó por oposición en el Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado en octubre de 1991.

Toda su carrera se ha desarrollado en el Ministerio de Economía, donde ha ejercido diferentes funciones, entre otras, responsable de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, Vocal Asesora en la Unidad de Apoyo del Director General del Tesoro y Vocal Asesora en la Subdirección General del Sistema Financiero Internacional, Directora del Gabinete del Secretario de Estado de Economía, en el Ministerio de Economía y Hacienda y Subdirectora general de Análisis Sectorial y de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Subdirectora adjunta en la Subdirección General de Fomento Financiero de las Exportaciones. También ha sido miembro de los Consejos de Administración de la Compañía Española de Seguro de Crédito a la Exportación (CESCE) y de Expansión Exterior.

Francisco Ferrer Moreno

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Murcia. Interventor y auditor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ha desarrollado su trayectoria profesional, durante más de 30 años, en la Administración del Estado y en la de dicha comunidad autónoma.

Desde junio de 2018, es director del Gabinete del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Anteriormente, ha sido interventor delegado titular en la Consejería de Obras Públicas y en el Ente Público Servicio Murciano de Salud. También ha ejercido la jefatura de las divisiones de Contabilidad y de Auditoría Pública de la Intervención General, con competencias sobre sociedades, entidades, consorcios y fundaciones del sector público de la Comunidad de Murcia.

Igualmente, ha sido profesor asociado en el departamento de Fundamentos del Análisis Económico de la Universidad de Murcia y secretario del Consejo de Administración de la Caja de Ahorros de Murcia. En la actualidad es secretario del Patronato de la Fundación del mismo nombre.

El 16 de julio de 2018 fue nombrado consejero de Aena SME, S.A.

Juan Jesús García Fraile

Ingresó en RENFE el 14-07-1980, iniciando su carrera profesional como Ayudante de Maquinista.

Ha desarrollado su actividad en el Colectivo de Conducción en las Residencias de Madrid Atocha, Valladolid, Ourense, Vicálvaro Clasificación y Madrid Fuencarral.

Se incorporó a la actividad sindical dentro de SEMAF de manera efectiva en el año 1991 como representante en el Comité Provincial C1 de Madrid, siendo elegido Secretario General de SEMAF en junio de 1998, cargo que ostenta en la actualidad.

Es Vocal del Consejo de Administración desde el año 2005.

Asimismo, es Presidente del Sindicato Europeo de Maquinistas, ALE, desde mayo de 2010 y miembro de la Mesa de la Confederación Europea de Sindicatos Independientes, CESI.

Desde sus distintas responsabilidades, ha participado en el proceso de transformación del ferrocarril en los últimos años, tanto a nivel nacional como europeo.

María del Carmen García Franquelo

Licenciada en Derecho por la Universidad de Granada y Master en Dirección Pública por el IEF y EOI. Pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado.

Hasta su nombramiento como Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento, era la Directora de Administración de Enresa. Ha sido Secretaria General y Subdirectora General de Régimen Económico del PME y Directora de Gabinete de las Subsecretarías de Presidencia y Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. También ha ocupado diversos puestos como Interventora en el ICAC, en el TDC y en diversos Ministerios.

Rafael García Martínez

Licenciado en Derecho, Especialidad de Empresa, por la Facultad de Derecho de Valencia, Estudios de Tercer Ciclo Universitario, Doctorado, en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social por

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Facultad de Derecho de Valencia, Máster "Proyecto, Construcción y Mantenimiento de Infraestructuras Ferroviarias", Universitat Politécnica de Catalunya, Máster "Protección Civil en al Ámbito Ferroviario", Universitat de Valencia y Especialista en Función Directiva por la Universidad Politécnica de Madrid-Indra Sistemas.

Ha desempeñado diversos cargos en Renfe y en Adif relacionados con los temas de diseño y planificación de sistemas de gestión, Seguridad, higiene y coordinación preventiva en el área de recursos humanos.

Actualmente es el representante del Sindicato CCOO en el consejo de administración de Renfe.

Gerardo Luis Gavilanes Ginerés

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialidad de Transportes, por la Universidad Politécnica de Madrid, Licenciado en CC. Económicas y Empresariales, especialidad CC Económicas, por UNED y Máster en Gestión y Análisis de Políticas Públicas por la Universidad Carlos III.

Ha desempeñado diversos cargos en el Ministerio de Fomento, entre otros Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas, Director de la División de Coordinación de la Información Presupuestaria y Director de la División de Asesoría Económica.

Es Vocal en la Comisión de Riesgos del Estado (CRE), Representante del Ministerio de Fomento en la Comisión Interministerial de Estadística y Líder de varios Proyectos de Hermanamiento del Ministerio de Fomento con Egipto, Turquía, Bulgaria, Polonia y Rumanía.

Asimismo, dispone de experiencia internacional en diversos países y organismo como ONU, Banco Mundial, Comisión Europea(TAIEX), Azerbaiyán, Alemania, Brasil, Bulgaria, Canadá, Cabo Verde, Corea del Sur, Costa Rica, Egipto, República Checa, República Dominicana, Eslovenia, Eslovaquia, EE.UU., Finlandia, Francia, Hungría, Japón, Marruecos, Polonia, Rumania, Suiza, Sudáfrica, Tanzania y Turquía.

Jesús Manuel Gómez García

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad CEU San Pablo de Madrid y Máster en Dirección Pública por el Instituto de Estudios Fiscales y la Escuela de Organización Industrial. Pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado y al Cuerpo Técnico de Auditoría y Contabilidad.

Ha desempeñado diversos cargos en el Ministerio de Hacienda, entre otros Interventor Delegado del Fondo de Reestructuración Ordenada Bancaria (FROB), de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y del Instituto de la Juventud y Director Adjunto del Gabinete del Secretario de Estado de Hacienda y Presupuestos. Ha sido Director General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento entre 2009 y 2012.

Actualmente era Interventor Delegado del Servicio Público de Empleo Estatal y miembro del Comité Presupuestario del Consejo de Europa.

Juan Antonio López Aragón

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada y funcionario de carrera del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado.

Actualmente es asesor del Ministro de Fomento.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Con anterioridad, desempeñó distintas responsabilidades en el ámbito del Ministerio de Fomento en la Secretaría General de Infraestructuras, la Dirección General de Carreteras y el CEDEX, así como en el Ayuntamiento de Madrid.

Ricardo Mar Ruipérez

Licenciado en Derecho y Dirección y Administración de Empresas por la Universidad Pontificia Comillas (ICADE E-3) en la actualidad desempeña el cargo de Asesor de Relaciones Institucionales e Internacionales en el Gabinete del Ministro de Fomento y es miembro del Consejo de Administración de Renfe Operadora y del Consejo Rector de Puertos del Estado. Anteriormente fue, desde 2012 hasta junio de 2018, Jefe de Relaciones Internacionales en la Dirección de Internacional de ADIF.

Durante los años 2009 a 2011 fue Director Adjunto de Planificación del Gabinete del Ministro de Fomento y miembro del Consejo de Administración de Renfe Operadora y desde 2004 hasta 2009 asesor de la Ministra de Fomento.

Beatriz Marco Arce

Licenciada en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid y funcionaria de carrera del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Desde julio de 2018 es Jefa del Gabinete Técnico de la Subsecretaria del Ministerio para la Transición Ecológica. Con anterioridad ha ocupado distintos puestos en la Secretaria de Estado de Turismo: Subdirectora General de Conocimiento y Estudios Turísticos; Subdirectora General adjunta de Estrategia y Servicios al sector público; Subdirectora General de Cooperación y Competitividad Turística. Asimismo, ha sido Consejera de Turismo de la Embajada de España en Japón, Corea y Taiwán, Chicago y Miami, Colombia y Venezuela.

Mª. José Rallo del Olmo

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y Licenciada en Economía por la UNED. Además, tiene un Máster en Análisis y Gestión de Políticas Públicas por la Universidad Carlos III y ha cursado el Programa de Liderazgo para la Gestión Pública del IESE.

Pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 1998, habiendo desempeñado toda su carrera profesional desde esa fecha en el Ministerio de Fomento. Durante estos años ha ocupado, entre otros, los puestos de Jefa del Gabinete Técnico de la Secretaria General de Transporte, Subdirectora General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras y Vocal Asesora del Gabinete del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación.

Pascual Villate Ugarte

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Escuela Técnica Superior de Madrid y Máster en Gestión Pública por la Universidad Complutense de Madrid. Pertenece al Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Información de la Administración General del Estado.

Inicia su carrera profesional en EPTISA y VISA España. Ingresa en la Administración Pública en 1993, desempeñado diversos puestos en los Ministerios de Economía y Hacienda y Medio Ambiente, departamento este último donde ocupo los de Jefe de la Oficina Presupuestaria y Subdirector General de Medios Informáticos y Servicios. En 2005 se incorpora al Ministerio de Fomento como Director de la División de Programación de Inversiones y en 2008 es nombrado Director General de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Planificación de dicho Ministerio, donde permanece hasta 2010. Desarrolla su actividad en INECO hasta 2013, como Delegado en la Zona Norte de España y desde la primavera de 2012 como Director comercial para el territorio nacional.

En 2013 se reincorpora al Ministerio de Fomento como consejero técnico de la Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte y desde diciembre de ese mismo año ocupa el puesto de Subdirector General de la citada Subdirección

Ha sido consejero del Consejo de Administración ADIF entre enero de 2014 y abril de 2015 y del de RENFE Operadora en dos periodos, el primero entre mayo de 2008 y julio de 2010, y el segundo desde abril de 2015 hasta la actualidad

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afecten a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Durante el ejercicio 2018 se han producido los siguientes movimientos en el seno del Consejo de Administración:

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Isaías Táboas Suárez	▪ D. Juan Alfaro Grande
▪ Dª. Cristina Carcelén Hurtado	▪ Dª. Patricia Crespo González
▪ Dª. Ana de la Cueva Fernández	▪ Dª. Pilar Garrido Sánchez
▪ D. Francisco Ferrer Moreno	▪ Dª. Irene Garrido Valenzuela
▪ Dª. María del Carmen García Franquelo	▪ D. Jaime Haddad Sánchez de Cueto
▪ D. Jesús Manuel Gómez García	▪ Dª. Elena Martín Córdova
▪ D. Ricardo Mar Ruipérez	▪ Dª. Rosana Navarro Heras
▪ Dª. Beatriz Marco Arce	▪ Dª. María Jesús Romero de Ávila Torrijos
▪ Dª. María José Gualda Romero	▪ D. Alberto Nadal Belda

No se han registrado modificaciones que afecten a las normas de funcionamiento interno del Consejo de Administración de RENFE-Operadora.

Convocatorias de reunión

El Consejo de Administración se reúne, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente o a petición, al menos, de la mitad de los Vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad y, al menos, once veces al año. Pueden asistir a las reuniones del Consejo de Administración, con voz pero sin voto, todas aquellas personas que, a solicitud de dicho Consejo o a instancias del Presidente, sean convocadas por éste.

La convocatoria del Consejo de Administración se cursa por el Secretario del Consejo, por escrito, al menos con cuarenta y ocho horas de antelación, recogiendo el orden del día de los asuntos a tratar.

El Presidente puede convocar reuniones extraordinarias sin sujeción al plazo anterior, si existiera a su juicio, motivo fundado o a petición, al menos, de un tercio de los Vocales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario o de quienes los sustituyan, deben estar presentes o representados, en primera convocatoria, la mitad, al menos, de los Vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria debe transcurrir, al menos, el plazo de una hora.

En el año 2018, el Consejo de Administración de RENFE-Operadora celebró XX sesiones en las siguientes fechas:

Nº de sesión	Fecha
148	31 de enero de 2018
149	27 de febrero de 2018
150	21 de marzo de 2018
151	26 de abril de 2018
152	30 de mayo de 2018
153	27 de junio de 2018
154	31 de julio de 2018
155	24 de septiembre de 2018
156	29 de octubre de 2018
157	26 de noviembre de 2018
158	17 de diciembre de 2018
159	28 de diciembre de 2018 (extraordinario)

Régimen de adopción de acuerdos

Los acuerdos del Consejo de Administración se toman por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. En caso de empate, el Presidente tiene voto de calidad.

Dietas por asistencia a las sesiones del Consejo de Administración

Los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Secretario de Estado de Presupuestos y Gastos por delegación del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, a iniciativa del Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio. Hay que significar que los Vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Presidente

El Presidente de RENFE-Operadora se nombra mediante Real Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

Funciones

Corresponde al Presidente:

- Ostentar la representación de la entidad en juicio y fuera de él, en cualquier acto y contrato y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Acordar la convocatoria, presidir y fijar el orden del día de las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates que puedan producirse en las votaciones con su voto de calidad.
- Velar por el cumplimiento del Estatuto y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- Ejecutar los acuerdos del Consejo de Administración.
- Ostentar la jefatura superior de todo el personal y ejercer la alta inspección de los servicios de la entidad y la vigilancia del desarrollo de su actividad.
- Proponer al Consejo de Administración la estructura de la organización y determinar la plantilla en el marco de los criterios y directrices aprobados por el Consejo de Administración.
- Acordar el nombramiento y cese del personal directivo de la entidad, debiendo informar de los mismos al Consejo de Administración, y contratar al personal no directivo, fijando sus retribuciones con arreglo a los criterios definidos por el Consejo de Administración y a lo establecido, en su caso, por el correspondiente convenio colectivo, dentro del marco de actuación a que se refiere el artículo 22 del Estatuto.
- Someter al Consejo de Administración las tarifas que éste deba aprobar o modificar y las que deban ser propuestas a la Administración para su aprobación ulterior.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las propuestas de contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse.
- Proponer al Consejo de Administración el programa de actuación plurianual de la entidad y sus presupuestos de explotación y de capital.
- Actuar como órgano de contratación en los contratos cuyo importe no exceda de 6.000.000 de euros, sin perjuicio de las facultades que al Consejo de Administración atribuye el artículo 9.g) del Estatuto y de su obligación de informar, semestralmente, al referido órgano, de las actuaciones realizadas en el ejercicio de estas competencias.
- Acordar el ejercicio de las acciones y de los recursos que correspondan a la entidad en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y los Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado y jurisdicción.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación de resultados.
- Ordenar los gastos y pagos de la entidad y efectuar toda clase de cobros, cualquiera que sea su cuantía.
- Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas al Consejo de Administración.
- Formular las cuentas anuales que deban rendirse al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con la normativa presupuestaria.
- Rendir las cuentas anuales por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado, acompañadas del informe de auditoría, así como del informe de gestión y el previsto en el artículo 129 de la Ley General Presupuestaria.
- Desempeñar las demás funciones que le atribuya el Estatuto y cualesquiera otras normas aplicables, las no conferidas expresamente a otros órganos de la entidad, así como las que le delegue, en su caso, el Consejo de Administración.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Excepcionalmente, en los casos de urgente necesidad, el Presidente puede adoptar las decisiones reservadas a la competencia del Consejo de Administración, viniendo obligado a dar cuenta a éste de los acuerdos adoptados, en la primera reunión ordinaria que celebre con posterioridad a la adopción de los mismos, a fin de que sean ratificados.

Sociedades Mercantiles Estatales

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

La estructura de Gobierno de cada una de las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe se encuentra recogida en el Título III de sus Estatutos ("Órganos de la sociedad", artículos 9 a 22).

