Dirección General Económico-Financiera

ENTIDAD PUBLICA EMPRESARIAL
Renfe Operadora

• *CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS*
31 de Diciembre 2019

• *INFORME DE GESTIÓN*
Ejercicio 2019

(Junto con Informe Auditoría)

MINISTERIO
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

AUDITORÍA DE CUENTAS CONSOLIDADAS

RENFE-OPERADORA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Ejercicio 2019

Plan de Auditoría 2020

Código AUDInet 2020/1018

Oficina Nacional de Auditoría

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ÍNDICE

Página

I. OPINIÓN CON SALVEDADES 1

II. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN CON SALVEDADES 1

III. CUESTIONES CLAVE DE LA AUDITORÍA 2

IV. PÁRRAFO DE ÉNFASIS 8

V. OTRAS CUESTIONES: CAMBIO DEL SENTIDO DE LA OPINIÓN RESPECTO AL EJERCICIO ANTERIOR 8

VI. OTRA INFORMACIÓN: INFORME DE GESTIÓN E INFORME SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE CARÁCTER ECONÓMICO-FINANCIERO QUE ASUMEN LAS ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL SOMETIDAS AL PLAN GENERAL DE CONTABILIDAD DE LA EMPRESA ESPAÑOLA Y SUS ADAPTACIONES COMO CONSECUENCIA DE SU PERTENENCIA AL SECTOR PÚBLICO 9

VII. RESPONSABILIDAD DE LOS GESTORES DE RENFE-OPERADORA EN RELACIÓN CON LA AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 10

VIII. RESPONSABILIDAD DEL AUDITOR EN RELACIÓN CON LA AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS 10

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Al Presidente de Renfe-Operadora.

I. Opinión con salvedades

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas del grupo constituido por la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y sus sociedades dependientes, que comprenden el balance consolidado a 31 de diciembre de 2019, 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.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de los otros auditores sobre las sociedades dependientes[1], excepto por los efectos de la cuestión descrita en la sección *Fundamento de la opinión con salvedades* de nuestro informe, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2019, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en las notas 2 y 4 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

II. Fundamento de la opinión con salvedades

Entre las sociedades del Grupo se encuentra Renfe Mercancías S.M.E., S.A. (Renfe Mercancías), filial dedicada al transporte de mercancías. Sus cuentas anuales han sido auditadas por KPMG Auditores, S.L., cuyo informe de 2 de julio de 2020 recoge una opinión con salvedades al haber incurrido la sociedad en los últimos ejercicios en pérdidas de explotación continuadas que ponen de manifiesto un potencial deterioro de los activos materiales de la sociedad, valorados en 379.051 miles de

[1] Todas las sociedades del grupo son auditadas por KPMG Auditores S.L., con la excepción de Puerto Seco Ventastur, que no está sujeta a obligación de auditarse.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

euros, sin que la sociedad haya realizado el test de deterioro exigido por la normativa contable en estos casos, lo que ha supuesto una limitación al alcance de su trabajo de auditoría.

Los citados activos, compuestos por el inmovilizado intangible y material, se incorporan a las cuentas anuales consolidadas del Grupo por el procedimiento de integración global, por lo que figuran en el activo del balance consolidado por **371.351 miles de euros**, tras ser minorados en 7.700 miles de euros mediante un ajuste de consolidación.

A la fecha de emisión de este informe la dirección del Grupo no nos ha facilitado el oportuno test que, ante las citadas circunstancias indicativas de un potencial deterioro, determine si el valor recuperable de los activos pudiera a 31 de diciembre de 2019 ser inferior al valor contable, por lo que no nos ha resultado posible concluir sobre la razonabilidad del valor por el que dichos activos figuran en el balance consolidado a 31 de diciembre de 2019.

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

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética y protección de la independencia que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales para el Sector Público en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas de dicho Sector Público.

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

III. Cuestiones clave de la auditoría

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

1.- Registro y valoración de los activos materiales.

Tal y como se detalla en la nota 6 "*Inmovilizado Material*" de la memoria consolidada adjunta, el balance consolidado 31 de diciembre de 2019 incluye activos materiales por 6.179.803 miles de euros, de los cuales, descontados los correspondientes a Renfe Mercancías, mencionados en el fundamento de la opinión, corresponden al resto de componentes del Grupo 5.810.690.

Muchos de estos activos, fundamentalmente el material rodante, presentan un alto nivel de especialización y complejidad técnica y tecnológica lo que dificulta la aplicación a los mismos de los principios contables vigentes.

La dotación a la amortización anual y la acumulada de estos bienes, determinada a partir de sus vidas útiles estimadas, así como, en su caso, los valores residuales asignados a cada activo implican el ejercicio de un elevado nivel de juicio por los Administradores.

En relación con su potencial deterioro, dado que estos activos mayoritariamente son explotados para el trasporte de viajeros, negocio no liberalizado hasta el 14 de diciembre de 2020, el Grupo, a efectos de dicho deterioro, considera aplicable la Orden EHA 733/2010 de 25 de marzo a dichos activos, tal y como se indica en la nota 4.g) de la memoria consolidada.

Adicionalmente, la determinación del momento de registro de altas y bajas, las fechas de comienzo de amortización en determinadas circunstancias, dada su complejidad y los dilatados periodos de tiempo para su construcción, o la estimación del coste y/o momento de implementar los planes de mantenimiento, resultan de especial relevancia.

Debido al elevado grado de juicio que resulta necesario aplicar en relación con los aspectos comentados, la incertidumbre asociada con las estimaciones a realizar y la significatividad del valor contable de estos activos, hemos considerado cuestión clave de auditoría el registro y valoración de los activos materiales.

La respuesta de auditoría a dichos riesgos ha comprendido, entre otros, los siguientes procedimientos:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Evaluación del diseño, implementación y eficacia operativa de los controles clave relacionados con el proceso de registro de altas y bajas.

- Evaluación del diseño e implementación de los controles clave relacionados con la identificación de indicadores de deterioro.

- Realización de pruebas de auditoría específicas basadas en muestreos para dar razonabilidad a las altas y bajas del ejercicio.

- Evaluación de la razonabilidad de las dotaciones para amortización realizadas durante el ejercicio.

- Revisión de las políticas contables aplicadas por los Administradores en relación con grandes reparaciones y su impacto en las cuentas anuales adjuntas.

- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

2.- Reconocimiento de ingresos de viajeros.

Tal y como se detalla en la nota 23 "*Importe Neto de la Cifra de Negocio*" de la memoria consolidada adjunta, los ingresos derivados de la venta de títulos de transporte de viajeros ascendieron a 2.309.030 miles de euros.

La contabilización de estos ingresos, que corresponden a la filial Renfe Viajeros S.M.E., S.A., auditada por KPMG Auditores S.L., es susceptible de error material dada la diversidad y/o complejidad de los sistemas informáticos y canales de venta que dan soporte a las operaciones. En este sentido, Renfe Viajeros lleva a cabo al cierre del ejercicio una conciliación manual entre la recaudación total y el ingreso contable, registrado automáticamente, con objeto de asegurar la integridad y exactitud de los ingresos registrados.

Debido a las circunstancias descritas en el párrafo anterior y a la significatividad del importe involucrado, hemos considerado cuestión clave de auditoría el reconocimiento de ingresos de títulos de transporte de viajeros.

La respuesta de auditoría a dichos riesgos ha comprendido, entre otros, los siguientes procedimientos:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Evaluación por los especialistas en tecnología de KPMG Auditores S.L. del diseño, implementación y eficacia operativa de los controles clave en relación con los procesos y sistemas soporte del reconocimiento de estos ingresos.

- Realización, con la involucración de especialistas en tratamiento masivo de datos de KPMG Auditores S.L., de un cuadre entre los ingresos por ventas según los registros contables y la recaudación total obtenida por la filial durante el ejercicio con objeto de llevar a cabo una conciliación, validando así la realizada por la filial.

- A partir de una selección de operaciones cercanas al cierre, comprobación de si las transacciones se encontraban registradas en el período contable apropiado según su devengo.

- Obtención de confirmaciones externas para una muestra de facturas pendientes de cobro por venta de títulos transporte, realizando, en su caso, procedimientos de comprobación alternativos mediante documentos justificativos de su cobro posterior.

- Verificación de la razonabilidad de la información contenida en el informe interno de antigüedad de la deuda de la filial y realización de una prueba de auditoría con objeto de concluir, según criterio del auditor, sobre la suficiencia de las provisiones por deterioro de las cuentas a cobrar registras al cierre para los clientes más significativos.

- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

3.- Reconocimiento de ingresos del Proyecto Haramain mediante el sistema de grado de avance.

Tal y como se detalla en la nota 24 "*Otros ingresos de Explotación*" de la memoria adjunta, los ingresos registrados del proyecto para la puesta en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que unirá La Meca y Medina en Arabia Saudí (Proyecto Haramain) ascienden a 56.207 miles de euros en el ejercicio 2019 (47.912 miles en 2018), estimados aplicando el método de grado de avance.

Por otra parte, en la nota 12 "*Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar*" se recoge el derecho de cobro pendiente de facturar a Saudi Railways Organization por la aplicación del citado método de grado de avance, por importe de 177.671 miles de euros (163.459 miles en el ejercicio 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la entidad dominante para el reconocimiento e imputación de los ingresos y gastos incurridos en el marco del Proyecto Haramain, así como para la realización de las estimaciones de ingresos y gastos pendientes de incurrir hasta la finalización del proyecto.

- Obtención del informe interno de resultados del Proyecto Haramain y de los informes externos de estimación de la demanda futura, analizando la razonabilidad de las hipótesis y de los criterios utilizados y contrastándolos con las estimaciones realizadas para el cálculo del grado de avance.

- Revisión analítica de las principales variaciones en los ingresos y gastos incurridos en 2019 y las estimaciones de los pendientes hasta la finalización del proyecto respecto de las estimaciones realizadas el ejercicio anterior para el mismo periodo, indagando su justificación.

- Realización de pruebas de auditoría específicas basadas en el muestreo de ingresos y gastos y la obtención de confirmaciones externas de deudores y acreedores por operaciones del proyecto.

- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.- Valoración de los préstamos participativos y créditos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en las que el Grupo participa.

Tal y como se detalla en la nota 10 de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2019, el Grupo tiene registrado dentro del epígrafe "V. Inversiones financieras a largo plazo" del activo no corriente del balance inversiones financieras en 8 sociedades de integración del ferrocarril. En concreto:

- Instrumentos de patrimonio: se incluye un saldo de 151 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de las participaciones en el capital de las mismas (5.978 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (5.826 miles).

- Créditos: se incluye un saldo de 178.383 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de los préstamos participativos y créditos concedidos a las mismas (240.920 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (62.537 miles).

Por su parte, en la nota 16 de la memoria adjunta, se informa sobre las cartas de compromiso (comfort letter) y compromisos de aportación adquiridos con estas sociedades, y que a 31 de diciembre de 2019 ascendían a 43.775 miles de euros.

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

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la entidad dominante para el reconocimiento de las correcciones valorativas derivadas de los préstamos participativos y créditos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en las que la participa.

- Para los préstamos participativos y créditos con indicio de deterioro, obtención y análisis de los planes de negocio de las sociedades de integración, evaluando la razonabilidad de la metodología utilizada y revisando las principales variables de los mismos.

- Para los préstamos participativos y créditos indicados en el párrafo anterior, hemos evaluado los criterios y cálculos llevados a cabo por la entidad dominante para determinar el valor registrado de las correcciones valorativas.

- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

IV. Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre lo señalado en la nota 34 de la memoria adjunta, “Hechos posteriores” que hace referencia a la pandemia internacional declarada por la OMS y la crisis sanitaria sin precedentes, con impacto en el entorno macroeconómico, en la evolución de los negocios y, como resultado, a las operaciones y resultados del Grupo, así como a las principales consecuencias identificadas a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, y las dificultades que conlleva la estimación de los potenciales impactos que podría tener esta situación sobre la actividad del Grupo. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

V. Otras cuestiones: cambio del sentido de la opinión respecto al ejercicio anterior

Con fecha 27 de junio de 2019 esta Intervención General emitió un informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018, en el que se expresó una opinión favorable.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

VI. Otra información: Informe de gestión consolidado e informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al sector público

La "otra información" consiste en informe de gestión consolidado del ejercicio 2019 y en el informe consolidado del Grupo sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al Sector Público, cuya formulación es responsabilidad del Presidente de la entidad dominante Renfe-Operadora y no forman parte integrante de las cuentas anuales.

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

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, no tenemos nada que informar respecto a la "otra información". La información que contiene concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019 y su contenido y presentación son conformes a la normativa de aplicación.

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 al 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

VII. Responsabilidad de los gestores de Renfe-Operadora en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

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

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, el Presidente de Renfe-Operadora es responsable de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

VIII. Responsabilidad del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestro trabajo no incluyó la auditoría de las cuentas anuales de las sociedades participadas de Renfe-Operadora (cuyos datos sobre actividad, porcentaje de participación directa e indirecta y valor de la participación se detallan en los Anexos I y II de la memoria consolidada adjunta). Las mencionadas cuentas anuales 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 los otros auditores.

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

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas para el Sector Público vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

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

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el Presidente de la entidad dominante Renfe-Operadora.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización por el Presidente de Renfe-Operadora, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades económicas dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo en función de lo indicado al inicio de esta sección. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación al Presidente de Renfe-Operadora, determinamos las que han sido de la mayor significatividad o cuestiones clave en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, los aspectos más relevantes o cuestiones clave de la auditoría.

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

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente por la Jefa de División IV de la Oficina Nacional de Auditoría y un Auditor Nacional Director de Área, en Madrid, a 10 de septiembre de 2020.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_NYJ7O2TIPURJ4AO4D9CY4ABQKIC9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2019

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE–Operadora y sociedades dependientes

Balances Consolidados a
31 de diciembre de 2019 y 2018

(Expresados en miles de euros)

Activo	Nota	31.12.2019	31.12.2018
Inmovilizado intangible	5	44.061	46.495
Inmovilizado material	6	6.179.803	6.265.942
Inversiones inmobiliarias		303	323
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		145.207	139.944
Participaciones puestas en equivalencia	8	143.143	137.167
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	28	2.064	2.777
Inversiones financieras a largo plazo	10	198.156	177.579
Activos por impuesto diferido	22	3.328	4.086
Deudores comerciales no corrientes	12	49.311	50.537
Total activos no corrientes		6.620.169	6.684.906
Activos no corrientes mantenidos para la venta	6	12	3.645
Existencias	11	114.649	99.584
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	12	1.742.010	1.785.324
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		402.866	340.458
Sociedades puestas en equivalencia		24.227	26.030
Activos por impuesto corriente		15.181	7.508
Otros deudores		1.299.736	1.411.328
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo		900	132
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	28	897	132
Otros activos financieros		3	-
Inversiones financieras a corto plazo	10	9.456	8.903
Otros activos financieros		9.456	8.903
Periodificaciones a corto plazo		2.230	2.660
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	13	152.650	52.704
Total activos corrientes		2.021.907	1.952.952
Total activo		8.642.076	8.637.858

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE–Operadora y sociedades dependientes

Balances Consolidados a
31 de diciembre de 2019 y 2018

(Expresados en miles de euros)

Pasivo	Nota	31.12.2019	31.12.2018
Fondos propios	14		
Aportación patrimonial		3.449.436	3.449.436
Reservas		(332.189)	(466.798)
Resultado atribuido a la sociedad dominante		100.653	111.363
Total Fondos propios		3.217.900	3.094.001
Ajustes por cambios de valor	14		
Diferencias de conversión		-	15.841
Otros ajustes por cambios de valor		271	(27)
Total Ajustes por cambios de valor		271	15.814
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15	17.402	20.402
Socios externos	14	1.536	1.508
Total patrimonio neto		3.237.109	3.131.725
Provisiones a largo plazo	16	94.398	92.790
Deudas a largo plazo	18 y 19	3.529.595	3.127.700
Deudas con entidades de crédito		3.480.621	3.078.175
Otros pasivos financieros		48.974	49.525
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo		790	-
Otras deudas		790	-
Pasivos por impuesto diferido	22	9.579	16.571
Total pasivos no corrientes		3.634.362	3.237.061
Provisiones a corto plazo	16	60.981	59.031
Deudas a corto plazo		788.523	1.359.044
Deudas con entidades de crédito	18	708.692	1.304.925
Otros pasivos financieros		79.831	54.119
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	18	2.390	1.074
Otras deudas		2.390	1.074
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	20	863.573	802.083
Proveedores a corto plazo		552.133	526.945
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia		86.249	77.502
Pasivos por impuesto corriente		-	1
Otros acreedores		225.191	197.635
Periodificaciones a corto plazo	17	55.138	47.840
Total pasivos corrientes		1.770.605	2.269.072
Total patrimonio neto y pasivo		8.642.076	8.637.858

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 2019 y 2018

(Expresadas en miles de euros)

	Nota	2019	2018
Importe neto de la cifra de negocios	23	2.559.281	2.514.285
Trabajos realizados por la empresa para su activo	6	134.414	136.727
Aprovisionamientos	11	(100.225)	(95.610)
Consumo de mercaderías		(8.762)	(4.255)
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares		(81.162)	(79.418)
Trabajos realizados por otras empresas		(11.850)	(11.737)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprov.		1.549	(200)
Otros ingresos de explotación	24	1.385.675	1.343.203
Gastos de personal	25	(951.884)	(915.197)
Otros gastos de explotación	26	(2.529.709)	(2.444.930)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(371.833)	(366.749)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	15	686	599
Exceso de provisiones		3.971	6.904
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		(9.369)	(16.100)
Deterioro y pérdidas		(788)	5.114
Resultados por enajenaciones y otras	6	(8.581)	(21.214)
Otros resultados		10.440	10
Resultado de explotación		131.447	163.142
Ingresos financieros		6.080	5.656
Gastos financieros		(42.272)	(49.032)
Diferencias de cambio		3.814	(20)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(30)	(6.177)
Deterioro y pérdidas		(30)	(6.177)
Resultado financiero	27	(32.408)	(49.573)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	8	13.785	7.357
Resultado antes de impuestos		112.824	120.926
Impuesto sobre beneficios	22	(12.144)	(9.508)
Resultado del ejercicio		100.680	111.418
Resultado atribuido a socios externos		27	55
Resultado atribuido a la Entidad dominante		100.653	111.363

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 2019 y 2018

A) Estados Consolidados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

	Nota	2019	2018
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		100.680	111.418
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Activos financieros disponibles para la venta		298	(97)
Por cobertura de flujos de efectivo			
Subvenciones, donaciones y legados	15	(30)	2.821
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		-	32
Diferencias de conversión	14	-	2.815
Efecto impositivo		7	(1.408)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		275	4.163
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	15	(3.969)	(4.946)
Efecto impositivo		992	1.230
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(2.977)	(3.716)
Total de ingresos y gastos reconocidos		97.978	111.865

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 2019 y 2018

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 2017	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
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	100.653	298	(3.000)	27	97.978
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto							
1. Distribución del beneficio de 2018	-	111.363	(111.363)	-	-	-	-
2. Otros movimientos	-	23.246	-	(15.841)	-	1	7.406
Saldo final año 2019	3.449.436	(332.189)	100.653	271	17.402	1.536	3.237.109

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

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 2019 y 2018

(Expresados en miles de euros)	2019	2018
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	112.824	120.926
2. Ajustes del resultado	468.294	474.670
a) Amortización del inmovilizado	371.833	366.749
b) Correcciones valorativas por deterioro	2.234	3.933
c) Variación de provisiones	49.259	39.442
d) Imputación de subvenciones	(686)	(599)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	8.581	21.214
f) Ingresos financieros	(6.423)	(5.656)
g) Gastos financieros	42.272	49.032
h) Diferencias de cambio	(775)	(417)
i) Otros ingresos y gastos	(2.466)	-
j) Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	4.465	972
3. Cambios en el capital corriente	45.631	(416.512)
a) Existencias	(13.516)	(10.528)
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	44.546	(390.948)
c) Otros activos corrientes	10.507	3.673
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	65.304	39.048
e) Otros pasivos corrientes	(51.785)	(52.277)
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(9.425)	(5.480)
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(59.970)	(66.219)
a) Pagos de intereses	(41.634)	(47.103)
b) Cobros de dividendos	948	592
c) Cobros de intereses	-	-
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(19.752)	(17.802)
e) Otros pagos (cobros)	468	(1.906)
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación	566.779	112.865
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
6. Pagos por inversiones	(273.769)	(338.925)
a) Sociedades del Grupo neto de efectivo en sociedades consolidadas	-	(955)
b) Inmovilizado intangible	(9.457)	(13.939)
c) Inmovilizado material	(242.115)	(303.421)
d) Otros activos	(22.197)	(20.610)
7. Cobros por desinversiones	2.300	12.051
a) Inmovilizado material	2.225	12.051
b) Otros activos financieros	75	-
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(271.469)	(326.874)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 2019 y 2018

(Expresados en miles de euros)

	2019	2018
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)
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(192.325)	249.326
a) Emisión	1.137.500	639.621
1. Deudas con entidades de crédito	1.137.500	639.621
b) Devolución y amortización de	(1.329.825)	(390.295)
1. Deudas con entidades de crédito	(1.329.825)	(390.295)
11. Flujos de efectivo de las actividades de financiación	(192.325)	246.272
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	(3.039)	437
E) Aumento/Disminución neta del efectivo equivalente	99.946	32.700
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	52.704	20.004
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	152.650	52.704

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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.

El Grupo, a través de su Entidad dominante 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 dominante firmó 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 (ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) a través de la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana según se establece en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbanay se deroga el Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, que establecía a adscripción a través de la Secretaria de Estado de Infraestrcuturas, Transporte y Vivienda.

La creación de RENFE-Operadora fue consecuencia de la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación del transporte ferroviario, derivada de las Directivas comunitarias que regulan la liberalización del sector ferroviario. En este sentido y para alcanzar estos objetivos, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Renfe correspondientes al ejercicio 2018 aprobadas por su Consejo de Administración, mostraron un beneficio atribuido a la entidad dominante de 111.363 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 3.131.725 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.

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

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

Los servicios de transporte 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, y se seguirá prestando hasta el 13 de diciembre de 2020, momento a partir del cual se prestará en régimen de libre competencia de la misma forma que los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia.
- Los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia tienen prevista su entrada en un régimen de 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 desarrollan 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 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 Entidad tiene aprobadas las correspondientes instrucciones de contratación, que están publicadas en su web corporativa y se difunden en el perfil del contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público.

iii) Régimen de contabilidad y control

La Entidad ajusta su contabilidad a lo previsto en la legislación que le es aplicable y, en particular, a la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (en adelante LGP), a las disposiciones del Código de Comercio, 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la dirección estratégica, evaluación y control de los resultados de su actividad. Y a través de la Dirección General de Transporte Terrestre el control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

iv) Régimen presupuestario

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

v) Régimen patrimonial y económico-financiero

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

La gestión, administración y explotación de los bienes y derechos 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

vi) Régimen de personal

La disposición adicional primera de la LSF 39/2003, estableció que, a efectos de lo dispuesto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se 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 serían atendidas exclusivamente con personal de RENFE-Operadora. La integración del personal de la Entidad en las sociedades no supuso en ningún caso incremento de dotaciones, retribuciones, ni otros gastos de personal al servicio del sector público y se realizó previo informe favorable del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

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

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

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Una vez obtenida la información del inventario patrimonial de Adif sobre los terrenos de los recintos de taller acordados, se procederá a la inscripción registral y regularización catastral de los inmuebles, a favor de Renfe Fabricación y Mantenimiento, 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 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 sociedad de nueva constitución, Renfe Viajeros, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.
- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes en la unidad de transporte ferroviario de mercancías y logística de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución Renfe Mercancías, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad, entre los que se 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 material rodante de RENFE-Operadora, que constituye una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución, Renfe Fabricación y Mantenimiento, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.

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

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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” prestados en la red de ancho convencional.
- "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 (ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) 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 Intervención General de la Administración del Estado (en adelante 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.

El 30 de agosto de 2019 el Consejo de Ministros acordó ampliar y modificar las OSP contempladas en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017, de la siguiente forma:

- Inclusión como OSP de los servicios de Alta velocidad Media distancia (AVANT) en la red da altas prestaciones de la AGE de las relaciones Sevilla-Córdoba-Granada y Málaga-Granada.
- Modificación de las OSP de Media Distancia en la red de ancho convencional de la AGE, por la que la relación Granada-Algeciras pasa a ser Antequera-Algeciras y Sevilla-Granada-Almería pasa a ser Granada Almería.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

2. Contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros.

Con fecha 18 de diciembre de 2018 se formalizó 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 (en adelante Contrato OSP AGE), 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 contrato. 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, relativas 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 (en adelante CDGAE), 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 Renfe Viajeros 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 y a los criterios informados por la IGAE, que no se imputen costes ni ingresos relacionados con otras actividades de Renfe Viajeros a los servicios objeto del contrato, y que no puedan transferirse los ingresos a otra actividad de Renfe Viajeros.
- La AGE concede a Renfe Viajeros 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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.