Los órganos de Administración y Gobierno de las 4 sociedades filiales son:

1. El Consejo de Administración.
2. La Junta General de Accionista.

Consejos de Administración de cada una de las Sociedades Mercantiles Estatales

Estatutariamente y por decisión del accionista único de las sociedades filiales, se establece que las sociedades estén regidas y administradas por un Consejo de Administración.

La composición del Consejo de Administración de cada una de las 4 sociedades filiales del Grupo Renfe, sus funciones, el régimen de reuniones y de sus acuerdos, etc., están definidos en sus Estatutos, los cuales fueron presentados en el Registro Mercantil de Madrid e inscritos en el momento de la constitución de las sociedades.

Funciones

Al Consejo de Administración le corresponde la gestión, administración y representación (en juicio o fuera de él) de la sociedad con las facultades que le atribuyen la Ley y sus Estatutos.

Delegación de Funciones

El Consejo de Administración puede, con sujeción a las disposiciones legales vigentes, delegar sus facultades y atribuciones en una Comisión Ejecutiva y/o uno o varios Consejeros Delegados, con la composición y el régimen de funcionamiento que el propio Consejo determine. La delegación podrá ser solidaria o mancomunada.

En ningún caso podrán ser objeto de delegación, la rendición de cuentas y la presentación de balances a la Junta General, ni las facultades que ésta conceda al Consejo, salvo que fuera expresamente autorizado para ello.

En aplicación del artículo 249 bis, del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital (en adelante, TRLSC) no podrá delegar, en ningún caso, las siguientes funciones:

a. La supervisión del efectivo funcionamiento de las comisiones que hubiera constituido y de la actuación de los órganos delegados y de los directivos que hubiera designado.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

b. La determinación de las políticas y estrategias generales de la sociedad.
c. La autorización o dispensa de las obligaciones derivadas del deber de lealtad conforme a lo dispuesto en el artículo 230 del TRLSC.
d. Su propia organización y funcionamiento.
e. La formulación de las cuentas anuales y su presentación a la Junta General.
f. La formulación de cualquier clase de informe exigido por la ley al órgano de administración siempre y cuando la operación a que se refiere el informe no pueda ser delegada.
g. El nombramiento y destitución de los consejeros delegados de la sociedad, así como el establecimiento de las condiciones de su contrato.
h. El nombramiento y destitución de los directivos que tuvieran dependencia directa del Consejo o de alguno de sus miembros, así como el establecimiento de las condiciones básicas de sus contratos, incluyendo su retribución.
i. Las decisiones relativas a la remuneración de los Consejeros, dentro del marco estatutario y, en su caso, de la política de remuneraciones aprobada por la Junta General.
j. La convocatoria de la Junta General de accionistas y la elaboración del orden del día y la propuesta de acuerdos.
k. La política relativa a las acciones o participaciones propias.
Las facultades que la Junta General hubiera delegado en el Consejo de Administración, salvo que hubiera sido expresamente autorizado por ella para subdelegarlas.

Estructura y Composición

La composición de los Consejos de Administración a 31 de diciembre de 2018, para cada una de las 4 sociedades mercantiles estatales, es como sigue:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
Dª. Anna Balletbó i Puig (Consejera)
D. José Luis Cachafeiro Vila (Consejero)
Dª. Elena Espinosa Mangana (Consejera)
Dª. María del Carmen García Franquelo (Consejera)
Dª.- Marta Torralvo Liébanas (Consejera)
D. Teófilo Beltrán Serrano (Consejero)
D. Pedro José Gálvez Muñoz (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vice Secretaria no Consejera)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. José Luis Cachafeiro Vila (Consejero)
Dª. María del Carmen García Franquelo (Consejera)
D. José García García (Consejero)
D. Álvaro Rodríguez Dapena (Consejero)
D. Joan Torres Carol (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vice Secretaria no Consejera)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Jordi Prat Soler (Consejero)
D. José Luis Cachafeiro Vila (Consejero)
Dª. María del Carmen García Franquelo (Consejera)
D. Manuel Gómez Acosta (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vice Secretaria no Consejera)

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Francisco Bonache Córdoba (Consejero)
D. Alejandro Cros Bernabéu (Consejero)
D. Manuel Fresno Castro (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Puente Peláez (Vice Secretaria no Consejera)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afectan a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Las modificaciones que se han producido en la composición de los Consejos de Administración de las Sociedades Mercantiles Estatales durante el ejercicio 2018 han sido las siguientes:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Isaías Táboas Suárez	▪ D. Juan Miguel Báscones Ramos
▪ Dª. Anna Balletbó i Puig	▪ D. Cecilio Gómez-Comino Barrilero
▪ D. José Luis Cachafeiro Vila	▪ Dª. María Jesús Romero de Ávila Torrijos
▪ Dª. María del Carmen García Franquelo	▪ D. Luis Francisco Minayo de la Cruz
▪ Dª.- Marta Torralvo Liébanas	▪ D. Juan Alfaro Grande
▪ D. Teófilo Beltrán Serrano	
▪ D. Pedro José Gálvez Muñoz	
▪ Dª. Elena Espinosa Mangana	

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Isaías Táboas Suárez	▪ D. Juan Alfaro Grande
▪ D. José Luis Cachafeiro Vila	▪ D. Cecilio Gómez-Comino Barrilero
▪ Dª. María del Carmen García Franquelo	▪ D. Juan Miguel Báscones Ramos
▪ D. José García García	▪ Dª. María Jesús Romero de Ávila Torrijos
▪ D. Álvaro Rodríguez Dapena	▪ D. Luis Francisco Minayo de la Cruz
▪ D. Joan Torres Carol	

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Isaías Táboas Suárez	▪ D. Cecilio Gómez-Comino Barrilero
▪ D. Jordi Prat Soler	▪ D. Abelardo Carrillo Jiménez
▪ D. José Luis Cachafeiro Vila	▪ D. Ramón Azuara Sánchez
▪ Dª. María del Carmen García Franquelo	▪ D. Juan Miguel Báscones Ramos
▪ D. Manuel Gómez Acosta	▪ Dª. María Jesús Romero de Ávila Torrijos
	▪ D. Luis Francisco Minayo de la Cruz
	▪ D. Juan Alfaro Grande

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Isaías Táboas Suárez	▪ D. Juan Alfaro Grande
▪ D. Francisco Bonache Córdoba	
▪ D. Alejandro Cros Bernabéu	
▪ D. Manuel Fresno Castro	

Convocatorias de reunión

El art. 19 de los Estatutos establece los casos en los que el Vicepresidente, si hubiera sido designado, o no habiendo sido designado cualquier otro Consejero, con carácter excepcional, podrá convocar Consejo de Administración y formar el orden del día.

Asimismo, el Consejo podrá celebrar reuniones por vía telefónica o a través de videoconferencia siempre que se pueda garantizar la identidad de los Consejeros asistentes por estos medios.

Se deberá proporcionar a todos los miembros del Consejo cualquier información o documentación disponible y necesaria para la adopción de acuerdos en el seno de una reunión.

Todo Consejero podrá hacerse representar en sus Consejos de Administración por medio de otra persona, que deberá ostentar también la cualidad de Consejero de la sociedad con cargo vigente. La representación deberá conferirse por escrito y con carácter especial para cada reunión, y podrá incluir instrucciones en cuanto al sentido del voto en cada uno de los puntos incluidos en el orden del día.

Las discusiones o acuerdos de los Consejos se llevarán a un libro de Actas y cada Acta será firmada por el Presidente y el Secretario o por quienes les hubieran sustituido en la reunión a la que se refiere el Acta.

Régimen de adopción de acuerdos

Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes a la sesión (presentes o debidamente representados), a excepción de aquellos casos para los que la Ley exige el voto favorable de las dos terceras partes de los componentes del Consejo.

En caso de no poderse llegar a dicha mayoría en la toma de acuerdos, el Presidente tendrá voto de calidad para deshacer los posibles empates en las votaciones.

Dietas por asistencia a las sesiones de los Consejos de Administración

El cargo de administrador no será retribuido.

Junta General de Accionistas de las cuatro Sociedades Mercantiles Estatales

Las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe tienen el carácter de sociedad unipersonal, ya que es la entidad pública empresarial RENFE-Operadora su único accionista.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

En estos casos, el socio único ejercerá las competencias de la Junta General (art. 15 del TRLSC), como órgano deliberante en que se manifiesta la voluntad social por decisión de la mayoría en los asuntos de su competencia.

Clases de Juntas Generales

Las Juntas Generales de accionistas podrán ser ordinarias o extraordinarias y habrán de ser convocadas por el Consejo de Administración de la sociedad filial correspondiente.

La Junta General ordinaria, se reunirá necesariamente dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio para censurar la gestión social, aprobar, en su caso, las cuentas del ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación del resultado.

El Presidente y el Secretario de la Junta General, serán los mismos del Consejo de Administración de la sociedad filial.

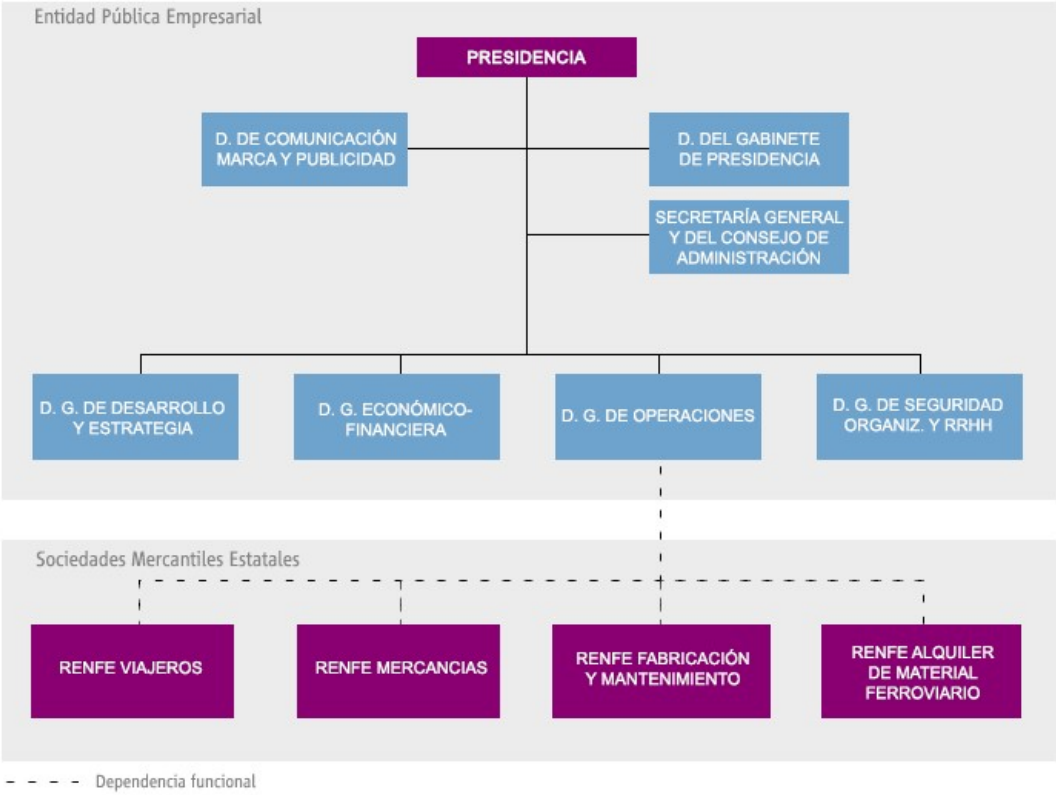
Adopción de Acuerdos y Actas

Las deliberaciones y acuerdos del Accionista Único, se harán constar en Actas extendidas o transcritas en un libro registro especial y serán firmadas por el Presidente y el Secretario.

Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección

Las funciones, estructura y composición del Comité de Dirección quedan definidas por el Presidente de la Entidad, quien posteriormente informa al Consejo de Administración

A 31 de diciembre de 2018, el Comité de Dirección estaba formado por el Presidente, por cuatro Directores Generales, un Secretario General y del Consejo de Administración, dos Directores y los cuatro Directores Generales de las sociedades filiales.



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Nombre y apellidos	Cargo
Isaías Táboas Suárez	Presidente
Jose Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos
Marta Torralvo Liébanas	Dirección General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llaurado	Dirección General de Desarrollo y Estrategia
Jose Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
Diego J. Molero Alonso	Dirección del Gabinete de Presidencia
Ángel Faus Alcaraz	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Ramón Azuara Sánchez	Director General de Renfe Viajeros
Abelardo Carrillo Jimenez	Director General de Renfe Mercancías
Félix Pintado Palacio	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario

De los 12 miembros que forman parte del Comité de Dirección de Renfe a 31 de diciembre de 2018, 1 es mujer (8,33%) y 11 hombres (91,67%).

Perfiles de los integrantes del Comité de Dirección

Isaías Táboas Suárez

Licenciado en Historia y ha obtenido diplomas de postgrado en Función Gerencial en la Administración Pública en ESADE y en Dirección de Marketing en EADA.

Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público ha sido Secretario de Estado de Transportes (2010-2011), Secretario General de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya (2006-2010) y Director del Gabinete del Ministro de Industria (2004-2006). Anteriormente fue Director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Renfe y Delegado de Patrimonio y Urbanismo en Catalunya y Aragón (1991-1996).

En el ámbito privado ha estado vinculado a la Universitat Oberta de Catalunya como director de Editorial UOC y Eureca Media SL (1996-2004) y como Director de Proyectos (2012-2013).

En la actualidad era Presidente del Consejo Editorial de Observatorio de las Ideas, así como socio fundador de las sociedades Global Transport Register SL y Global Line SL.

Ocupa el cargo de Presidente de Renfe-Operadora desde julio de 2018

José Luis Cachafeiro Vila

Licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Santiago. Hasta ahora era subdirector de Planificación Estratégica y Estudios en Adif y fue secretario general de Transportes en el Ministerio de Fomento entre 2009 y 2012 y presidente de Intercontainer Ibérica. Con anterioridad y dentro de su trayectoria profesional, tanto en Renfe como en Adif, ocupó diferentes puestos como director de Producción de Transporte Combinado, Director de Información y Atención al Cliente en

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Estaciones y Servicios Conjuntos y, en el ámbito de Viajeros, fue también Director Comercial de Regionales y gerente Territorial de Salamanca, entre otros cargos.

Ángel Jiménez Gutiérrez

Licenciado en Sociología por la Universidad Complutense de Madrid, actualmente era responsable de la Gerencia de Área de Estudios, en la Dirección General de Desarrollo y Estrategia de la EPE desde 2017. Entre 2012 y 2017 ha sido también Gerente de Área de Estudios de Mercado y Promoción Comercial, y Gerente de Área de Análisis y Proyectos en la D.G. de Viajeros. Con anterioridad fue Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de la empresa, y Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, Internacional y Relacionales con Adif, entre 2004 y 2012. Con una larga trayectoria en Renfe, ha sido también director de Organización, Comunicación y Desarrollo de Recursos Humanos, director de Comunicación Interna en el área de Recursos Humanos, así como del Gabinete de Prensa de la compañía, entre otras responsabilidades.