El 4 de noviembre de 2019 se formalizó la Adenda nº1 del Contrato OSP AGE, para incluir la ampliación y modificación de las OSP que el Consejo de Ministros de 30 de agosto de 2019 acordó.

De la compensación correspondiente al ejercicio 2019, el Ministerio ha abonado con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (en adelante PGE) del ejercicio 2019, un importe de 612.822 miles de euros, recibiendo en el propio ejercicio 451.119 miles de euros y 161.703 miles de euros en 2020. El resto de la compensación relativa al 2019 será abonada según el calendario presentado más adelante.

La Compensación de los servicios competencia de la AGE del ejercicio 2019 ha supuesto un ingreso de 934.123 miles de euros, de acuerdo con lo establecido en el Contrato OSP AGE, por el techo de gasto recogido en la cláusula octava. Sin embargo, el devengo de dicha compensación aplicando los criterios de cálculo de la cláusula séptima, supondría un devengo de 940.348 miles de euros, aún sin la consideración de beneficio razonable.

Por lo tanto, se ha registrado un devengo menor de al menos 6.225 miles de euros, por aplicación del techo de gasto y sin considerar el devengo de beneficio.

Debido a la posible aplicación en el futuro de lo establecido en los puntos 2 y 5 de la cláusula decimoquinta del Contrato OSP AGE, se considera necesario reflejar en la memoria de las cuentas anuales la existencia del activo contingente generado por el importe señalado de 6.225 miles de euros. Esta superación del techo de gasto ha venido dada de forma clara, por el registro en 2019 de la modalidad C-1 del canon del artículo 98 de la LSF, por el estacionamiento de trenes en andenes de estaciones en horarios sin servicio comercial de los mismos. Dicho canon C-1 se ha liquidado por ADIF por primera vez en este ejercicio 2019, y con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2018, desde la entrada en vigor de la LSF (véase la Disposición Transitoria tercera de dicha ley), por lo que no estaba contemplada su cuantía en el Contrato OSP AGE, siendo por tanto un factor ajeno a la gestión de Renfe Viajeros.

Para la compensación del ejercicio 2018 el Ministerio abonó un importe de 481.139 miles de euros en concepto de entrega a cuenta, que se cobraron en 2019 con cargo a los PGE de 2018. Durante el ejercicio 2019, y con cargo a los PGE de ese mismo año, la AGE abonó el segundo plazo por importe de 357.397 miles de euros, y el resto por importe de 71.283 miles de euros, resultantes de la liquidación efectuada por la IGAE, están previstos en la consignación presupuestaria de 2020. No fueron de aplicación los incentivos y penalizaciones mencionados en el contrato con la AGE en la liquidación del ejercicio 2018 (véase nota 11.e) i)).

Con fecha 10 de febrero de 2020, la IGAE emitió con carácter definitivo su “Informe de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación del ejercicio 2018 compensación obligaciones de servicio público cercanías, media distancia y ancho métrico de competencia AGE a Renfe Viajeros”.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La cifra considerada por la IGAE para 2018 es de 909.819 miles de euros, frente a los 917.725 miles de euros considerados por Renfe Viajeros en la liquidación provisional, es decir, 7.906 miles de euros menor.

Este ajuste incluye un importe de 8.540 miles de euros por considerar la IGAE que el déficit de los servicios Vigo-Tui (951 miles de euros), la relación Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos (2.840 miles de euros) y la relación Puertollano-Mérida-Badajoz (4.749 miles de euros), no deben ser cubiertos por la AGE durante el período que va desde el 1 de enero de 2018 al 18 de diciembre de 2018, es decir, desde la fecha de entrada en vigor del contrato hasta la fecha efectiva de la firma del mismo.

En las alegaciones realizadas por Renfe Viajeros al informe de liquidación provisional de la IGAE, se aportó un informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que se concluía, de forma resumida, que la fecha de entrada en vigor del contrato a todos los efectos, incluido el de cobertura del déficit de dichos servicios por la AGE, debía ser el 1 de enero de 2018, apoyando por tanto el criterio de Renfe Viajeros, si bien, no fueron tenidas en cuenta en el informe definitivo de la IGAE.

La reunión de la Comisión de Seguimiento para aprobar la liquidación definitiva realizada por la IGAE, se produjo el pasado 21 de julio, y su decisión fue la de aprobar la liquidación de 2018 según la cifra propuesta por la IGAE, con el voto en contra del representante de Renfe Viajeros.

En este contrato se establece la forma de cobro para todos los ejercicios a los que se refiere el mismo, básicamente dos entregas a cuenta, una en el propio ejercicio y otra en el 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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.

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

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 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Se crearía un Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalidad de Cataluña / RENFE-Operadora (en adelante el Órgano Mixto) 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 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 (en adelante CMAEF) de 22 de diciembre de 2009, 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 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 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 llevase 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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, y 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).

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 la propuesta de Contrato con la Generalidad. En los ejercicios siguientes no se ha incluido 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 Renfe Viajeros 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 Generalidad 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 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. De este modo 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 prestados en 2014 por Renfe Viajeros.

Esta solución ha sido ampliada mediante disposiciones adicionales de las Leyes de PGE o sus prórrogas para los años 2015 a 2019. 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 importe de 176.023 miles de euros manteniéndose vigente para el año 2018 y 2019 por prórrogas presupuestarias de los PGE para los ejercicios 2019 y 2020, que en caso de ser necesario la ampliación del importe, ésta se realiza por los cauces legales presupuestarios, como así se ha producido respecto de la compensación de 2018, la cual ha ascendido a 230.858 miles de euros, cobrándose en 2020 con cargo a los PGE 2019. En todos los casos como cantidades a cuenta de la liquidación definitiva.

Tanto Renfe Viajeros como la Generalidad de Cataluña se encuentran trabajando en la elaboración de un nuevo Contrato de Servicio Público para regular la prestación en los próximos ejercicios, y para regularizar los anteriores, que aún no ha sido aprobado.

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.

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. Las actuaciones contempladas en los Planes de Acción de los años siguientes, hasta la actualidad, son aprobadas en las reuniones del Órgano Mixto, y facturadas a la Generalidad de Cataluña de acuerdo con los criterios que se determinan en dichas reuniones, los cuales quedarán formalizadas una vez se firme el contrato para la prestación de la OSP en Cataluña.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 30 de diciembre de 2015 se firmó un contrato de Servicio Público con la Junta de Extremadura, 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. Durante los ejercicios 2018 y 2019 se han seguido prestando los servicios que ya se regulaban en el anterior contrato, y que habiendo sido declarados OSP por la Junta de Extremadura el 29 de abril de 2014, no habían sido declarados OSP por la AGE el 15 de diciembre de 2017. Para ello, se ha estado negociando con la Junta de Extremadura la regularización jurídica y económica de estos servicios, así como la definición del nuevo marco de prestación mediante la formalización de un nuevo contrato para los ejercicios 2020 y 2021, y hasta dos años adicionales de prórroga.

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. El Acuerdo para la liquidación de los servicios de 2018 se ha firmado con fecha 19 de noviembre de 2019, y se encuentra pendiente de formalización la liquidación de los servicios correspondientes al ejercicio 2019.

f) Convenios y otras relaciones con Adif

i) Cánones ferroviarios

La LSF 38/2015 establece una nueva estructura legal de los cánones ferroviarios más sencilla y estimuladora del tráfico que la establecida en la LSF 39/2003, 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.

Los cánones ferroviarios se regulan en los artículos 97 y 98 de la LSF, y la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario en el artículo 93 de la LSF, comenzando a aplicarse el 1 de julio de 2017.

Para el ejercicio 2019 han sido aplicables las cuantías unitarias establecidas en los PGE de 2018, tanto de los Cánones Ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la LSF, como de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario establecida en el artículo 93 de la LSF, que se mantendrán en vigor en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que las modifique.

ii) 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 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 2019 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 2019 serán aprobadas por el Consejo de Administración sin variaciones significativas.

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

La preparación de las cuentas anuales 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 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 llevar a cabo los cálculos pertinentes.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El Grupoobtiene 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 12 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 2019, 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 2019 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 2019, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018, aprobadas por el Consejo de Administración el 1 de julio de 2019, habiéndose reclasificado algunas cifras e importes poco significativos en las presentes cuentas anuales por los efectos de los cambios de criterio y correcciones que se detallan a continuación.