Marta Torralvo Liébanas

Licenciada en Economía por la Universidad Autónoma de Madrid, cuenta con una dilatada experiencia profesional en la Administración del Estado. Desde 2007 pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado; desde 2002, al Cuerpo de Gestión de la Hacienda Pública, y dentro de ese organismo, al Cuerpo Técnico de Auditoría y Contabilidad y al Cuerpo Técnico de Hacienda. Entre los años 2008 y hasta ahora ha sido Interventora y Auditora del Estado en la Oficina Nacional de Auditoría y de Control financiero y Auditoría del Sector Público Estatal de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE). Entre sus responsabilidades en este periodo ha realizado diferentes auditorías financieras, de cumplimiento y operativas, y de Contrato-Programa y de costes, en Renfe Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, Aena, Enaire, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Ineco o en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, entre otros organismos. Fue Vocal Asesor de Empresas Públicas en la Subdirección General de Empresas y Participaciones Estatales de la Dirección General de Patrimonio del Estado, y ha impartido diferentes cursos en la Escuela de Hacienda Pública del Ministerio de Hacienda.

Manel Villalante I Llaurado

Ingeniero industrial, y desde 2012 director de Movilidad e Infraestructuras del Transporte en Barcelona Regional Agencia de Desarrollo Urbano. Con más de 30 años de experiencia en temas de movilidad, infraestructuras y transportes, ha sido, entre otros puestos, director general de Transporte Terrestre en la Gobierno de Catalunya, director general de Transporte Terrestre en el Ministerio de Fomento, y ha ocupado diferentes cargos directivos en Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) entre 2004 y 2007, y en Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), entre 2000 y 2004. Ha sido igualmente miembro de diferentes Consejos de Administración como Renfe Operadora, TMB, FGC o Consorcio Sagrera Alta Velocidad. Dirige actualmente el Postgrado en "Smart Mobility: Sistemas Inteligentes de Transport" en la Universidad Politécnica de Catalunya y ha sido profesor de Planificación y Economía del Transporte en la misma universidad.

Jose Luis Marroquín Mochales

Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Letrado de la Junta de Castilla y León, Abogado del Estado. Entre otros puestos ha ocupado el de Abogado del Estado Jefe de la Secretaría General de Comunicaciones, Secretario del Consejo de la Comisión del Mercado de las

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Telecomunicaciones, letrado asesor de Retevisión y de su Consejo de Administración y letrado asesor de Puertos del Estado.

Diego J. Molero Alonso

Licenciado en Derecho y Doctor en Derecho Constitucional por la Universidad Complutense de Madrid, y Máster en Dirección Pública por ESADE – Universidad Ramón Llull.

Ha trabajado en la Administración General del Estado (Ministerio de Educación y Cultura, Ministerio de Asuntos Exteriores, Ministerio de la Presidencia), en la Comunidad de Madrid y también ha sido Asesor Técnico-jurídico del Ayuntamiento de Madrid. Asimismo, fue Director de la Tribuna Americana de Casa de América y Director de la Asesoría Parlamentaria del Ministerio de Fomento.

También ha impartido docencia en la Universidad Complutense de Madrid, como profesor de Derecho Constitucional.

Ángel Faus Alcaraz

Licenciado en periodismo por la Universidad de Navarra, posee una dilatada experiencia en el mundo de la comunicación política e institucional. Hasta la fecha, ha sido director de Comunicación del Grupo Parlamentario Socialista en el Senado, cargo que ocupaba desde 2014, y también director de Comunicación del PSOE en el Congreso de los Diputados durante la primera legislatura de Rodríguez Zapatero. Además, Faus fue subdirector general de comunicación del Ministerio de Defensa con Carme Chacón como ministra.

En la Ejecutiva Federal de PSOE, Ángel Faus ha desarrollado su labor de asesoramiento para las últimos tres direcciones de José Luis Rodríguez Zapatero, Alfredo Pérez Rubalcaba y Pedro Sánchez, ocupando puestos de distinta responsabilidad.

En el campo de la Comunicación Corporativa ha trabajado como consultor para firmas tan reconocidas como Burson Marsteller o Llorente&Cuenca.

Inició su trayectoria profesional en los servicios informativos de la cadena SER, Antena 3 y Tele 5. Ha sido profesor de comunicación política y ponente en diversos seminarios y masters profesionales.

Ramón Azuara Sánchez

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid. Ha desarrollado su trayectoria profesional en RENFE y Renfe-Operadora, empresa en la que ingresó en 1983. Entre otras responsabilidades ha ocupado los puestos de Director de Clientes de Cercanías, Director Comercial y de Planificación de Cercanías, Director de Proyectos e Innovación de Estaciones de Cercanías y Media Distancia, Director de Control de Gestión y Compras de la Dirección General de Viajeros.

Abelardo Carrillo Jimenez

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid y Diplomado en Alta Dirección por IESE (Universidad de Navarra). Ha desarrollado su vida profesional en el Grupo INI, RENFE y RENFE-Operadora, ocupando diferentes cargos directivos desde 1988, como la Dirección General de Servicios de Alta Velocidad-Larga Distancia, la Dirección General de Servicios de Transporte, la Dirección Gerencia de la UN de Cercanías y la de Trenes de Largo Recorrido. También ejerció diferentes cargos de responsabilidad en el ámbito de la innovación, así como la Dirección de la Oficina del Plan Estratégico.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Félix Pintado Palacio

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid y Máster en Dirección Financiera y Control por el Instituto de Empresa. Ha desarrollado su carrera profesional en RENFE-Operadora. En 2004 fue nombrado Director de Control de Gestión y Administración de la UN de alta velocidad. Desde 2006, pasó a desempeñar el cargo de Director de Control de Gestión y Administración en la DG de Alta Velocidad-Larga Distancia. En 2010 se integra como consultor senior en la Oficina del Plan Estratégico de RENFE-Operadora. Posteriormente, en 2012 se incorpora a la DG de Fabricación y Mantenimiento como responsable del área de Control de Gestión y Contratación. En 2015 fue nombrado Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario hasta su nombramiento en 2017 cono Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Joaquín del Moral Salcedo

Ingeniero Naval por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de A Coruña. Ha sido director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, entre enero de 2012 y julio de 2018, consejero de Renfe Viajeros y de Renfe Mercancías, entre febrero de 2014 y junio de 2015. En el Ministerio de Fomento ha desempeñado el puesto de subdirector general de Inspección ante Organismos Internacionales de la Dirección General de Transporte, entre junio de 2008 y enero de 2012, entre otros cargos. En 2018 fue nombrado Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario

Funciones

Las funciones del Comité de Dirección se centran en dirigir la actuación de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora mediante la determinación, impulso y coordinación de las políticas de funcionamiento de la compañía.

Los asuntos objeto de tratamiento en el Comité de Dirección se pueden clasificar, en términos generales, en dos grandes grupos, y, dentro de éstos, en diferentes categorías:

I. Por su alcance formal:

   A. Asuntos para informar.

   B. Asuntos para deliberar, debatir y decidir.

II. Por su contenido:

   A. Asuntos que deben elevarse al Consejo de Administración.

   B. Asuntos que conviene elevar al Consejo de Administración para conocimiento de éste.

   C. Asuntos que deben ser decididos por el Presidente, previa deliberación del Comité de Dirección.

   D. Asuntos que conviene debatir en Comité de Dirección, en cuanto derivados de decisiones de éste o del Consejo de Administración.

   E. Asuntos que, por afectar a varios estamentos de la empresa o por decisión específica del Presidente, se trasladen al Comité de Dirección para información, debate y decisión, según los casos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Retribuciones de los miembros del Comité de Dirección

Los miembros del Comité de Dirección no perciben remuneración específica por asistir a las reuniones.

Convocatorias de reunión

El Comité de Dirección se reúne, con carácter habitual, una vez por semana, sin perjuicio de que pueda ser convocada una reunión en cualquier momento si la urgencia del asunto lo exige.

Modificaciones producidas a lo largo del ejercicio

Formaron parte del Comité de Dirección durante algún período de tiempo del ejercicio 2018 las siguientes personas:

Nombre y apellidos	Cargo
D. Juan Alfaro Grande	Presidente
D. Juan Miguel Báscones Ramos	Director General Económico-Financiero
D. Alberto García Álvarez	Director General de Desarrollo y Estrategia
D. Cecilio Gómez-Comino Barrilero	Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos
D. Francisco Minayo de la Cruz	Director General de Operaciones
D. Ignacio Garay Zabala	Director de Comunicación, Marca y Publicidad
D. Isaías Táboas Suárez	Presidente
D. Jose Luís Cachafeiro Vila	Director General de Operaciones
D. Ángel Jiménez Gutiérrez	Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos
Dª. Marta Torralvo Liébanas	Directora General Económico-Financiera
D. Manel Villalante I Llaurado	Director General de Desarrollo y Estrategia
D. Jose Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
D. Diego J. Molero Alonso	Director del Gabinete de Presidencia
D. Ángel Faus Alcaraz	Director de Comunicación, Marca y Publicidad
D. Ramón Azuara Sánchez	Director General de Renfe Viajeros
D. Abelardo Carrillo Jimenez	Director General de Renfe Mercancías
D. Félix Pintado Palacio	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

D. Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario

Sociedades Mercantiles Estatales

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.

Estructura y composición

La composición de los Comités de Dirección a 31 de diciembre de 2018 de las 4 sociedades filiales, es la siguiente:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Ramón Azuara Sánchez	Director General
D. Miguel Ángel Remacha Fuertes	Director de Servicios Comerciales
D. Manuel Pedrosa Márquez	Director de Cercanías Madrid
D. José Enrique Cortina Vicente	Director de Servicio Público
Dª. Mayte Castillo Vizcaino	Directora de Cercanías de Barcelona
D. Manuel Sempere Luján	Director de Marketing y de Diseño de Producto
D. Francisco Javier Casado Herranz.	Director Técnico.
D. Álvaro Álvarez Illanes	Director de la Producción
D. Amador González Aparicio	Director de RR.HH y Seguridad en la Circulación
Dª. María Isabel Martínez de Pinillos	Directora de Coordinación y Proyectos
Dª. Pilar Amado Castela	Directora de Compras
D. Alfonso Abengozar Tejero	Gerente de Área de Control y Gestión
D. Cecilio Gómez-Comino Barrilero	Gerente de Área de Estaciones
Dª. Paloma García García	Gerente de Área de Sistemas
Dª Carmen Jimenez Berrocal	Jefe de Área de Asesoría Jurídica

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Abelardo Carrillo Jiménez	Director General

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

D. Rocío Huerta Leiva	J. de Coordinación
D. Juan José Fernández Álvarez	Director Gerente LOGIRAIL
D. Andrés Novillo Romero	D. de Producción
D. Alejandro Huergo Luz	D. Comercial
D. Julián Mata Benselán	G. de Mercado Intermodal
D. Juan Sagües Cifuentes	G. de Mercado Siderúrgico
D. Victoriano Castaños Vesga	G. de Mercancías Ancho Métrico
Dª. Mª Jesús Larriba Laguna	G. de Mercado de Automóvil
Dª. Mª Elena Barbo Poza	G. de Mercado de Multiproducto
D. Javier Marcide Castroman	G. de Proyectos Logísticos
Dª. Sara Gil Ferreras	J. de Área de Innovación y Filiales
Dª. Mª Esther Quesada Tocino	J. de Área Internacional
D. Oscar Pérez–Serrano Fúnez	J. de Área de Sistemas y Tecnologías de la Información
Dª Mª del Carmen Rincón Córcoles	G. de Área de Control de Gestión y Compras
D. José María Reyes Hernández	G. de Área de Organización y RRHH
Dª. Fátima Mª Faustino Custodio	J. de Área de Asesoría Jurídica, quien además actúa en calidad de Secretaria del Comité de Dirección

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Félix Pintado Palacio	Director General
D. Joaquín Lizcano Abengózar	Director de G. de Sociedades Participadas y Desarrollo de Negocio
D. Manuel Alcedo Moreno	Director de C. Gestión y Compras
D. José Tomás Martín Jiménez	Director de Mantenimiento de Material OSP
D. Braulio Venero Pedrosa	Gerente de Área de Grandes Intervenciones y Componentes
D. Raúl López Lobo	Gerente de Área de Mantenimiento de Mercancías y otros Clientes
D. Eugenio A. Anubla Lucia	Gerente de Área de Instalaciones

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

D. Juan José Real Sánchez	Gerente de Área de Ingeniería
Dª. Teresa Torres Agudo	Gerente de Área de Organización y RR.HH
D. Mario Esquinas Torres	Gerente de Coordinación
D. J. Ignacio Aguado Fernández	Jede de Área de Asesoría Jurídica

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Joaquín del Moral Salcedo	Director General
D. Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Gerente de Área de Material y Desarrollo de Negocio de Renfe Alquiler
D. Agustín Altemir Allueva	Gerente de Gestión Financiera y Presupuestaria de Renfe Alquiler
D. Francisco Cañamero Palacios	Gerente de Área Comercial
D. Juan Carlos Beiró Mosquera	Gerente de comercialización de activos
Dña. María Puente Peláez	Jefe de área de Asesoría Jurídica

Políticas del Grupo Renfe

El Grupo Renfe mantiene un compromiso de gestión empresarial responsable, siguiendo unos principios fundamentales de ética, transparencia, integridad y buen gobierno. Como prueba de ello:

- Es firmante del Pacto Mundial desde el año 2005, una iniciativa internacional propuesta por Naciones Unidas cuyo objetivo es conseguir un compromiso voluntario de las entidades en Responsabilidad Social, por medio de la implantación de Diez Principios basados en derechos humanos, laborales, medioambientales y de lucha contra la corrupción. Dichos principios son:
    - El respeto de los derechos humanos
    - La no discriminación en el empleo y la ocupación
    - El respeto por las personas
    - Evitar ser cómplice de violaciones de derechos humanos
    - Las relaciones responsables con el entorno
    - El cuidado del medio ambiente
    - El respeto de la normativa anticorrupción
    - Las relaciones responsables con terceros
    - La responsabilidad en el trato con las Administraciones Públicas

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Ha asumido como propios la Declaración Universal de los Derechos Humanos, las Directrices de la OCDE y la Declaración Tripartita de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Cumple con lo dispuesto por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.
- En 2017, el Grupo Renfe se ha adscrito al Código Ético Mundial para el Turismo de la Organización Mundial del Turismo, OMT. Este código es un marco fundamental de referencia para el turismo responsable y sostenible; el Código Ético Mundial para el Turismo es un conjunto omnicomprensivo de principios concebido para orientar a los principales actores del desarrollo turístico. Dirigido a Gobiernos, empresas turísticas, comunidades y turistas por igual, su objetivo es ayudar a maximizar los beneficios del sector, minimizando a la vez sus posibles consecuencias negativas para el medio ambiente, el patrimonio cultural y las sociedades de alrededor del mundo.
- Desde 2002, Renfe es socio de Autocontrol –asociación sin ánimo de lucro que gestiona el sistema de autorregulación publicitario español– y mantiene el compromiso de cumplir, en todas sus comunicaciones comerciales, con el Código de Conducta Publicitaria de Autocontrol, basado en el Código de Prácticas Publicitarias de la *International Chamber of Commerce*.