La consulta número 2 del BOICAC número 117 de marzo de 2019, sobre Subvenciones, donaciones y legados recibidos dice: “en la medida que la subvención cumpla los requisitos para ser considerada no reintegrable deberá registrarse en el patrimonio neto de la empresa, neta del efecto impositivo. En caso contrario, tal y como establece la norma mencionada, deberá registrarse como un pasivo hasta que adquiera la condición de no reintegrable. En ambos supuestos el registro contable deberá realizarse en el momento en que se produzca el acuerdo de concesión de la subvención, con independencia de que el cobro se materialice en ejercicios posteriores, siempre y cuando el derecho de la empresa frente a la Entidad concedente cumpla los criterios para reconocer un activo regulados en el Marco Conceptual de la Contabilidad”. En este sentido, el Grupo venía reconociendo las subvenciones concedidas en patrimonio o en pasivo, cuando se había recibido el importe de la misma o bien cuando se había incurrido en los gastos o inversiones para los que había sido concedida. De este modo, a partir de este ejercicio el tratamiento contable aplicado consiste en el reconocimiento del importe total concedido en el acuerdo de concesión a partir de dicho momento, con independencia del momento en que se desarrolla la actividad subvencionada o se reciba el cobro de la misma. Se han modificado las cifras comparativas del balance y de las notas 9, 12, 18 y 19.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el cálculo del periodo medio de pago a los proveedores del ejercicio 2019, se ha tenido en cuenta que la recepción de la factura por medios electrónicos produce los efectos de inicio del cómputo de plazo de pago, tal y como establece el artículo 4 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. En consecuencia, los datos del periodo medio de pago correspondientes al ejercicio 2018 se han recalculado de acuerdo con este criterio.

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.

3. Aplicación de Resultados de la Entidad dominante

La aplicación del beneficio del ejercicio 2018 de la Entidad dominante por importe de 12.918.644,98 euros, fue su traspaso a resultados de ejercicios anteriores.

La propuesta de distribución del beneficio del ejercicio 2019 de la Entidad dominante que ascienden a 16.620.562,83 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

(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 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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.

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

  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 contabiliza la recepción por el valor neto contable que dichos elementos tengan en Adif (véanse notas 5 y 10).

Rama de actividad procedente de FEVE

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 este, 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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Con fecha 1 de octubre de 2019, Eurofima, única sociedad puesta en equivalencia con moneda funcional distinta del euro, tomo la decisión de cambiar su moneda funcional al Euro, cuando hasta entonces era el Franco Suizo. En consecuencia con lo anterior, el grupo ha reclasificado las diferencias de conversión existentes a dicha fecha a reservas en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, sin reconocerse efecto alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias por cuanto no se ha producido la enajenación o disposición de la participación en la sociedad.

(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 (en adelante la Orden 733) contiene las normas que constituyen la regulación del deterioro del inmovilizado material en las empresas públicas que operan condicionadas por circunstancias que les impiden generar flujos de efectivo.

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

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

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

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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 Renfe Viajeros, 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.

De acuerdo con la normativa contable, el Grupo comprueba el deterioro de valor de estos activos, 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 los 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 los activos no generadores de flujos de efectivo 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.

En relación con los elementos generadores de flujos de efectivo, de acuerdo con la normativa contable, 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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, los cuales 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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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 los activos incluidos en el inmovilizado material figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción.

El inmovilizado material se presenta en el balance 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, se incorporarían 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, pertenecían o estaban adscritos a RENFE y, en concreto, los talleres e instalaciones destinados a la reparación y mantenimiento de los trenes que se detallan en los anexos V.1 y V.2 de la citada Orden, así como los terrenos en que aquellos se ubican hasta el límite marcado por la salida a las vías de circulación de la red general.

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

El apartado 2.2 de la Norma de Valoración de Inmovilizado Material del PGC, establece que se producirá una pérdida de valor de un inmovilizado material cuando su valor contable supere a su importe recuperable, entendido este 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 autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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:

	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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

(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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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 y se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias 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.

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

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

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 2019 de 0,46% (1,41% para el ejercicio 2018), 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

- Indemnizaciones por cese

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

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

- Jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas

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

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

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

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

La provisión por bajas incentivadas 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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, Logirail S.M.E. S.A. (en adelante Logirail) y Pecovasa Renfe Mercancías S.M.E, S.A. (en adelante Pecovasa).

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

5. Inmovilizado Intangible

La composición y el movimiento del ejercicio 2019 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2019			
	Saldo inicial	Altas y traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Fondo de Comercio de Consolidación	929	-	-	929
Concesiones y licencias	2.739	1	-	2.740
Aplicaciones informáticas	191.598	6.730	-	198.328
Otro inmovilizado intangible	1.350	-	-	1.350
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	7.960	3.749	-	11.709
	204.576	10.480	-	215.056
Amortización acumulada				
Fondo de Comercio de Consolidación	(837)	(92)	-	(929)
Concesiones y licencias	(655)	(30)	-	(685)
Aplicaciones informáticas	(155.828)	(12.774)	-	(168.602)
Otro inmovilizado intangible	(761)	(18)	-	(779)
	(158.081)	(12.914)	-	(170.995)
Total	46.495	(2.434)	-	44.061

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	1.899	-	(549)	1.350
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	7.702	258	-	7.960
	197.754	7.380	(558)	204.576
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	(1.292)	(18)	549	(761)
	(146.525)	(12.104)	558	(158.081)
Total	51.219	(4.724)	-	46.495

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El importe de la inversión realizada en el ejercicio 2019 en Inmovilizado Intangible ha estado destinado principalmente a la adquisición de licencias de software y a dotar de nuevas funcionalidades a las aplicaciones relacionadas con la venta de títulos de transporte de viajeros, para su adaptación a las nuevas políticas comerciales, así como a las aplicaciones de gestión d. Asimismo, en el epígrafe de las altas también hay 1.010 miles de euros que corresponden a trabajos concluidos para la plataforma Galileo, destinada a la gestión del material rodante. El resto del saldo existente al cierre del ejercicio 2019 en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos, corresponde al importe de trabajos de desarrollo realizados en aplicaciones informáticas que aún no han sido finalizados.

Las inversiones realizadas en 2018 estuvieron 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.

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 2019 asciende a 571 miles de euros (589 miles de euros en 2018). 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 pendiente de ser repuesta según el Acuerdo, está registrada dentro del epígrafe de “Otro inmovilizado intangible” y asciende, al cierre del ejercicio 2019, a 655 miles de euros, al igual que al cierre de 2018, 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, el mismo que en 2018.

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 procedió 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 contabilizó 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)).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En la misma fecha, se procedió a la transmisión, por parte de Adif a RENFE-Operadora, del Local Comercial de León objeto del Acuerdo, lo que supuso la compensación de 1.839,70 m2 de los recogidos en la Orden FOM/2909/2006, así como la 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 abono 2.086 miles de euros por ese concepto en la fecha de transmisión. De acuerdo con el criterio establecido por la IGAE, la Entidad efectúo el registro contable de esta operación, que generó un beneficio de 192 miles de euros.

El 9 de julio de 2020 se ha acordado la adquisición por parte de Adif Alta Velocidad a RENFE-Operadora de los derechos de uso del inmueble con el que se dará por cumplido el citado Acuerdo, los denominados Torreones del edificio histórico de la antigua estación de Atocha. El precio de venta asciende a 19.195 miles de euros, y la entrega se realizará no más tarde del 1 de enero de 2021.

El importe restante del valor total recogido al cierre de 2019 en el epígrafe de Otro inmovilizado intangible, al igual que ocurría al cierre de 2018, 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 (el mismo que en 2018) y su amortización acumulada asciende a 124 miles de euros (106 miles de euros en 2018).

Las altas y traspasos en amortización acumulada, tanto en el ejercicio 2019 como en el 2018, 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).

(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 2019 asciende a 84.216 miles de euros, que corresponde fundamentalmente a aplicaciones informáticas y a los derechos de uso citados anteriormente. A 31 de diciembre de 2018 esta cifra ascendía a 77.984 miles de euros.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

6. Inmovilizado Material

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2019 han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	24.858			24.858
Edificios y construcciones	396.779	28.545	-	425.324
Instalaciones de Vía (a)	131.483	1.455	-	132.938
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.451.822	204.120	(108.466)	9.547.476
- Material Remolcado y Vagones	878.169	38.715	(27.523)	889.361
- Otros Elementos de Transporte	243.603	2.007	(1.878)	243.732
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	54.279	1.576	-	55.855
- Equipos procesos de Información	71.767	4.108	(335)	75.540
- Vehículos	5.031	-	(9)	5.022
- Resto	543.982	26.398	(2.261)	568.119
	11.801.773	306.924	(140.472)	11.968.225
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	314.217	42.048	-	356.265
Total Coste	12.115.990	348.972	(140.472)	12.324.490
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(168.974)	(10.016)	-	(178.990)
Instalaciones de Vía (a)	(58.830)	(4.302)	-	(63.132)
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(4.282.882)	(332.534)	97.384	(4.518.032)
- Material Remolcado y Vagones	(585.868)	(43.491)	26.737	(602.622)
- Otros Elementos de Transporte	(144.895)	(4.073)	1.827	(147.141)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(45.628)	(1.787)	-	(47.415)
- Equipos procesos de Información	(62.446)	(3.625)	335	(65.736)
- Vehículos	(4.844)	(176)	9	(5.011)
- Resto	(458.050)	(22.409)	2.259	(478.200)
Total Amortización Acumulada	(5.812.417)	(422.413)	128.551	(6.106.279)
Deterioro				
Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(17.595)	(912)	1.055	(17.452)
- Material Remolcado y Vagones	(20.023)	(949)	29	(20.943)
- Otros elementos de Transporte	(13)	-	-	(13)
Total Deterioro	(37.631)	(1.861)	1.084	(38.408)
Valor Neto Contable	6.265.942	(75.302)	(10.837)	6.179.803

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para este mismo epígrafe del Balance, la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en el mismo en el ejercicio 2018 fueron 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	(212.448)	9.451.822
- 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	(278.923)	11.801.773
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	252.114	62.103	-	314.217
Total Coste	12.187.790	207.123	(278.923)	12.115.990
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)	168.707	(4.282.882)
- 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)	231.539	(5.812.417)
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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

a) Coste

Del total de Altas y traspasos en el ejercicio 2019, es de destacar un importe de 109.366 miles de euros, incluido en los epígrafes de Locomotoras y Trenes Autopropulsados y de Material Remolcado y Vagones, correspondiente 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. (117.980 en el ejercicio 2018). 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 resto del importe de Altas y Traspasos, recogía la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante.

Entre las principales actuaciones realizadas, en Cercanías y Media Distancia en 2019, son de destacar las relativas a la remodelación de otros 24 trenes de la Serie 447 para adaptarlos a la accesibilidad de personas de movilidad reducida, que se incluyen en Altas y Traspasos en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados. También se han realizado actuaciones de renovación del interiorismo en dicha Serie y en la 446, además de otros trabajos destinados a la modernización y mejora de la fiabilidad y de la seguridad en diversas Series, así como a instalar en los trenes la plataforma de comunicaciones embarcada desarrollada para Cercanías y Media Distancia.

En cuanto al ámbito de Alta Velocidad –Larga Distancia, entre las altas registradas en 2019 en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsado, se han efectuado diversas actuaciones en varias Series, tales como la instalación de un sistema de red wifi en otros 25 trenes del parque de Alta Velocidad, las de ampliación de capacidad de la Serie 103 o las de optimización de la eficiencia energética en las Series 102, 112, 130 y 730, además de otras actuaciones destinadas a mejorar la seguridad y la accesibilidad de personas de movilidad reducida del material. Asimismo, el importe de altas registrado en el epígrafe de Material Remolcado y Vagones corresponde a la operación de mejora de fiabilidad, confort y adaptación a la accesibilidad de personas de movilidad reducida realizada en varias composiciones de material Talgo VI.

En lo referente a material rodante de mercancías, se ha efectuado la reversión de la situación de Activo No Corriente Mantenido para la Venta de 36 locomotoras y 1.236 vagones que se clasificaron en dicha situación al cierre del ejercicio anterior. El coste de los mismos se ha recogido en la columna de Altas y Traspasos por un total de 67.816 miles de euros, en los epígrafes de Locomotoras y Trenes Autopropulsados y de Material Remolcado y Vagones. Además, en dichos epígrafes también se ha recogido el importe de actuaciones destinadas, fundamentalmente, a mejorar la fiabilidad y seguridad en distintas series de locomotoras, así como las condiciones de explotación de varias series de vagones.

En la columna de Altas y Traspasos en el ejercicio 2019, el importe recogido en el epígrafe de Edificios y construcciones, en el de Instalaciones de Vía, así como la mayor parte del que compone el que figura en el resto de epígrafes no correspondientes a Elementos de Transporte, está relacionado con la recepción de obras e instalaciones realizadas en estaciones de Cercanías, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Fomento, así como del equipamiento para las mismas (controles de acceso, megafonía, etc.). También tienen cierta relevancia en dichos epígrafes, las actuaciones de mejora realizadas en recintos de talleres y en sus instalaciones, entre las que destacan la ampliación de la playa de vías de Santa Catalina y la reposición de puentes grúa en el TCR de Villaverde Bajo.

El importe total de las inversiones realizadas en 2019, aparte de estar destinadas principalmente a las actuaciones recogidas en los párrafos anteriores, incluyen 50.474 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el ejercicio 2018, la mayor parte del importe recogido en la columna de Altas y Traspasos correspondió a actuaciones realizadas en el material rodante. Entre ellas, destacaba un importe total de 117.980 miles de euros, incluido en los epígrafes de Locomotoras y Trenes Autopropulsados y de Material Remolcado y Vagones, correspondiente a la realización de intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo, principalmente en trenes de Cercanías y Media Distancia y en locomotoras y vagones de mercancías, 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.

Del resto del importe de Altas y Traspasos en 2018, fueron destacables las actuaciones realizadas en material rodante de Cercanías y Media Distancia relativas a la remodelación de otros 30 trenes de la Serie 447 para adaptarlos a la accesibilidad de personas de movilidad reducida, así como las de renovación del interiorismo en dicha Serie y en la 446, 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.

En Alta Velocidad-Larga Distancia, en 2018 fue de destacar 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. También se realizaron diversas actuaciones en varias Series, como la instalación de un sistema de red wifi en otros 12 trenes del parque de Alta Velocidad, la ampliación de capacidad de la Serie 102 o la 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.

En el ámbito de mercancías, el importe recogido en Altas y Traspasos en 2018 correspondió, principalmente, a actuaciones destinadas a mejorar las condiciones de explotación de los vagones.

Respecto al importe total de las inversiones que se realizaron en 2018, estuvo destinado en general a las actuaciones recogidas en los párrafos anteriores, Adicionalmente, hay que mencionar la inversión realizada en dicho ejercicio 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, que se encuentran en proceso de fabricación.

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).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Con fecha 2 de marzo de 2018, para seguir completando los términos del Acuerdo de 28 de diciembre de 2015, se procedió 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 de 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. De acuerdo con el criterio establecido por la IGAE, se registró el terreno y el edificio recibido, por el valor neto contable que dichos elementos tenían en Adif en la fecha trasmisión, el cual ascendía a 501 miles de euros, por lo que generó una pérdida a efectos contables de 306 miles de euros.

En la misma fecha, se procedió a la transmisión, por parte de Adif a RENFE-Operadora, del Local Comercial de León objeto del Acuerdo, lo que supuso 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, 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 abonó 2.086 miles de euros por ese concepto en la fecha de transmisión. De acuerdo con el criterio establecido por la IGAE, se registró 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 generó 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 fueron incluidos 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.

Al cierre del ejercicio 2019, el importe correspondiente al coste de reposición, incluido en el epígrafe de “Inmovilizado material en curso y anticipos”, al cierre del ejercicio 2019 asciende a 3.271 miles de euros (el mismo en 2018). 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 (misma cifra que en 2018), si bien está totalmente amortizado.

Del importe total de inversiones del ejercicio 2019, el importe de los trabajos realizados por el Grupo para su inmovilizado asciende a 134.414 miles de euros. En el ejercicio 2018, dicha cifra fue de 136. 825 miles de euros.

b) Amortización acumulada

Del importe total de Altas y traspasos en el ejercicio 2019 en amortización acumulada, la dotación de amortización del ejercicio asciende a 358.919 miles de euros (362.867 miles de euros en 2018).