Respecto a las Políticas concretas en cada una de las cuestiones señaladas por la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, debemos señalar:

Política Medio Ambiental

El objetivo de Renfe respecto al medio ambiente es reducir e incluso eliminar los efectos ambientales ligados a la prestación de sus servicios. Para conseguirlo, la organización da cumplimiento a una Política Ambiental, que se basa en tres ejes fundamentales:

- La plena adecuación ambiental de la operación ferroviaria mediante el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.
- La puesta en valor de los activos ambientales tangibles e intangibles propios de la operación ferroviaria.
- La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.

El compromiso ambiental de Renfe plasma las obligaciones y compromisos que adquiere con el medio ambiente y su entorno social, con el desarrollo sostenible.

Renfe se compromete a:

- Establecer públicamente, y por escrito, sus compromisos ambientales.
- Asumir compromisos ambientales de carácter voluntario, más allá incluso del escrupuloso cumplimiento de la normativa ambiental vigente por parte de Renfe.
- Desarrollar los instrumentos de gestión más adecuados para reducir, e incluso eliminar, dichos impactos ambientales, mediante la dotación adecuada de los medios y procedimientos internos necesarios.
- Establecer cauces adecuados para la participación de las partes interesadas en la gestión ambiental de Renfe.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Comprobar la eficacia de su gestión ambiental mediante el control de su implementación y cumplimiento, y mediante su actualización y adaptación permanente a las demandas de la sociedad.

En este sentido se prevé la actualización y adaptación de la Política Ambiental del Grupo Renfe en el próximo año.

Política Social y de Personal

Entre los retos planteados para el Grupo Renfe en 2018, en lo que se refiere al compromiso con los empleados se encuentra dar respuesta a un proceso necesario de rejuvenecimiento de su plantilla, y ganar en competitividad y productividad, para poder abordar el proceso de liberalización del mercado de viajeros en las mejores condiciones.

En este proceso de renovación, con la incorporación de nuevos profesionales, uno de los retos que tiene la empresa es garantizar la transmisión del conocimiento en el proceso de sustitución de los profesionales que salen y la adaptación de sus recursos a las nuevas necesidades.

Para ello, se ha trabajado desde todos los ámbitos de la gestión de recursos humanos con programas que abordan el desarrollo profesional para las nuevas incorporaciones, así como programas de desarrollo profesional por colectivos tanto operativos de conducción, comercial, mantenimiento y administración y gestión, como de estructura de apoyo, y de gestión y dirección.

Política relativa al respeto de los derechos humanos

El Grupo Renfe tiene integrado en los principios su código ético su política concreta relativa al respeto de los derechos humanos.

Política relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno

El modelo de integridad del Grupo Renfe en lo que se refiere a la conducta de las personas que intervienen en su funcionamiento, considera el Código Ético del Grupo Renfe (el cual fue aprobado en la sesión del Consejo de Administración de RENFE-Operadora de 29 abril de 2014) un pilar básico en el que se sustenta el entorno de control, cumplimiento, ética y buen gobierno corporativo.

El Código Ético del Grupo Renfe supone un paso más en el compromiso de la Organización con la ética y la integridad que rigen su gestión empresarial y su cultura corporativa. Se articula alrededor de las principales directrices y principios internacionales sobre transparencia y buen gobierno, y su contenido establece el marco de actuación de los empleados del Grupo Renfe en su desempeño laboral diario y su interacción con otros empleados, clientes, proveedores, la Administración y la sociedad en general.

Los principios de conducta recogidos en el Código Ético del Grupo Renfe establecen unas pautas generales de actuación que orientan a todos los empleados del Grupo durante el desempeño de su actividad profesional, tomando como referencia la Misión, la Visión y Valores del Grupo Renfe, su estrategia de Responsabilidad Social Empresarial y de Sostenibilidad y sus compromisos como firmante de los Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Este Código Ético se aplica a todas las empresas y sociedades del Grupo Renfe, independientemente del país en el que desarrolle sus actividades.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Su cumplimiento se entiende sin perjuicio del estricto cumplimiento, en cada caso, de las leyes de cada uno de los países donde la organización opera y del respeto a los principios éticos de sus respectivas culturas y de la normativa interna del Grupo, en especial la relativa a seguridad en la circulación. En la medida en que dichas normas internas establezcan obligaciones más rigurosas que las recogidas en el Código Ético, serán de aplicación preferente aquellas más rigurosas.

Los principios de actuación son:

- Respeto de los derechos humanos
- No discriminación en el empleo y la ocupación
- Respeto por las personas
- No ser cómplice de violaciones de los derechos humanos
- Relaciones responsables con el entorno
- Cuidado del medio ambiente
- Anticorrupción
- Lealtad a la empresa
- Cumplimiento de la ley
- Integridad, profesionalidad y competencia
- Confidencialidad
- Utilización de recursos
- Relaciones responsables con terceros
- Relación con Administraciones Públicas

El Grupo Renfe tiene publicado su Código Ético en la extranet Web Corporativa pudiendo acceder al mismo cualquier tercero, así como en la Intranet a disposición de todos los empleados. El conocimiento del Código Ético se incluye como parte de la formación que reciben las nuevas incorporaciones que comienzan a trabajar en el Grupo.

Este hecho pone de manifiesto el esfuerzo constante de la Organización para que el Código Ético sea conocido y entendido por todos los empleados, así como por todos los grupos de interés en general.

Por otro lado, existe una Comisión del Código Ético que es el Órgano encargado de velar por el cumplimiento del Código Ético, así como de resolver cualquier duda interpretativa en materia de ética e integridad.

Las principales funciones de la Comisión del Código Ético son las siguientes:

- Fomentar la difusión, el conocimiento y el cumplimiento del Código.
- Interpretar las normas emanadas del Código y supervisar la aplicación de las mismas.
- Establecer y gestionar el canal de consulta, notificación o denuncia a través del correo electrónico*: codigoetico@renfe.es*

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

- Investigar los posibles incumplimientos y resolver las dudas o consultas que se formulen a través de dicho canal.
- Garantizar la veracidad y ecuanimidad de cualquier procedimiento iniciado, así como los derechos de las personas presuntamente implicadas en un posible incumplimiento.
- Revisar el Código periódicamente con el objetivo de ajustar sus requerimientos a las necesidades de la organización y su relación con el entorno y con sus grupos de interés, considerando asimismo las sugerencias y propuestas que realicen los empleados del Grupo Renfe. Cualquier revisión o actualización del presente Código Ético requerirá la aprobación por el Consejo de Administración de Grupo Renfe.

Otro de los pilares básicos del compromiso del Grupo con la ética y la integridad es la **prevención de delitos en materia de responsabilidad penal de las empresas (artículo 31. Bis del Código Penal).**

El Grupo Renfe desde el ejercicio 2013 trabaja en una serie de hitos con el objetivo de crear una verdadera cultura de cumplimiento corporativa y transmitirla a todos los miembros de la Organización.

Entre estos hitos destaca la reciente aprobación (diciembre 2018) de la **Política de Cumplimiento Normativo y Cumplimiento Normativo Penal del Grupo Renfe** que, en línea con los compromisos de nuestro Código Ético, pretende reforzar la voluntad del Grupo de dar cumplimiento a los valores que demanda nuestra sociedad en relación a la honestidad, la transparencia y la observancia estricta de la legalidad.

Con esta Política, que forma parte del **Modelo Organizativo y de Gestión para la Prevención de delitos penales de las personas jurídicas** del Grupo Renfe (Compliance Penal), el Grupo Renfe, pretende seguir a la vanguardia del cumplimiento normativo y de la prevención de irregularidades, y dar un paso más en el compromiso de mejora continua de la Organización para situarse en los más altos estándares en materia de ética, integridad y profesionalidad en el desarrollo de nuestros negocios y desempeño de su actividad.

Los Principios y Fundamentos sobre los que se articula la Política de Cumplimiento Normativo y la de Cumplimiento Normativo Penal (Compliance) del Grupo Renfe, así como todos los elementos que se integran y/o derivan de la misma (p.ej.- procesos, políticas, manuales, modelos, etc), son los que se detallan a continuación:

a) Respeto absoluto por el cumplimiento de la legislación vigente que le sea de aplicación al Grupo Renfe, así como de toda la normativa interna existente.

   El Consejo de Administración del Grupo Renfe pone de manifiesto su absoluto rechazo a cualquier tipo de ilícito o incumplimiento en el seno de la Organización de forma expresa, dejando así constancia de su aversión y rechazo a cualquier posible irregularidad.

b) Hacer llegar, por parte de la Dirección del Grupo Renfe a todos los grupos de interés con los que se relaciona, el conjunto de valores éticos que impregnan la actividad de la Organización y que se ponen de manifiesto en nuestro Código Ético.

c) Creación de un entorno de transparencia, ética y cumplimiento entre nuestros directivos y empleados mediante campañas de divulgación, sensibilización y formación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El Grupo Renfe se compromete a facilitar a sus empleados sesiones de formación, con una frecuencia suficiente, para garantizar la actualización de sus conocimientos en materia de ética y cumplimiento y para que conozcan los avances realizados por la Organización al respecto.

d) Existencia de canales públicos y abiertos a los grupos de interés con los que la Organización se relaciona para que comuniquen cualquier sospecha o presunta irregularidad o incumplimiento, tanto del Código Ético del Grupo Renfe como de cualesquiera otras normativas internas y externas.

   El canal de comunicación actual es: codigoetico@renfe.es y las comunicaciones serán recibidas por la Comisión del Código Ético.

   El Grupo Renfe se compromete a que toda comunicación realizada será investigada con las debidas garantías legales, como por ejemplo ausencia de represalias contra el denunciante, y bajo los más altos estándares de confidencialidad. Por su parte, los directivos y empleados se comprometen a colaborar y cooperar en todo cuanto sea necesario para esclarecer los hechos.

El Reglamento de Funcionamiento de la Comisión del Código Ético del Grupo Renfe recoge la información relativa a su funcionamiento y a la tramitación de las comunicaciones recibidas en el buzón del Código Ético.

e) Se aplicarán sanciones justas, no discriminatorias y proporcionales, de acuerdo con lo establecido en la legislación aplicable en cada momento en caso de que se incumplan las Políticas y / o el Modelo Organizativo y de Gestión para la Prevención de Delitos Penales de las Personas Jurídicas (en adelante, el Modelo); así como en caso de que se lleven a cabo conductas que contribuyan a impedir o dificultar el descubrimiento de delitos y no se ponga en conocimiento de la Comisión del Código Ético los incumplimientos que hubieran podido detectarse.

   A este respecto, cabe mencionar el Régimen Disciplinario del Grupo Renfe como elemento indispensable de nuestro Modelo.

f) Se prestará la asistencia y cooperación que puedan requerir los órganos judiciales, administrativos o cualquier órgano supervisor nacional o internacional, para comprobar el cumplimiento de las obligaciones legales del Grupo Renfe e investigar hechos presuntamente delictivos.

g) El Grupo Renfe se compromete a hacer seguimiento y mantener actualizado su sistema de gestión de riesgos, para garantizar la mejora continua y el buen hacer empresarial, con especial atención a los riesgos penales. Por su parte, desde el Consejo de Administración y la Dirección del Grupo Renfe se manifiesta el compromiso con el impulso constante de una verdadera cultura de prevención interna, siendo crítica la autorregulación y el autocontrol.

Código Ético

Inspirado en los Diez Principios de Pacto Mundial y en otros acuerdos y normas nacionales e internacionales como las Directrices de la OCDE, la Declaración Internacional del Trabajo (OIT) y la Ley 19/2013, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, el Grupo Renfe ha elaborado y comunicado un Código Ético que recoge los principios de actuación que rigen a todos los empleados en materia de derechos humanos, respeto por las personas, relaciones responsables con

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

el entorno, anticorrupción, lealtad a la empresa, integridad, profesionalidad y competencia, confidencialidad o utilización de recursos, entre otros aspectos. Se trata pues del marco de actuación de los empleados en su desempeño laboral diario, en la relación con otros empleados, clientes, proveedores, la Administración y la sociedad en general. Los principios de este Código también son aplicables a los proveedores y otros grupos que interactúan con el Grupo Renfe en la medida que estos valores, principios y normas que en él se recogen puedan serles de aplicación.

El Código Ético del Grupo Renfe se aprobó en el Consejo de Administración de Renfe-Operadora del 29 de abril de 2014 y cuenta con una Comisión del Código Ético que, entre otras funciones, fomenta la difusión y aplicación del Código, modifica sus contenidos en caso de requerirse y gestiona el canal ético.

El Grupo Renfe pone a disposición de sus empleados y de cualquier tercero, un canal (codigoetico@renfe.es), que es un espacio de comunicación, que permite a cualquiera a sus grupos de interés expresar sus dudas, sugerencias o posibles incumplimientos de las normas recogidas en dicho Código. En 2018, se han recibido 13 comunicaciones, 2 se han clasificado como consultas y el resto como denuncias.

Durante el año 2018 se desarrollaron acciones de comunicación con la finalidad de promover el conocimiento y difusión del Código Ético. Asimismo, 51 empleados incorporados al Grupo participaron en sesiones explicativas sobre el Código Ético dentro de su Programa de Acogida en el Grupo al igual que 93 becarios operadores comerciales de la sociedad Renfe Viajeros SME, S.A.

Además, todos los miembros de los Comités de Dirección de las empresas del Grupo junto con los Consejeros de todas las Comisiones de Auditoría y Control asistieron a varias sesiones de formación sobre el Modelo de Compliance Penal y Código Ético.

En 2018, el apartado del Código Ético en la intranet de Renfe contó con 292 consultas y la página web ww.renfe.com registró 1.493 visitas y 151 descargas del documento del Código Ético.

Transparencia

En el marco de la Ley 19/2013 de transparencia, acceso, a la información y buen gobierno, el Grupo Renfe dispone –desde 2014– de un apartado en su página web dedicado a la publicación de información relevante para garantizar la transparencia de su actividad, agrupada por las siguientes materias: funciones, estructura organizativa, información económica y financiera, indicadores, etc. En este último apartado se ofrece, adicionalmente, información sobre las relaciones del Grupo Renfe con sus grupos de interés, la calidad en el servicio, la transparencia en las contrataciones y

convenios, el derecho de acceso a la información y los temas vinculados al buen gobierno corporativo. (http://www.renfe.com/empresa/LeyTransparencia/index.html).

Esta información está a disposición de sus diferentes grupos de interés junto con un enlace al Portal de Transparencia de la Administración General del Estado (AGE), desde donde se accede a información del Grupo Fomento y demás instituciones públicas sujeto de la citada Ley.

Desde el mismo apartado, los ciudadanos interesados en información adicional del Grupo, que es materia de la citada Ley de Transparencia, pueden enviar sus solicitudes a través del Portal de Transparencia de la AGE (http://transparencia.gob.es/).

Durante 2018, Renfe recibió un total de 73 solicitudes de información. Todas fueron atendidas en plazo por la Unidad de Transparencia del Grupo Renfe. El 84% del total de las solicitudes recibidas, es decir,

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

61, correspondían a contenidos regulados por la Ley de Transparencia. En la mayoría de los casos, se concedió el total de la información solicitada. Los temas de interés predominantes de información estaban vinculados a la actividad de la sociedad Renfe Viajeros, seguida por aspectos más corporativos del Grupo.

Durante el 2018, la Unidad de Transparencia de Renfe amplió y estructuró la información disponible del Grupo en la web corporativa, con el objetivo de facilitar su acceso y seguimiento a los distintos grupos de interés.