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	
	2019	2018
Construcciones	37.617	43.570
Instalaciones de vía	14.420	12.785
Elementos de transporte	538.678	590.029
Otro inmovilizado material	467.367	422.859
	1.058.082	1.069.243

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019, 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 2018, tras realizar el respectivo análisis.

En el apartado de Deterioro, en la columna Altas y traspasos, se ha registrado en 2019 un importe dentro del epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados que corresponde al valor contable de los coches extremos de un tren de la serie 130, el cual fue objeto de transformación en el ejercicio a tren híbrido de la serie 730, motivo por el cual éstos fueron sustituidos por nuevos furgones-generadores, quedando fuera de uso indefinidamente Asimismo, también figura un importe de 949 miles de euros en el epígrafe de Material Remolcado y Vagones, que corresponde a la reversión de la situación de Activo No Corriente Mantenido para la Venta de material rodante de Mercancías que había sido clasificado a dicha situación en 2018 (véase nota 6 i)).

En la columna Bajas, dentro del apartado de Deterioro figura, en el ejercicio 2019, un importe correspondiente a material rodante para el que, tras sufrir un accidente, se había registrado en ejercicios anteriores un deterioro por la pérdida de valor estimada y que en 2019, una vez reparado, dicho deterioro ha compensado, mediante su aplicación, las pérdidas definitivas generadas por los elementos sustituidos

En el ejercicio 2018 figuraba, en la columna Bajas en el apartado de Deterioro, un importe de 25.994 miles de euros. Dicha cantidad procedía, en unos casos, del registro de bajas de coste de material rodante para el que se decidió su desguace y que previamente se encontraba total o parcialmente deteriorado, en cuyo caso se produjo una aplicación del deterioro. En otros casos, correspondía 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, dicho deterioro compensó, mediante su aplicación, las pérdidas definitivas generadas por los elementos que fueron sustituidos, si bien, en aquellos casos en que el deterioro dotado superaba a la pérdida definitiva que fue compensada, se efectuó la reversión del exceso, generando un ingreso cuyo importe total ascendió a 5.910 miles de euros.

d) Bajas y enajenaciones

En la columna Bajas, en el ejercicio 2019, 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 77.194 miles de euros (88.207 miles de euros en 2018), 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.

En esta columna se incluyen también, entre las bajas registradas en 2019, 3.755 miles de euros que corresponde al valor neto contable estimado de los daños originados en el material rodante debido a accidentes sufridos por éste, así como las producidas como consecuencia de la sustitución de elementos, con un valor neto contable total de 5.194 miles de euros, realizada al efectuar actuaciones sobre distintas series de material rodante, con objeto de mejorar su interiorismo, capacidad, productividad o fiabilidad, entre las que destaca la adaptación de la Serie 447 y de la Serie 730 a la accesibilidad de personas de movilidad reducida o la remodelación y adaptación a la accesibilidad del material Talgo VI.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

También se han efectuado bajas en el año 2019, por la venta de material rodante que se encontraba obsoleto o en estado de desguace, cuyo valor neto contable ascendía a 98 miles de euros, que han generado un beneficio neto de 1.992 miles de euros

En el ejercicio 2018, en la columna Bajas se incluía un valor neto contable de 3.399 miles de euros que correspondía al valor neto contable estimado de los daños originados en el material rodante que sufrió accidentes en el ejercicio

Asimismo, en el importe total que figuraba en la columna Bajas en 2018, también se incluían 9.948 miles de euros correspondientes al valor neto contable de material para el que estaba previsto su desguace, entre el que figuraba 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 pasado.

En el año 2018 figuraba en la columna Bajas, la venta de locomotoras y vagones de mercancías, cuyo valor neto contable ascendía a 2.350 miles de euros y que generaron un beneficio neto de 2.694 miles de euros.

e) Detalle de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2019 es el siguiente:

Miles de euros

	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.374.945	(1.635.864)	(15.342)	2.723.739	(112.105)
Trenes de Cercanías	3.198.105	(1.820.054)	(4)	1.378.047	(123.009)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	576.683	(305.293)	(1.736)	269.654	(27.179)
Locomotoras Eléctricas	633.227	(421.627)	(347)	211.253	(9.077)
Edificios de Talleres	296.955	(136.474)	-	160.481	(6.051)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	258.995	(75.839)	(22)	183.134	(6.074)
Locomotoras Diesel	311.020	(174.210)	-	136.810	(5.623)
Remolques Talgo	304.331	(159.722)	-	144.609	(5.990)
Piezas de Parque	202.771	(108.046)	-	94.725	(3.823)
Vagones de Mercancías	523.812	(393.285)	(20.895)	109.632	(11.208)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	80.323	(43.105)	-	37.218	(7.171)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	75.454	(17.922)	-	57.532	(3.338)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	109.234	(90.423)	-	18.811	(5.646)
Superestructura de Via de Talleres	42.002	(14.957)	-	27.045	(1.031)
Máquinas de Venta y TPV	87.903	(84.758)	-	3.145	(4.085)
Edificios Administrativos	45.363	(23.196)	-	22.167	(1.060)
Terrenos	24.858	-	-	24.858	-
Cambios y Desvios de Talleres	26.923	(9.181)	-	17.742	(774)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	61.202	(52.921)	-	8.281	(2.191)

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por su parte, en el ejercicio 2018 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.	4.374.716	(1.539.290)	(14.430)	2.820.996	(113.111)
Trenes de Cercanías	3.164.714	(1.753.514)	(4)	1.411.196	(116.461)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	570.299	(295.396)	(2.792)	272.111	(26.096)
Locomotoras Eléctricas	604.032	(385.180)	(347)	218.505	(9.398)
Edificios de Talleres	294.691	(130.424)	-	164.267	(5.940)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	242.050	(65.415)	(22)	176.613	(5.854)
Locomotoras Diesel	310.366	(169.479)	-	140.887	(5.531)
Remolques Talgo	310.562	(160.049)	-	150.513	(5.872)
Piezas de Parque	202.669	(106.049)	-	96.620	(3.918)
Vagones de Mercancías	521.001	(382.827)	(20.024)	118.150	(11.871)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	76.039	(36.914)	-	39.125	(6.611)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	71.775	(14.664)	-	57.111	(2.752)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	106.022	(84.777)	-	21.245	(6.497)
Superestructura de Via de Talleres	41.600	(13.927)	-	27.673	(1.068)
Máquinas de Venta y TPV	86.774	(80.681)	-	6.093	(6.390)
Edificios Administrativos	45.182	(22.144)	-	23.038	(1.067)
Terrenos	24.858	-	-	24.858	-
Cambios y Desvios de Talleres	26.854	(8.407)	-	18.447	(773)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	58.874	(50.450)	-	8.424	(3.105)

Determinado material rodante con un valor neto contable al cierre del ejercicio 2019 de 1.344.043 miles de euros (1.077.886 miles de euros en 2018), forma parte de las garantías prestadas a Eurofima por préstamos que el Grupo tiene otorgados a RENFE-Operadora por importe de 1.535.100 miles de euros al cierre de 2019 (1.435.100 miles de euros al cierre del 2018).

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, que fue objeto de modificaciones sucesivas conforme el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOU) iba siendo modificado, además de otras derivadas de la necesidad de realizar adaptaciones por nuevas circunstancias de carácter técnico y jurídico. Finalmente, con objeto de integrar en un solo documento la dispersión contractual existente, el 23 de junio de 2009 se elevó a público el Texto Refundido del Contrato, suscrito por Adif (sucesora de RENFE), RENFE-Operadora y DUCH, sobre la adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

- Un canon monetario fijo de 984 millones de euros, a distribuir entre RENFE-Operadora y Adif en función de los metros que cada una transmita (157 y 827 millones de euros respectivamente, según acuerdo entre ambas de 28 de diciembre de 2012).
- La entrega de 100.000 metros cuadrados de edificabilidad de uso residencial de protección, por un valor estimado de 267 millones de euros a repartir entre RENFE-Operadora y Adif en función de los metros transmitidos por cada una (15.973 m2 construidos y 84.027 m2 construidos respectivamente, según acuerdo entre ambas de 28 de diciembre de 2012).