Sistema de control

En cuanto a la supervisión externa, las empresas filiales del Grupo Renfe, con consideración de empresas del Grupo a efectos de consolidación contable, están obligadas a la supervisión de sus cuentas anuales por un auditor externo. La revisión de cuentas del ejercicio 2018 la realiza la empresa KPMG Auditores, S.L. Las empresas principales del Grupo, dependientes directamente de Renfe-Operadora (Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.).

Por su parte, la entidad pública empresarial Renfe-Operadora está sometida a la supervisión de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), a través de la Oficina Nacional de Auditoría, tanto para las cuentas individuales como para las cuentas consolidadas.

Hay que reseñar que, por la consideración de entidad pública empresarial, y en el caso del resto de sociedades del Grupo por tratarse de entidades de capital público, existen distintas comunicaciones periódicas a Organismos: Tribunal de Cuentas, Banco de España, Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y Ministerio de Fomento, entre otras. Estas comunicaciones implican una supervisión adicional por organismos independientes que dotan de mayor seguridad y fiabilidad a la información del Grupo Renfe.

Asimismo, la supervisión interna está a cargo del Departamento de Auditoría Interna, la cual dota al Grupo de un órgano independiente que ayuda a garantizar el cumplimiento de las normas, políticas, planes, procedimientos y objetivos establecidos, así como la salvaguarda del patrimonio, la fiabilidad e integridad de la información y la utilización económica y eficiente de los recursos, aportando mejoras en los sistemas de control.

Entre las principales labores llevadas a cabo por la Dirección de Auditoría Interna en 2018 destacan la realización de trabajos de auditoría y aseguramiento, así como trabajos de consultoría y otros informes específicos; el desarrollo de un Modelo de Organización y Gestión de Prevención de Riesgos Penales del Sistema de Gestión de Riesgos; y la realización de diversas acciones de comunicación tanto interna como externamente, dirigidas a consolidar una cultura de auditoría en la organización.

También forman parte del sistema de control las Comisiones y Comités encargados de establecer y supervisar dispositivos de control en los distintos ámbitos del Grupo.

Gestión de Riesgos

En el año 2014 se aprobó en Comité de Dirección de RENFE-Operadora la *"Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Renfe"*, la cual fue presentada en el Consejo de Administración de RENFE-Operadora del mes de diciembre de 2014.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La *"Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Renfe"* trata de establecer el marco general de actuación, así como los principios básicos, los procedimientos y las responsabilidades para llevar a cabo el control y la gestión de los riesgos a los que debe enfrentarse el Grupo Renfe.

En la *"Política de Control y Gestión de Riesgos"* se definen las responsabilidades de los distintos miembros de la Organización en relación con la existencia, definición, funcionamiento y supervisión del Sistema de Gestión de Riesgos, siendo el Consejo de Administración el responsable de su existencia y la Alta Dirección el garante de su funcionamiento.

Cabe destacar la creación de una Comisión de Auditoría y Control en la matriz, así como en cada una de sus Sociedades Mercantiles Estatales, encargadas, entre otras funciones, de la supervisión del sistema de control de riesgos.

El objetivo de este Sistema de Gestión de Riesgos es asegurar razonablemente que todos los riesgos significativos son identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Se pretende lograr un entorno donde exista la capacidad de trabajar con riesgos de manera controlada, gestionándolos de una manera activa, permitiendo aprovechar nuevas oportunidades.

Mediante la Gestión del Riesgo se pretende sistematizar los procedimientos y sistemas de control interno ya existentes en la Entidad, así como incrementar u optimizar las medidas de identificación, control y mejora en el caso de que se detectaran debilidades susceptibles de ser cubiertas.

Este Sistema se encuentra actualmente en una fase de desarrollo y evolución (Fase II) para seguir trabajando en la implantación de un modelo eficaz y maduro.

En la metodología de trabajo establecida para el Sistema de Gestión de Riesgos se han definido los siguientes bloques de análisis y gestión:

Riesgos Generales o Empresariales (SGRG):

Son los riesgos de la empresa que podrían afectar a la consecución de sus objetivos. La gestión de los riesgos generales o empresariales es un proceso que permite tratar eficazmente la incertidumbre, identificando riesgos y oportunidades, y optimizando la capacidad de generar valor. Dentro de ellos encontramos riesgos estratégicos, operativos, económico financieros, etc.

Riesgos de Gestión Específica (SGRE)

Son los riesgos susceptibles de materializarse en el ámbito de ciertas áreas o funciones de la empresa, que por sus características se consideran críticos y con una gestión independiente.

Ya se gestionaban con anterioridad a la implantación del Sistema de Gestión de Riesgos. En este bloque se encuadran los riesgos vinculados a las áreas de Seguridad en la Circulación, Riesgos Medioambientales, Autoprotección, Seguridad, Riesgos Laborales y Seguridad de la Información.

Otros riesgos considerados dentro de este ámbito son los riesgos asociados a la posible comisión de delitos con responsabilidad penal de la persona jurídica (Compliance Penal) y los riesgos asociados a la generación de la información financiera, estos últimos gestionados mediante un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF).

Estas cuestiones tienen sus propios sistemas de gestión, con modelos y diseños específicos para abordar de la manera más óptima la gestión, supervisión y mitigación de sus respectivos riesgos, y cumplir, en cada caso, con lo establecido en las correspondientes normativas.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Evolución y medidas adoptadas:

La Organización, en estos últimos años, continúa trabajando en la mejora continua de aquellos sistemas de gestión específica que ya existían, y en la implantación y desarrollo de los sistemas de gestión de riesgos nuevos (Sistema de Riesgos Generales o Empresariales, SCIIF y Modelo de Compliance Penal).

Un ejemplo de estas implantaciones y desarrollos es el SCIIF, que proporciona una seguridad razonable sobre la fiabilidad de la información financiera que se suministra a los grupos de interés, proporcionando una certeza suficiente de que los controles internos funcionan de manera efectiva, para ello documenta los procesos identificados como relevantes. Para cada uno de estos procesos se realiza un análisis de su funcionamiento, identificando los riesgos potenciales asociados, así como los controles mitigadores existentes.

Además, se plantean otros posibles controles y planes de acción a implantar para mejorar el proceso de cara a la cobertura de riesgos que amenazan los objetivos de la información financiera. Todo este proceso queda documentado en las denominadas matrices de riesgos y controles.

De cara a dar cumplimiento a los nuevos requisitos establecidos en distintas normativas, la Organización está trabajando en la creación de un sistema con el fin de asegurar que los riesgos por error, omisión o fraude son controlados.

Este sistema está en fase de implantación y desarrollo y tiene pendiente de aprobación el Manual de Gestión y Supervisión del SCIIF.

Respecto al Sistema de Gestión de Riesgos Generales o Empresariales (SGRG), junto con la propia necesidad de evolución y desarrollo del SGRG contemplada en la Política de Riesgos aprobada, aparece una necesidad adicional: las nuevas ISO 9001:2015 y la ISO14001:2015 para los Sistemas de Gestión de Calidad y Gestión Medioambiental (de aplicación obligatoria en el año 2018 para el mantenimiento de estas certificaciones) establecen como necesario promover el uso del enfoque a procesos y el pensamiento basado en riesgos.

Durante el ejercicio 2018, se ha trabajado intensamente en este ámbito y se ha establecido un Modelo de Gestión de Riesgos Generales o Empresariales basado en la identificación de las amenazas específicas que pueden afectar a cada uno de los procesos recogidos en el Mapa de Procesos del Grupo Renfe.

Con la adopción en el 2018 de este **modelo de riesgos por procesos** se ha realizado una actualización del Catálogo de amenazas o eventos potenciales que pueden afectar al Grupo , así como una actualización de las identificaciones y evaluaciones de los riesgos, sus controles y las acciones mitigadoras en cada proceso; se acerca el SGRG a los gestores, creando cultura de riesgos, promoviendo la participación activa de los trabajadores y propiciando una visión y valoración más realista, en la cual se considerada la experiencia y la búsqueda de la mejora continua.

El SGRG está en fase de implantación y como parte de esta Fase II en la que se encuentra el Modelo, debe aprobarse por la Alta Dirección el Catálogo y el Mapa de Riesgos oficial del Grupo Renfe.

Respecto al sistema de gestión para la prevención de riesgos penales, en el año 2015 se empezó a trabajar en el Modelo Organizativo y de Gestión para la Prevención de delitos penales de las personas jurídicas para el Grupo Renfe y sus sociedades (Modelo de Compliance). Dicho Modelo fue verificado

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

por un tercero independiente, el cual emitió en fecha 4 de noviembre de 2015 un "Informe de Verificación".

Durante el ejercicio 2018 se han realizado importantes trabajos para la actualización del Modelo y se ha realizado una nueva verificación del mismo. En el ejercicio 2018 se ha elaborado también una propuesta de Política de Cumplimiento Normativo y Cumplimiento Normativo Penal del Grupo Renfe y se ha confeccionado una propuesta de régimen sancionador ad hoc para el Modelo de Compliance Penal.

Este Modelo de Compliance recoge un listado de los delitos contemplados en el Código Penal, y el riesgo de los mismos, valorados según el posible impacto y la probabilidad de ocurrencia en el Grupo en función de su actividad. Otros de los trabajos realizados ha sido la actualización del análisis de riesgos penales que el Grupo Renfe había realizado en el 2015, produciéndose un cambio muy significativo en el enfoque pues los riesgos penales ya no se vinculan a la estructura organizativa, sino que se vinculan a los procesos del Grupo Renfe.

Respecto a los indicadores clave de resultados no financieros que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos, en el Sistema de Gestión de Riesgos Generales (SGRG) del Grupo Renfe, a la fecha, no se han definido todavía indicadores pues el SGRG está en estado de implantación y evolución.

Lo mismo sucede con la definición de indicadores clave que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos en el Modelo de Compliance Penal, donde no se han definido todavía indicadores por tratarse de un Proyecto que está todavía en fase de desarrollo.

Como parte del plan de mejora continua de ambos Proyectos, en los próximos años se trabajará para que según los plazos y los recursos aprobados por la Dirección del Grupo Renfe se vayan incluyendo en estas materias los indicadores señalados en la Ley 11/2018.

Riesgos laborales

En materia de Prevención de riesgos laborales (en adelante, PRL) el Grupo Renfe dispone de un Plan de Prevención de riesgos laborales que recoge la política preventiva del Grupo y las pautas para el desarrollo de los objetivos y la implantación de las medidas preventivas necesarias para alcanzarlos. Así mismo, se determina la estructura básica de la gestión de la PRL en el Grupo Renfe.

Para el citado desarrollo, existen diversos procedimientos, protocolos, instrucciones y herramientas de gestión, también contemplados en el Plan de PRL. De éstos, hay que destacar los Procedimientos Operativos de Prevención 1 –Evaluación de riesgos- y 18 –Seguimiento y control del plan de acción preventiva- en los que se establecen los procesos de identificación, evaluación de los riesgos existentes en los puestos de trabajo del Grupo y la implantación de las medidas correctoras que correspondan para garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores.

Tanto el Plan de PRL como los diferentes procedimientos, protocolos, instrucciones y herramientas de gestión están elaborados de acuerdo a lo determinado, principalmente, por la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales y el RD 39/1997, de 17 de enero, por el que se prueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Lucha contra la corrupción y el soborno

Respecto a la lucha contra la corrupción y el soborno, el **Código Ético del Grupo Renfe** supone un paso más en el compromiso de la Organización con la ética y la integridad que rigen su gestión empresarial y su cultura corporativa. Asimismo, como también se ha citado anteriormente, el Grupo Renfe **cuenta con un Modelo de Prevención de Delitos** (Modelo de Compliance Penal) adecuado a la reforma del Código Penal en el año 2015, con el objetivo final de prevenir la comisión de los delitos que hipotéticamente pudieran darse en el seno de la Organización y establecer un sistema eficaz y adecuado de supervisión y control del cumplimiento de la normativa y controles internos que permita identificar de forma temprana cualquier irregularidad o debilidad que pudiera darse en la ejecución de los procesos internos e implementar las medidas necesarias para evitar dichos riesgos.

El Grupo Renfe, con el ánimo de seguir un criterio de máximos y ser prudente en la gestión de los riesgos penales ha analizado todos los delitos de los que podría ser responsable penalmente la persona jurídica, aun cuando la probabilidad y el impacto de su materialización fueran bajo. Más en concreto, se han analizado todos los delitos de los que podría ser directamente responsables sus Sociedades Mercantiles Estatales (artículo 31 bis del Código Penal) como aquellos en los que el Grupo se puede ver afectado de forma indirecta (artículo 129 del Código Penal). La valoración de cada uno de los riesgos penales se ha realizado en términos de probabilidad e impacto.

Durante el ejercicio 2018 se han realizado importantes trabajos para la actualización y verificación del Modelo de Compliance Penal. Entre los trabajos realizados por el Grupo Renfe, para su adecuación a lo establecido en el Código Penal para la prevención de la responsabilidad penal de la persona jurídica (artículo 31.bis), destacan:

- **Modelo de organización y gestión para la prevención de los riesgos penales de las personas jurídicas**

  El Grupo Renfe diseñó su Modelo de Organización y Gestión para la Prevención de los Riesgos Penales del Grupo Renfe desde el año 2014, en base al cual ha estado trabajando. No obstante, el mismo nunca llegó a ser aprobado formalmente por los Órganos con competencias al respecto.

  Es por lo anterior que durante el transcurso del presente Proyecto se ha redactado un Modelo de Organización y Gestión para la Prevención de Riesgos Penales de las Personas Jurídicas que, actualizado, articula y recoge en un solo documento, todas las exigencias del artículo 31.bis.5 del Código Penal.

  El Modelo sigue además los requisitos establecidos en la norma UNE 19601 sobre Sistemas de Gestión de Compliance Penal.

- **Política de cumplimiento normativo y cumplimiento normativo penal**

  Durante el 2018, se ha elaborado una Política de Cumplimiento Normativo y Cumplimiento Normativo Penal del Grupo Renfe, que forma parte del "Modelo de Organización y Gestión para la Prevención de Riesgos Penales de las Personas Jurídicas".

- **Análisis de riesgos penales**

  Uno de los elementos claves de todo modelo de prevención de riesgos penales es el análisis y la valoración de los riesgos penales que podrían dar lugar a la responsabilidad de la persona jurídica (art. 31.bis.5. 1º del CP).

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Durante estos meses de trabajo, se ha realizado una actualización del análisis de riesgos penales que el Grupo Renfe había realizado en el 2015, produciéndose un cambio muy significativo en el enfoque del trabajo respecto a la verificación anterior: los riesgos penales ya no se vinculan a las áreas, sino que se vinculan a los procesos del Grupo Renfe.

- **Sistema disciplinario**

  Otro de los controles de alto nivel exigidos por el artículo 31.bis.5 del Código Penal, en su apartado 5º, es que las organizaciones cuenten con un régimen disciplinario que sancione adecuadamente el incumplimiento de las medidas que establezca el Modelo. Aunque el Grupo Renfe dispone, a través de su Convenio Colectivo, de un completo régimen disciplinario, durante este ejercicio 2018 se ha confeccionado junto con Recursos Humanos una propuesta de régimen sancionador ad hoc para el Modelo de Compliance Penal.

- **Código Ético: Canal Ético, Comisión del Código Ético, Reglamento de Funcionamiento**

  Los Modelos de Organización y Gestión a que se refiere la condición 1ª del apartado 2 del artículo 31.bis del Código Penal *"Impondrán la obligación de informar de posibles riesgos e incumplimientos al organismo encargado de vigilar el funcionamiento y observancia del modelo de prevención".*

  Durante los trabajos de verificación realizados en el 2018, se ha acreditado que desde el año 2014 el Grupo Renfe dispone de un canal ético cuyas comunicaciones las recibe y gestiona una Comisión del Código Ético, la cual realiza sus funciones en base a un Reglamento Interno de Funcionamiento. Hay que señalar que durante este 2018, y con motivos de los trabajos de mejora del Modelo de Compliance Penal, se ha reforzado el tratar todas las comunicaciones recibidas a través del Canal de Denuncias del buzón ético con la máxima confidencialidad mediante de la firma de un compromiso de confidencialidad por todos los miembros de la Comisión del Código Ético y todas aquellas personas que el transcurso de una investigación puedan tener acceso o conocimiento de estas cuestiones.

- **Elaboración clausulados de cumplimiento normativo a proveedores**

  En línea con lo establecido en el Código Ético del Grupo Renfe y en la UNE 19601 se está trabajando en el análisis de la viabilidad de seguir incorporando en los pliegos de condiciones particulares, contratos y/o los acuerdos que suscriba el Grupo Renfe referencias a criterios de *compliance*, código ético, etc.

Para la luchar contra la corrupción y el soborno adicionalmente, el Grupo Renfe cuenta con las medidas, procedimientos y controles recogidos en el **Entorno de Control** de las actividades y departamentos relacionados con temas de auditoría y económico-financieros, los cuales permiten mitigar y controlar estos riesgos y, en consecuencia, los delitos económicos de los que puede ser penalmente responsable la persona jurídica recogidos en nuestro Modelo de Prevención de Delitos, entre ellos actos relacionados con la corrupción y el soborno.

La normativa económico-financiera de la que dispone internamente el Grupo recoge los principales procedimientos administrativos y de políticas contables que aplican a Renfe en sus operaciones.

La elaboración de la información financiera se realiza desde la Dirección General Económico-Financiera. La ejecución presupuestaria y el informe de gestión se preparan desde la Dirección de

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Control de Gestión y Presupuestos; las cuentas anuales individuales y consolidadas se elaboran por la Dirección de Finanzas y Administración y se formulan por el Consejo de Administración de las Sociedades, y por el Presidente en el caso de la Entidad Pública. Además, las Comisiones de Auditoría y Control realizan su función de control y supervisión, de acuerdo con sus normas de funcionamiento y con el soporte del Departamento de Auditoría Interna y Compliance.

Dentro de la normativa económico-financiera existen distintos procedimientos, normas e instrucciones que regulan el control de los gastos e inversiones, los distintos niveles de autorización de los mismos y la necesaria segregación de funciones.

El régimen de contratación y adquisición, aplicable en 2018, para Grupo Renfe se somete a las normas del Derecho Privado sin perjuicio de que para la preparación y adjudicación de los contratos le sea de aplicación lo dispuesto en la legislación de contratación pública.

En los pliegos para cualquier licitación en el Grupo Renfe se asegura la competencia y capacitación técnica y legal, así como la independencia de los licitadores.

Adicionalmente, de cara a seguir mejorando dicho Entorno de Control, desde el ejercicio 2016 el Grupo Renfe se embarcó en un Proyecto de **Sistema de Control Interno de la Información Financiera** (en adelante, SCIIF). El objetivo de este Proyecto es proporcionar fiabilidad y seguridad razonable en todo el proceso, operativo y no operativo, de generación de la información financiera a través de un Sistema de Control Interno similar al que establece la CNMV para las sociedades cotizadas.

Gracias a este Proyecto, el cual se encuentra en una fase inicial, el Grupo Renfe de forma voluntaria cuenta con matrices de riesgos y controles económico-financieros de las operaciones y transacciones más relevantes, en base a criterios cuantitativos y cualitativos.

Todo este sistema se fundamenta en el modelo de líneas de defensa, recogidos en diversos marcos de prestigio internacionalmente reconocidos.

Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación

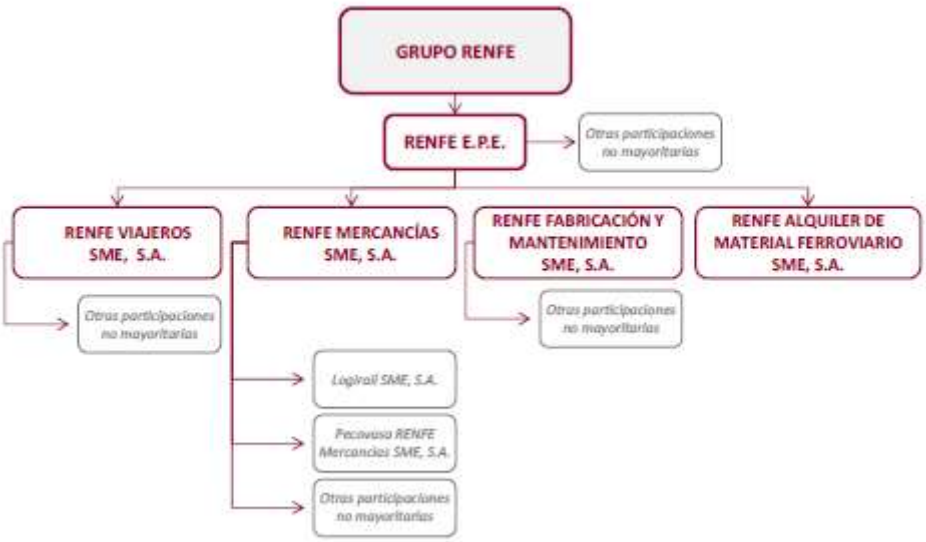
El actual Grupo Renfe-Operadora surge tras la aplicación de los artículos 1 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

El objetivo de dicho RDL, como dice su introducción, es establecer el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización del modo ferroviario, y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público, dotando a la antigua Renfe-Operadora de un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

De forma resumida, la organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a Renfe-Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

El actual esquema societario se presenta de manera resumida en el siguiente gráfico:



Como se ha señalado, la actual entidad pública empresarial Renfe-Operadora quedó constituida como cabecera del grupo de sociedades que se citan y cuyo perímetro de consolidación contable se presenta en el siguiente punto de este informe.

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.

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.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (EPE), tiene participación directa o indirectamente, en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:

Sociedad o Entidad participada	Vinculación	Participación
Renfe Viajeros SME , S.A.	Grupo	100%
Renfe Mercancías SME, S.A	Grupo	100%
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A	Grupo	100%
Renfe Alquiler De Material Ferroviario SME , S.A.	Grupo	100%
Logirail SME, S.A.	Grupo	100%
Pecovasa Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	85,45%
Puerto Seco Ventastur, S.A. (en liquidación)	Grupo	Indirecta a través de PECOVASA
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo	50%
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	49%
Intercontainer Ibérica, S.A (en liquidación)	Multigrupo	46%
Railsider Logistica Ferroviaria, S.A.	Multigrupo	49%
Raisider Ferrocarril, S.L.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Railsider Atlántico, S.A.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Hendaye Manutention	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Railsider Mediterraneo, S.A.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Railsider Terminales Ferroviarios, S.L.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider Atlantico
Construrail, S.A.	Asociada	49%

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Conte Rail, S.A.	Multigrupo	50%
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	40%
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	36,36%
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	Asociada	20,36%
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. (Escisión de Albatros Alcazar, S.A.) (en liquidación)	Multigrupo	50%
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAMM)	Asociada	26,9%
Europeenne Pour La Financement De Materiel Ferroviaire (EUROFIMA)	Asociada	5,22%

Renfe Viajeros SME, S.A.

Renfe Viajeros cuenta a cierre de 2018 con participación en la sociedad Elipsos Internacional, S.A., creada en diciembre de 2000, bajo la fórmula de una *joint venture*. Es una empresa conjunta de derecho español, participada a partes iguales por SVD/SNCF y Renfe Viajeros.

Renfe Mercancías SME, S.A.

Renfe Mercancías está integrada por varias compañías especializadas en las distintas áreas de negocio de la sociedad. Estas sociedades filiales y participadas, en unos casos, le aportan flexibilidad a la hora de realizar algunos de los servicios complementarios al transporte, núcleo de su actividad, y, en otros casos, le permiten contar con socios estratégicos que mejoran su posicionamiento en determinados mercados.

Sociedades participadas por Renfe Mercancías SME, S.A.:

Sociedad o Entidad participada	Participación de Renfe Mercancías SME, S.A.
Logirail SME, S.A	100%
PECOVASA Renfe Mercancías SME, S.A.	85,45%
Alfil Logistics, S.A.	40%
Construrail, S.A.	49%
Conte Rail, S.A.	50%
TRANSFESA, S.A.	20,36%
SEMAT, S.A.	36,36%
Intercontainer Ibérica, S.A. (en liquidación)	46%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	49%

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Intercontainer Interfrigo, S.A. (en liquidación)	3,89%

Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.

Los pliegos de condiciones de las adquisiciones de material rodante realizadas por Renfe desde el año 2000, incluyeron la participación de la división industrial de Renfe en la fabricación de los trenes (hasta un 20%) y en su mantenimiento (hasta un 50%). La fórmula elegida finalmente para la participación de Renfe fue la creación de sociedades mercantiles, con participación del 51% del fabricante adjudicatario y del 49% de Renfe-Operadora. De este modo, se crearon entre 2002 y 2008 un total de seis sociedades de mantenimiento: Nertus, Actren, Btren, Erion y Irvia.

Sociedades participadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.:

		Empresa	
Sociedad o Entidad participada	**Participación de Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.**	**Denominación**	**Participación**
Nertus Mantenimiento Ferroviario y Servicios S.A.	49%	Siemens, S.A.	51%
Actren Mantenimiento Ferroviario S.A.	49%	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF)	51%
Btren Mantenimiento Ferroviario S.A.	49%	Bombardier European Holdings, S.L.U	51%
Erion Mantenimiento Ferroviario S.A.	49%	STADLER Rail Valencia, S.A.U	51%
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	49%	Alstom Transporte, S.A.U.	51%

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Acerca del Informe Anual

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Alcance

Desde el año 2006, Renfe-Operadora ha elaborado su Informe de Responsabilidad Social Empresarial, con el objetivo de transmitir su visión, su estrategia y su desempeño en esta materia. En el Informe del Estado de la Información no financiara y de diversidad 2018 Renfe da cuenta de sus compromisos desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El alcance de la memoria abarca la actividad del Grupo Renfe en los países en los que opera. La mayoría de la información contenida en el informe corresponde a Renfe-Operadora y a sus sociedades: Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Con el fin de ofrecer al lector una visión lo más completa posible acerca del Grupo Renfe y de sus Sociedades, la información sobre las políticas y actuaciones más destacadas, así como los indicadores cuantitativos más relevantes, se presentan con carácter general agrupados por las distintas empresas que configuran el Grupo, en todos los casos en los que la naturaleza de las propias compañías lo permite.

Ley 11/2018 y Estándares internacionales

El presente informe ha sido elaborado de acuerdo a la Ley 11/ 18 sobre información no financiera y de conformidad con la guía Global Reporting Initiative (GRI) en su opción esencial, siguiendo los principios y contenidos definidos en GRI Standards 2016 de aplicación. En 2018 Renfe ha decidido elaborar su informe de acuerdo a la opción de conformidad esencial, reportando al menos un indicador de los aspectos considerados relevantes para la compañía. La selección de aspectos relevantes se ha llevado a cabo en base a los resultados del análisis de materialidad. Este informe constituye el Estado de Información No Financiera de Grupo Renfe en 2018.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores GRI de desempeño de la memoria, se indican las páginas y la cobertura de los requisitos, enfoques de gestión e indicadores. En caso de omisión de los indicadores centrales de desempeño, se explica la razón de la omisión.

Renfe es, desde 2005, una de las empresas firmantes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Por ello se compromete a respetar y promover los diez principios que el Pacto establece en materia de derechos humanos y laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción. Renfe elabora anualmente su informe de progreso mediante la presentación del Informe del Estado de la Información no financiara y de diversidad 2018 de Renfe. El informe se puede consultar en las páginas web de Global Compact, de la Red Española del Pacto Mundial y de Renfe.

Análisis de materialidad

Para la elaboración de este informe Renfe realizó un análisis de materialidad. Para dicho análisis, Renfe ha identificado una relación de asuntos a través del análisis de diversas fuentes de información (estándares de reporting, análisis de prensa e informes de empresas del sector). Esos asuntos han sido posteriormente valorados en función de la relevancia para la compañía y en función de la relevancia para sus grupos de interés.

En el ámbito externo, se han realizado análisis comparativos tanto con empresas del mismo sector como de otros sectores. Asimismo, se ha evaluado la temática de las opiniones e informaciones referidas al Grupo Renfe reflejadas en prensa y redes sociales. Por último, Renfe mantiene con sus grupos de interés una fluida relación de confianza basada en el diálogo continuo, lo que facilita el conocimiento de sus expectativas y la comunicación de las consecuciones alcanzadas respecto a los objetivos empresariales.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Asuntos relevantes

Ambito operacional y de gestión

- Calidad del servicio y satisfacción de los clientes.
- Experiencia del cliente.
- Flexibilidad comercial y oferta especializada.
- Nuevos productos y servicios.
- Seguridad Integral (protección y seguridad, seguridad en la circulación y ciberseguridad)..
- Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización.
- Presencia internacional.

Ambito de Gobierno Corporativo

- Prevención de la corrupción.
- Ética y cumplimiento normativo.
- Gestión del riesgo.
- Transparencia.
- Gobierno y estrategia de empresa.
- Gestión de la cadena de sumnisitro.
- Composición y funcionamiento de los organos de gobierno.

Ambito económico

- Resultados económicos.
- Inversiones.
- Relación económica con las administraciones españolas central y europeas.
- Gestión de los recursos público.

Ambito social

- Relación y diálogo con lo grupos de interés.
- Impacto en las comunidades locales en las que operamos.
- Desarrollo profesional y reconocimiento laboral.
- Comunicación bidireccional y transparente.
- Gestión de la diversidad y la igualdad.
- Salud y seguridad laboral.

Ambito ambiental

- Lucha contra el cambio climático y eficiencia energética.
- Sistemas de gestión ambiental.
- Protección frente al ruido.
- Impactos ambientales diversos (contaminación de suelos y vertidos, prevención de incendios, gestión de residuos, etc.).
- Contribución a la preservación de la diversidad.

A partir de su relevancia, grado de influencia y relación, el Grupo Renfe ha identificado como sus principales grupos de interés los siguientes:

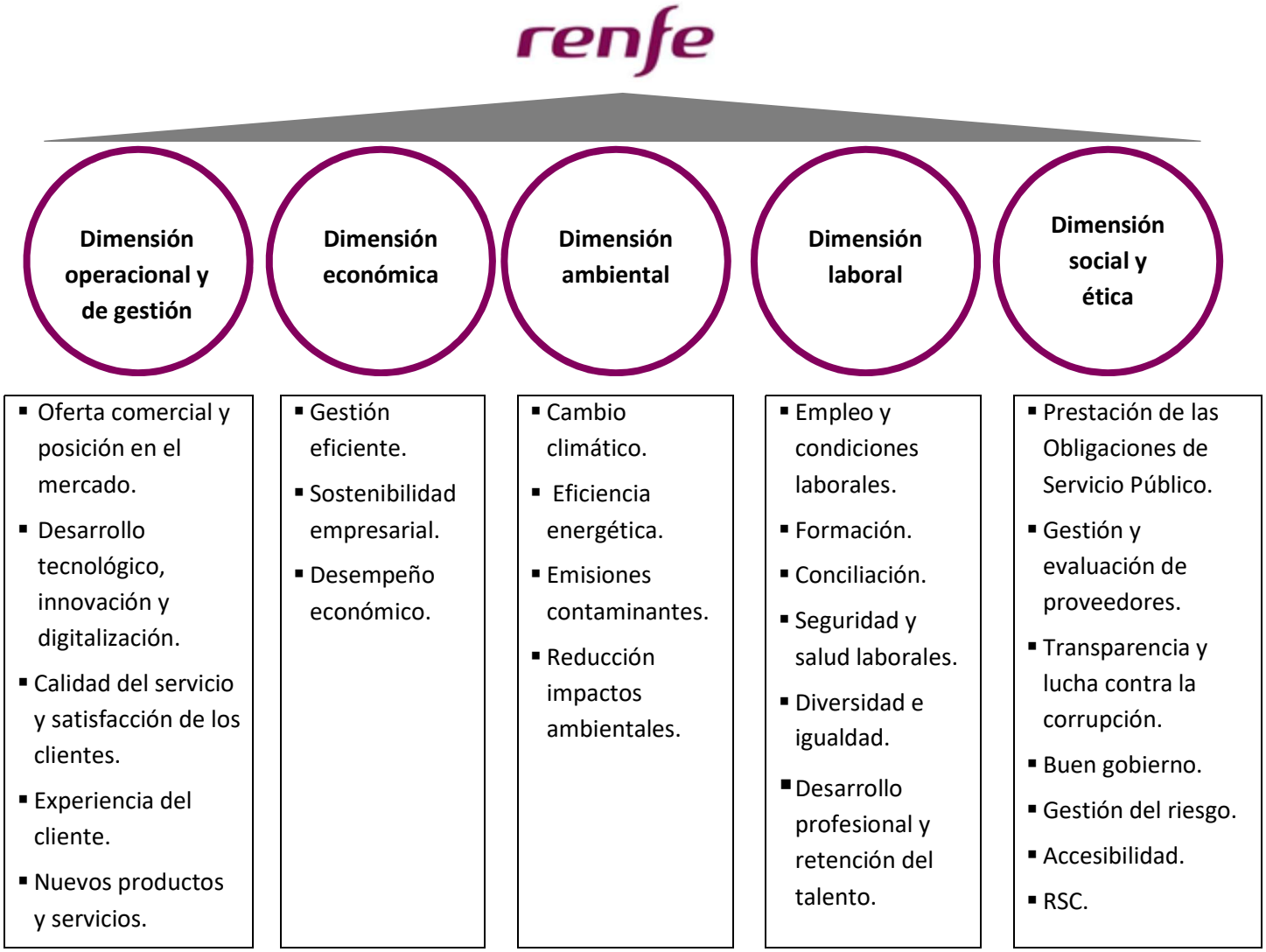
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Principales Grupos de Interés	Canales de comunicación	Asuntos relevantes
Clientes	▪ Canales y puntos de atención al cliente. ▪ Web corporativa. ▪ Redes Sociales. ▪ Encuestas de satisfacción. ▪ Reuniones y comités de Clientes. ▪ Ferias, foros y encuentros. ▪ Campañas de publicidad. ▪ Revista "Club +renfe".	▪ Calidad del servicio y satisfacción de los clientes. ▪ Seguridad Integral (protección y seguridad, seguridad en la circulación y ciberseguridad. ▪ Experiencia del cliente. Nuevos productos. ▪ Flexibilidad comercial y oferta especializada. ▪ Servicios online. ▪ Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización. ▪ Empresa socialmente responsable.
Empleados	▪ Intranet corporativa y Web Corporativa. ▪ Correo electrónico. ▪ Entornos colaborativos 2.0. ▪ Cartas y mensajes personalizados. ▪ Campañas específicas para colectivos. ▪ Reuniones y encuentros informales. ▪ Acciones formativas. ▪ Redes sociales. ▪ Comités de representación. ▪ Puestos de comunicación en centros de trabajo operativos.	▪ Comunicación bidireccional y transparente. ▪ Dirección de la compañía y sostenibilidad empresarial. ▪ Desarrollo profesional y reconocimiento laboral. ▪ Condiciones laborales. ▪ Salud y seguridad laboral. ▪ Construcción de la reputación de Renfe como empleador. ▪ Compromiso con los valores de Renfe.
Proveedores	▪ Perfil del contratante. Licitaciones. ▪ Reuniones. ▪ Congresos, ferias y foros.	▪ Ética y cumplimiento normativo. ▪ Transparencia. ▪ Gestión de la cadena de suministro.
Sociedad	▪ Participación en asociaciones y proyectos nacionales e internacionales. ▪ Encuentros y foros. ▪ Web Corporativa. ▪ Informe Anual de RSE. ▪ Notas de Prensa. ▪ Redes sociales. ▪ Campañas de publicidad.	▪ Obligaciones de Servicio Público. ▪ Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización. ▪ Nuevos productos y servicios. ▪ Programas de responsabilidad social corporativa. ▪ Sostenibilidad ambiental. ▪ Buen gobierno y comportamiento ético.
Administraciones Públicas	▪ Web Corporativa. ▪ Encuentros y foros. ▪ Informe Anual de RSE.	▪ Relación económica con Administraciones españolas y europeas. ▪ Obligaciones de Servicio Público.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

	▪ Notas de Prensa. ▪ Redes sociales. ▪ Relaciones institucionales (Comunidades Autónomas, Administraciones Públicas, Congreso, Senado, etc.)	▪ Inversiones. ▪ Gestión de los recursos público. ▪ Desarrollo tecnológico, innovación y digitalización. ▪ Nuevos productos y servicios. ▪ Programas de responsabilidad social corporativa. ▪ Sostenibilidad ambiental. ▪ Buen gobierno y comportamiento ético.

Del análisis conjunto de los asuntos relevantes para cada grupo de interés y de los aspectos más importantes para la actividad empresarial, se han extraído aquellas materias con mayor impacto y/o relevancia para el Grupo Renfe, que han sido clasificadas en cinco dimensiones (operacional, económica, ambiental, laboral y social y ética)



La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Incluirá su entorno empresarial, su organización y estructura, los mercados en los que opera, sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	**102-1**	Nombre de la organización			▪ Grupo Renfe	4	
	102-2	Actividades, marcas, productos y servicios			▪ Sociedades del Grupo Renfe ▪ Marcas y productos y servicios	7-11	
	102-3	Ubicación de la sede			▪ Sociedades del Grupo Renfe	7-10	
	102-4	Ubicación de las operaciones			▪ Obligaciones de servicio público ▪ Internacionalización ▪ Principales hitos	16-22 27-34	
	102-5	Propiedad y forma jurídica			▪ Naturaleza jurídica y titularidad	120-122	
	102-6	Mercados y servicios (con desglose geográfico, por sectores y tipos de clientela y beneficiarios)			▪ Sociedades del Grupo Renfe ▪ Marcas y productos y servicios ▪ Obligaciones de servicio público ▪ Internacionalización ▪ Principales hitos	7-11 16-22 27-34	
	102-7	Tamaño de la organización			▪ Principales indicadores del grupo ▪ Generando empleo	4-5 48-53	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional; número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo, promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.	**102-8**	Información sobre empleados y otros trabajadores	1, 6	8	▪ Generando empleo	48-53	
	102-9	Cadena de suministro	3, 6	8	▪ Proveedores	24-27	
	102-10	Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro			▪ Proveedores	24-27	
Información detallada sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad, los procedimientos de evaluación o certificación ambiental; los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales; la aplicación del principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.	**102-11**	Principio o enfoque de precaución	7, 8	7, 13	▪ Maximizando ventajas competitivas en Sostenibilidad Descarbonización ▪ Minimizando riesgos ambientales ▪ Gobierno corporativo: Gestión de riesgos	74-90 154-155	Renfe aplica el principio de precaución en materia de aspectos ambientales utilizando preferentemente tecnologías o modelos de gestión no lesivos al medioambiente frente a otras opciones más eficientes, pero de efectos secundarios menos conocidos.
Las acciones de asociación o patrocinio.	**102-12**	Iniciativas externas		17	▪ Accesibilidad en Renfe: Participación en foros externos ▪ Gobierno Corporativo: Políticas del Grupo Renfe	102-103 147-148	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Las acciones de asociación o patrocinio.	**102-13**	Afiliación a asociaciones		17	▪ Relaciones Institucionales Internacionales y de Cooperación ▪ Acuerdos de colaboración con la accesibilidad ▪ Accesibilidad en Renfe: Participación en foros externos	31-32 96-97 102-103	
ESTRATEGIA							
Sus objetivos y estrategias, y los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	**102-14**	Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones					
Los principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.	**102-15**	Impactos, riesgos y oportunidades principales					Durante 2018, la compañía ha seguido avanzando en el Sistema de Gestión de Riesgos Generales de Renfe (SGRG) y en el modelo de Compliance Penal. Asimismo, Renfe tiene identificado los riesgos vinculados a las áreas de Seguridad en la Circulación, Medioambiente, Autoprotección, Seguridad, Riesgos Laborales y Seguridad de la Información. Durante 2019 se va a seguir avanzado en estos asuntos mediante la identificación, priorización, evaluación y medidas de contención y mitigación de riesgos.

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
ÉTICA E INTEGRIDAD							
	102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	1, 2, 6, 7, 10	5, 8, 12, 16	▪ Visión y valores ▪ Gobierno Corporativo: Políticas del Grupo Renfe ▪ Código ético ▪ Transparencia ▪ Sistema de control ▪ Gestión de riesgos ▪ Lucha contra la corrupción y el soborno	6-7 147-160	
	102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	1, 2, 6, 7, 10	5, 8, 12, 16	▪ Código ético ▪ Lucha contra la corrupción y el soborno	152-160	
GOBERNANZA							
	102-18	Estructura de la gobernanza			▪ Órganos de Gobierno de Renfe Operadora. ▪ Sociedades Mercantiles Estatales ▪ Órgano de Gestión interna. Comité de dirección	122-147	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
	102-19	Delegación de autoridad			▪ Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Delegación de funciones ▪ Sociedades Mercantiles Estatales: Delegación de funciones	125 133	
	102-20	Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales			▪ Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Funciones del consejo de administración ▪ Sociedades Mercantiles Estatales: funciones	124-125 133	
	102-21	Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales			▪ Prevención riesgos ambientales: Caso de éxito: Grupo paritario de Trabajo de Medio Ambiente, ejemplo de integración en gestión de riesgos laborales y ambientales. ▪ Diálogo con los Grupos de Interés ▪ Análisis de materialidad	76-77 97-103 166-169	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
	102-22	Composición del órgano máximo de gobierno y sus comités			▪Órganos de Gobierno de Renfe Operadora. ▪Sociedades Mercantiles Estatales ▪Órgano de Gestión interna. Comité de Dirección	122-147	
	102-23	Presidente del máximo órgano de gobierno			▪Órganos de Gobierno de Renfe Operadora. ▪Sociedades Mercantiles Estatales	123 134	
	102-26	Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia			▪Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Funciones del consejo de administración ▪Sociedades Mercantiles Estatales: Funciones	124-125 133	
	102-27	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno			▪Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Perfil de los integrantes del Consejo de Administración ▪Órgano de Gestión interna. Comité de Dirección: Perfil de los integrantes del Comité de Dirección	125-130 139-142	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Una descripción de las políticas que aplica el grupo respecto a dichas cuestiones, que incluirá los procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado.	**102-29**	Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	1, 2, 6, 7, 8, 10	5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16	▪ Maximizar la sostenibilidad, minimizar riesgos ambientales ▪ Contribución al progreso social	74-90 92-118	Actualmente se está trabajando en un análisis de riesgos que serán reportados en posteriores informes.
Los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos y que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores, de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia utilizados para cada materia	**102-30** **102-31**	Eficacia de los procesos de gestión del riesgo. Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales.	1, 2, 6, 7, 8, 10	5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16	▪ Maximizar la sostenibilidad, minimizar riesgos ambientales ▪ Contribución al progreso social	74-90 92-118	
	102-32	Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad			▪ Análisis de materialidad	166-169	
	102-33	Comunicación de preocupaciones críticas			▪ Análisis de materialidad	166-169	
	102-34	Naturaleza y número total de preocupaciones críticas			▪ Análisis de materialidad	166-169	
La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones,	**102-35**	Políticas de remuneración	6	5, 8	▪ Generando empleo: Remuneración media por categoría profesional, edad y sexo	56-57, 123	La remuneración media de la alta dirección, incluido el Presidente, ha sido en 2018 de 117.238.65€ incluyendo su retribución fija y variable. No se recoge el desglose por género debido a que solo hay una mujer en la alta dirección.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS							
	102-40	Lista de los grupos de interés			▪ Diálogo con los Grupos de Interés ▪ Análisis de materialidad	98-99 168-169	
	102-41	Acuerdos de negociación colectiva			▪ Relaciones sociales: Convenio Colectivo Grupo Renfe	62-63	
	102-42	Identificación y selección de grupos de interés			▪ Diálogo con los Grupos de Interés ▪ Análisis de materialidad	98-99 168-169	
	102-43	Enfoque para la participación de grupos de interés			▪ Indicadores de calidad percibida ▪ Diálogo con los Grupos de Interés ▪ Análisis de materialidad	20-22 98-99 168-169	
	102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	1, 2, 7, 9, 10	5, 8, 9, 11, 13, 16	▪ Análisis de materialidad	166-169	
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA							
	102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados			▪ Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación	160-164	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
	102-46	Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema			▪ Análisis de materialidad	166-169	
Análisis de Materialidad	**102-47**	Lista de temas materiales			▪ Análisis de materialidad	166-169	
	102-48	Reexpresión de la información					Los cambios y reexpresiones de la información se especifican en cada caso a lo largo de este informe.
Si la compañía da cumplimiento a la ley de información no financiera emitiendo un informe separado, debe indicarse de manera expresa que dicha información forma parte del informe de gestión	**102-49**	Cambio en la elaboración de informes			▪ Acerca del Informe anual	166	El presente informe además de dar cumplimiento a GRI en su opción esencial, da cumplimiento a la Ley 11/2018 sobre información no financiera.
PERFIL DE LA MEMORIA							
	102-50	Periodo objeto del informe			▪ Acerca del Informe anual	166	2018
	102-51	Fecha del último informe			▪ Acerca del Informe anual	166	2017
	102-52	Ciclo de elaboración de informes			▪ Acerca del Informe anual	166	Anual
	102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe			▪ Diálogo con los Grupos de Interés	98-99	responsabilidadsocialcorporativa@renfe.es

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Marco de reporting nacional, europeo o internacional utilizado para la selección de indicadores clave de resultados no financieros	**102-54**	Declaración de elaboración del informe de conformidad con los estándares GRI			▪ Acerca del Informe anual	166	"Este informe se ha elaborado de conformidad con los estándares GRI: opción Esencial"
	102-55	Índice de contenidos GRI			▪ Índice de contenidos GRI, Pacto Mundial y ODS	170-198	
	102-56	Verificación externa					El presente informe del estado de información no financiera y diversidad se ha revisado externamente con respecto al cumplimento de la ley 11/2018
ENFOQUE DE GESTIÓN							
	103-1	Explicación del tema material y su cobertura.					La explicación de cada tema material se detalla en el apartado correspondiente del presente informe.
	103-2	El enfoque de gestión y sus componentes					El enfoque de cada tema material se explica en el apartado correspondiente del presente informe.
	103-3	Evaluación del enfoque de gestión					La evaluación de enfoque de cada tema material se reporta en el apartado correspondiente del informe mediante los impactos reportados.
DESEMPEÑO ECONÓMICO							
ENFOQUE DE GESTIÓN: DESEMPEÑO ECONÓMICO							

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Los beneficios obtenidos país por país; los impuestos sobre beneficios pagados	**201-1**	Valor económico directo generado y distribuido.		8	▪ Principales indicadores del grupo ▪ Sociedades del Grupo	4-5 6-11	
Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce; las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático; las metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	**201-2**	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático.	7, 8	7, 8, 11, 13	▪ Principales hitos: 10º aniversario del AVE Madrid-Barcelona. ▪ Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera ▪ Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030	33 78-81	
El pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo	**201-3**	Cobertura de las obligaciones derivadas de su plan de prestaciones			▪ Beneficios sociales para empleados	71	
Las subvenciones públicas recibidas.	**201-4**	Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno	6	9, 11	▪ Información fiscal. Impuestos y subvenciones	17-18	
ENFOQUE DE GESTIÓN: PRESENCIA EN EL MERCADO							
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor; brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	**202-1**	Ratio del salario de categoría inicial estándar por sexo frente al salario mínimo local.		8	▪ Gestión de la diversidad: Remuneraciones	56-57	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo local	**202-2**	Proporción de altos ejecutivos contratados en la comunidad local.				48, 92	
ENFOQUE DE GESTIÓN: CONSECUENCIAS ECONÓMICAS INDIRECTAS							
	203-1	Inversión en infraestructuras y servicios apoyados.	6	8, 9, 11, 13	▪ Sociedades del Grupo Renfe.	7-11	
El impacto de la actividad de la sociedad en el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	**203-2**	Impactos económicos indirectos significativos.	1, 7, 8	8, 9, 11	▪ Maximizar la sostenibilidad, minimizar riesgos ambientales ▪ Contribución al progreso social	74-90 92-118	
ENFOQUE DE GESTIÓN: PRÁCTICAS DE ADQUISICIÓN							
La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales; consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental; sistemas de supervisión y auditorias y resultados de las mismas.	**204**	Prácticas de adquisición			▪ Proveedores	24-27	
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	**204-1**	Proporción de gasto en proveedores locales.	2	8	▪ Principales indicadores del grupo ▪ Proveedores	4-5 24-27	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN							
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno; medidas para luchar contra el blanqueo de capitales, aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	**205-1**	Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción.	10	16	▪ Gobierno corporativo: Política relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno	149-152	Renfe recoge en su Código Ético y en su modelo de prevención de delitos se definen las medidas para la lucha contra el blanqueo de capitales, así como se han definido acciones durante el 2018 para prevenir cualquier tipo de actividad delictiva. Renfe no ha realizado aportaciones sobre acciones de influencia en campañas políticas o la legislación (organización sectorial, lobby, tradeassoc.)
	205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción.	10	16	▪ Gobierno corporativo	147-160	
	205-3	Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas.					Durante 2018 no se ha producido ningún caso de corrupción ni de soborno.
DESEMPEÑO AMBIENTAL							
ENFOQUE DE GESTIÓN: MATERIALES							
Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	**301-1**	Materiales utilizados por peso o volumen.	7, 8	13	▪ Uso sostenible de los recursos	85-87	
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos; acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	**301-2**	Insumos reciclados utilizados.			▪ Economía circular y gestión de residuos.	84-85	Renfe reconoce dificultades externas para valorizar y reciclar algunos residuos no peligrosos, tales como los procedentes de los trenes de viajeros. Superarlas constituirá una de las prioridades en la gestión ambiental en 2019.

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: PRODUCTOS Y SERVICIOS							
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos; acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	**301-3**	Productos reutilizados y materiales de envasado.			▪ Economía circular y gestión de residuos. ▪ Desperdicio alimentario en trenes	83-84 106	
ENFOQUE DE GESTIÓN: ENERGÍA							
Consumo, directo e indirecto, de energía, medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	**302-1**	Consumo energético dentro de la organización.	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Uso sostenible de los recursos	85-86	
	302-2	Consumo energético fuera de la organización.					No se dispone de herramientas para realizar su cálculo.
	302-3	Intensidad energética.	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Uso sostenible de los recursos	85-86	
Consumo, directo e indirecto, de energía, medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	**302-4**	Reducción del consumo energético.	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Uso sostenible de los recursos	85-86	
	302-5	Reducciones de los requerimientos energéticos de los productos y servicios.	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Plan Director de Lucha contra el Cambio climático ▪ Uso sostenible de los recursos	79-81 85-86	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: AGUA							
El consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	**303-1**	Extracción de agua por fuente.			▪ Uso sostenible de los recursos	86-87	
ENFOQUE DE GESTIÓN: BIODIVERSIDAD							
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	**304**	BIODIVERSIDAD					
	304-1	Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas.	7, 9	8	▪ Protección de la biodiversidad	87-90	
Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	**304-2**	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad.	7, 9	8	▪ Protección de la biodiversidad	87-90	No se han producido impactos significativos en la biodiversidad.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: EMISIONES							
Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce; las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático; las metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	**305-1**	Emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1)	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera	78-79	
	305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera	78-79	
	305-3	Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)					No se dispone de herramientas para realizar su cálculo
	305-4	Intensidad de las emisiones de GEI.	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera	78-79	

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce; las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático; las metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	**305-5**	Reducción de las emisiones de GEI.	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera	78-79	
	305-6	Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono.	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Principales indicadores del Grupo ▪ Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera	5 78-79	
Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones que afectan gravemente el medio ambiente; teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica	**305-7**	Óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre y otras emisiones significativas al aire.			▪ Principales indicadores del Grupo	5, 83	
ENFOQUE DE GESTIÓN: EFLUENTES Y RESIDUOS							
	306-1	Vertido de aguas en función de su calidad y destino.		6	▪ Uso sostenible de los recursos	86-87	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos; acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	**306-2**	Residuos por tipo y método de eliminación.			▪ Economía circular y gestión de los residuos	83-85	Renfe reconoce dificultades externas para valorizar y reciclar algunos residuos no peligrosos, tales como los procedentes de los trenes de viajeros. Superarlas constituirá una de las prioridades en la gestión ambiental en 2019.
ENFOQUE DE GESTIÓN: CUMPLIMIENTO REGULATORIO							
	307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental.			▪ Reclamaciones, multas y sanciones	22	
ENFOQUE DE GESTIÓN: EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LOS PROVEEDORES							
La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales; consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental; sistemas de supervisión y auditorias y resultados de las mismas.	**308-1**	Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales.			▪ Integrando la RSE en la cadena de proveedores	26	
DESEMPEÑO SOCIAL							
ENFOQUE DE GESTIÓN: EMPLEO							

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional; número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo, promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional, número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional; las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor; brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad, la remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo.	**401**	EMPLEO	1,6	5,8	▪ Generando empleo	48-59	
Organización del tiempo de trabajo,		EMPLEO	1,6	5,8	▪ Generando empleo	59	
Implantación de políticas de desconexión laboral		EMPLEO	1,6	5,8	▪ Generando empleo	57	
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional;	**401-1**	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal.	1, 6	5,8	▪ Generando empleo	53-56	
Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	**401-2**	Prestaciones sociales a los empleados	1, 6	5,8	▪ Conciliación en Renfe	59	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
	401-3	Permiso parental.	1, 6	5,8	▪ Relaciones Sociales: Bajas Paternales y maternales	63	
ENFOQUE DE GESTIÓN: RELACIONES ENTRE LOS TRABAJADORES Y LA DIRECCIÓN							
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	**402**	RELACIONES LABORALES					
ENFOQUE DE GESTIÓN: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO							
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	**403**	SEGURIDAD Y SALUD LABORAL					
Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	**403-1**	Representación de los trabajadores en comités formales trabajador-empresa de salud y seguridad.	1, 3	8	▪ Relaciones sociales: Salud y seguridad en el trabajo en los convenios colectivos	63	
Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad desagregado por sexo. Número de horas de absentismo	**403-2**	Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	1	3, 8	▪ Organización del trabajo	59-61	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Las enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	**403-3**	Trabajadores con alta incidencia o alto riesgo de enfermedades relacionadas con su actividad	1	3, 8	▪ Seguridad y salud laboral	60	
El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	**403-4**	Temas de salud y seguridad tratados en acuerdos formales con sindicatos	3	3, 8	▪ Relaciones Sociales	62-64	
ENFOQUE DE GESTIÓN: CAPACITACIÓN Y EDUCACIÓN							
Las políticas implementadas en el campo de la formación;	**404**	FORMACION Y DESARROLLO PROFESIONAL			▪ Gestión del Talento: Estrategia de Formación	64-69	
La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	**404-1**	Media de horas de formación al año por empleado	1	4, 8	▪ Seguridad y salud laboral ▪ Gestión del talento: Estrategia de formación	61, 65-66	
	404-2	Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición		8	▪ Gestión del Talento	64-70	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
	404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	1, 6	8	▪ Relaciones sociales: Diálogo social	63	
ENFOQUE DE GESTIÓN: DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES							
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres; planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad; la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	**405**	DIVERSIDAD				59, 70-72	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Política de diversidad aplicada en relación con el consejo de administración, de dirección y de las comisiones especializadas que se constituyan en su seno, por lo que respecta a cuestiones como la edad, el género, la discapacidad o la formación y experiencia profesional de sus miembros; incluyendo sus objetivos, las medidas adoptadas, la forma en la que se han aplicado, en particular, los procedimientos para procurar incluir en el consejo de administración un número de mujeres que permita alcanzar una presencia equilibrada de mujeres y hombres y los resultados en el período de presentación de informes, así como las medidas que, en su caso, hubiera acordado respecto de estas cuestiones la comisión de nombramientos.	**405-1**	Diversidad en órganos de gobierno y empleados.	6	5, 8	▪ Gestión de la diversidad. ▪ Gobierno Corporativo: Órganos de Gobierno	48-53 122-130	
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor; brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	**405-2**	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	1, 6	5, 8	▪ Gestión de la diversidad: Remuneraciones	56-57	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: NO DISCRIMINACIÓN							
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos; denuncias por casos de vulneración de derechos humanos; Igualdad: medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres; planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad; la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	**406-1**	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas		5, 8	▪ Capítulo Nuestro Equipo ▪ Capítulo Gobierno Corporativo: Políticas	92, 104-107	Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riegos en relación con la vulneración de los Derecho Humanos.
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil.					▪ Capítulo Nuestro Equipo ▪ Capítulo Gobierno Corporativo: Políticas	147, 149, 152-153	Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riegos en relación con la vulneración de los Derecho Humanos.
Accesibilidad universal personas con discapacidad			6	8,10	▪ Accesibilidad en Renfe: Plan de accesibilidad	92-97	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Empleados con discapacidad.			6	8,10	▪ Empleados con Discapacidad	58	
ENFOQUE DE GESTIÓN: LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA							
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos; denuncias por casos de vulneración de derechos humanos; promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil. Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	**407**	LIBERTAD DE ASOCIACION	3	8	▪ Capítulo Nuestro Equipo ▪ Capítulo Gobierno Corporativo: Políticas	70-72 147-153	Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riegos en relación con la vulneración de los Derecho Humanos.
ENFOQUE DE GESTIÓN: TRABAJO INFANTIL, TRABAJO FORZOSO, MEDIDAS DE SEGURIDAD, EVALUACIÓN							

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos; denuncias por casos de vulneración de derechos humanos; promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil.	**Referencia:** **408-1** **409-1** **410-1** **411-1** **412-1** **412-2**	DERECHOS HUMANOS	1, 2	8			Dado que la actividad que desarrolla Renfe mayoritariamente se circunscribe a España no se considera imprescindible realizar un análisis de riegos en relación con la vulneración de los Derecho Humanos.
ENFOQUE DE GESTIÓN: EVALUACIÓN							
La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales; consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental; sistemas de supervisión y auditorias y resultados de las mismas.	**412-3**	Acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos	2		▪ Proveedores: Integrando la RSE en la cadena de proveedores	26	
ENFOQUE DE GESTIÓN: COMUNIDADES LOCALES							

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio; las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos;	**413**	COMUNIDADES LOCALES			▪ Capítulo Contribución al progreso social	92, 104-107	
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	**413-1**	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo		8, 9, 10, 11, 13	▪ Capítulo Contribución al progreso social	97-103	
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local; el impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	**413-2**	Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales- en las comunidades locales		8, 9, 10, 11, 13	▪ Capítulo Contribución al progreso social	92, 104-107	
ENFOQUE DE GESTIÓN: EVALUACIÓN DE LOS PROVEEDORES EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS, PRÁCTICAS LABORALES Y REPERCUSIÓN SOCIAL							
La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales; consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental; sistemas de supervisión y auditorias y resultados de las mismas.	**414-1**	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales		5	▪ Integrando la RSE en la cadena de proveedores	26	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: SALUD Y SEGURIDAD DE LOS CLIENTES							
Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	**416**	SEGURIDAD Y SALUD CLIENTES			▪ Salud y Seguridad de los Clientes	23-24	
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	**416-1**	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios		16	▪ Reclamaciones, multas y sanciones	21-23	
	416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios		16		21-23	
ENFOQUE DE GESTIÓN: ETIQUETADO DE PRODUCTOS Y SERVICIOS							
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	**417-2**	Casos de incumplimiento relacionados con la información que se considera rendición de cuentas y el etiquetado de productos y servicios		16	▪ Reclamaciones, multas y sanciones	21-23	
ENFOQUE DE GESTIÓN: PRIVACIDAD DE LOS CLIENTES							

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo	Página	Comentario
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	**418-1**	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente.		16	▪ Reclamaciones, multas y sanciones	21-23	

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es

RENFE-Operadora
Avda. Pío XII, 110 Edificio Caracola 5
28036 Madrid
www.renfe.com

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.
Av. Ciudad de Barcelona, 8
28007 Madrid

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.
Av. Ciudad de Barcelona, 4
28007 Madrid

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.
C/ Antonio Cabezón, S/N
28034 Madrid

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.
Av. Ciudad de Barcelona, 4
28007 Madrid

Este informe de información no financiera y de diversidad ha sido realizado exclusivamente en formato digital, con diseños aptos para su visualización de forma accesible y es de acceso público a través de www.renfe.es

Este informe junto a los de años anteriores están además disponibles en la página web de Renfe.

Edición:
Dirección de Gabinete de Presidencia

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: CG3GTUWGP2PP2PR8 en http://www.pap.minhap.gob.es