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

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

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

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

- Un PPRI del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" adaptado a lo establecido en la Sentencia antes citada, cuya presentación para su tramitación por el Ayuntamiento de Madrid se produjo en la misma fecha de suscripción del Acuerdo de Bases.
- Un Convenio Urbanístico de Gestión del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", que fue suscrito por el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid, Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Canal de Isabel II y DUCH también con fecha 22 de enero de 2015. El Convenio Urbanístico quedó sometido a la aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Madrid del PPRI en el que se integraba.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

Según el Acuerdo firmado entre Adif y RENFE-Operadora el 28 de diciembre de 2012, ésta última era propietaria de 313.414 m2 a efectos de reparto del canon monetario y en especie establecido en el Texto Refundido. Por este motivo y en virtud del citado acuerdo de fecha 28 de diciembre de 2016, en los ejercicios 2017 y 2018 se efectuaron sendos cobros de 348 miles de euros, en concepto de compensación económica adicional por el retraso en la percepción del canon a satisfacer por DCN, que fueron registrados en el epígrafe de Deterioro y Resultado por Enajenaciones del Inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

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

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

- Que la Comunidad de Madrid, tras la oportuna tramitación por el Ayuntamiento de Madrid del Documento objeto de la Aprobación Inicial, apruebe definitivamente la Modificación Puntual del PGOUM, en los términos y condiciones de este documento de Modificación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

En el documento suscrito, se modifica significativamente la superficie edificable y su ubicación, de forma que se reduce un 31% la edificabilidad correspondiente a los terrenos de Adif, de Adif Alta Velocidad y del Grupo RENFE-Operadora, si bien el canon monetario y en especie a satisfacer por DCN se mantiene íntegro. Por este motivo las mismas, han firmado también un acuerdo en la misma fecha, respecto a la nueva distribución del canon a percibir por los suelos y aprovechamientos a transmitir por cada una de ellas a DCN, en sustitución del suscrito para el mismo fin en 2012. De acuerdo con la nueva situación, los metros cuadrados generadores de aprovechamiento correspondientes al Grupo 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, dado el perjuicio resultante para éstas según las nuevas condiciones sobrevenidas desde el inicio de la operación (segregación de RENFE con el consiguiente reparto de activos y nuevo ámbito de Modificación del PGOUM impuesto por el Ayuntamiento), tras el acuerdo suscrito por éstas con Adif y Adif Alta Velocidad y el Grupo RENFE-Operadora, percibirán en conjunto el 8,103% del total del canon monetario y en especie que figura en el Contrato con DCN, si bien se establece que la distribución del mismo entre ellas se fijará posteriormente, sin necesidad de acuerdo entre las partes.

Al concurrir las mismas circunstancias que en el Acuerdo de extensión de 2016 relativas al retraso en la percepción del canon a satisfacer por DCN, en la Modificación del Texto Refundido se establece una compensación para Adif, Adif Alta Velocidad y el Grupo RENFE-Operadora, que percibirán, en la misma proporción que la determinada para el canon monetario y el canon en especie, hasta 2021, salvo que se otorgue con anterioridad la escritura de transmisión de los espacios aprovechables. En el ejercicio 2019, el Grupo ha percibido 176 miles de euros por este concepto, que fueron registrados en el epígrafe de Deterioro y Resultado por Enajenaciones del Inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

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

h) Inversiones inmobiliarias.

El valor neto contable de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2019 asciende a 303 miles de euros tras el traspaso en el ejercicio anterior 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 (mismo importe que en 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

i) Activos no corrientes mantenidos para la venta.

Durante el ejercicio 2019, se ha efectuado la reversión de la situación de Activo No Corriente Mantenido para la Venta de las locomotoras y vagones de mercancías que se clasificaron en dicha situación al cierre del ejercicio anterior y cuya venta a terceros no se ha materializado en 2019, por lo que se han reclasificado al Inmovilizado material, con la excepción de una locomotora con un valor neto contable de 12 miles de euros.

Durante el ejercicio 2018, el Grupo inició 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 no se había materializado la misma al cierre del ejercicio 2018, 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 que fue reclasificado a la situación de Activo No Corriente Mantenido para la Venta en 2018 estaba compuesto por 37 locomotoras y 1.236 vagones de mercancías, cuyo valor neto contable era de 4.441 miles de euros. El Grupo reconoció una pérdida por deterioro en dicho ejercicio, de acuerdo con la valoración que sirvió de base para establecer las condiciones de venta de este material, de 796 miles de euros, por lo que el saldo existente en este epígrafe al cierre del ejercicio 2018 era de 3.645 miles de euros.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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 de dos proyectos: en Arabia Saudí, en el que participa a través de un consorcio de empresas para el desarrollo y explotación de una línea de alta velocidad, y donde parte de los contratos vinculados a este proyecto se encuentran referenciados parcialmente en euros o en riyales saudíes (SAR); y en Texas, en EE.UU., donde en 2018 se firmó un acuerdo con un grupo inversor denominado Texas Central Railroad, LLC, donde se sientan las bases de colaboración como asesor técnico para el desarrollo, diseño y construcción del proyecto de Alta Velocidad para unir las ciudades de Houston y Dallas, y donde parte de las operaciones se encuentran referenciadas al dólar. Ocasionalmente se realizan operaciones desde la Gerencia de Área de Cooperación Internacional y Relaciones Institucionales que pueden realizarse en monedas distintas al euro, destacando las efectuadas en Reino Unido y otras en Estados Unidos en libras y dólares respectivamente.

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.

(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, o por un tipo fijo por un periodo adicional.

A 31 de diciembre de 2019 los préstamos con remuneración a tipo fijo suponen un 84% del total de los préstamos tomados, siendo el 69% a 31 de diciembre de 2018.

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	
	2019	2018
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	2.304	2.304
Intercontainer Ibérica, S.A.	-	124
	2.304	2.428

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 están pendientes de desembolsar 51.290 miles de euros de la participación de la Entidad en Eurofima y que corresponden al contravalor en euros de 108.576 miles de francos suizos, registrados al tipo de cambio histórico. A tipo de cambio de cierre el contravalor en euros del desembolso pendiente sería de 100.108 miles de euros (96.349 miles de euros en 2017).

Los datos de Patrimonio Neto y Resultado del ejercicio de acuerdo con las cuentas anuales auditadas de Eurofima a 31 de diciembre de 2019 en euros (véase nota 4 (f)), y a 31 de diciembre de 2018 valorados al tipo de cambio de cierre vigente se detallan a continuación:

	Miles de euros	
	2019	2018
Patrimonio neto	1.528.502	1.459.220
Beneficio del ejercicio	22.737	14.153

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

La información relativa a las sociedades del grupo, asociadas y multigrupo de la Entidad correspondiente a los ejercicios 2019 y 2018 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	
	2019	2018	2019	2018
Préstamos y partidas a cobrar				
Deudores comerciales no corrientes	49.311	50.537	-	-
Clientes por ventas y prestación de servicios	-	-	427.093	366.488
Créditos y otras cuentas a cobrar	196.531	176.210	1.134.102	1.271.028
Otros activos financieros	618	287	286	879
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	2.064	2.777	900	132
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.007	1.082	-	-
Total activos financieros	249.531	230.893	1.561.195	1.638.527

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

	Miles de euros					
	Préstamos y partidas a cobrar		Activos financieros disponibles para la venta		Total	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Ingresos financieros al coste amortizado	2.416	2.942	-	-	2.416	2.942
Dividendos	-	-	949	592	949	592
Otros	112	77	-	-	112	77
Total Ganancias/Pérdidas netas	2.528	3.019	949	592	3.477	3.611

10. Inversiones financieras

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2019	2018	2019	2018
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	1.007	1.082	-	-
Créditos a terceros	196.531	176.210	9.170	8.024
Otros activos financieros	618	287	286	879
Total	198.156	177.579	9.456	8.903

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

	Miles de euros			
	2019		2018	
	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	(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	-
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	6.833	(5.826)	6.908	(5.826)

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La participación en estas sociedades es inferior al 20%.

Durante el ejercicio 2019 se ha vendido la participación de capital en Almería Alta Velocidad, S.A. a valor neto contable sin generar ningún resultado dicha operación en la sociedad.

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 el Grupo, 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 5.141 miles de euros (7.141 miles de euros en 2018) y a Adif AV un importe neto de 11.998 miles de euros (14.143 miles de euros en 2018) En el activo corriente, los saldos corresponden a Adif por un importe de 4.261 miles de euros (1.930 miles de euros en 2018) y a Adif AV un importe de 4.805 miles de euros (2.069 miles de euros en 2018).

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

	Miles de euros			
	2019		2018	
Sociedad	Crédito	Deterioro	Crédito	Deterioro
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	21.302	(5.631)	11.073	(5.631)
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	75	-	75	-
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	(659)	659	(659)
Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.	58.862	(31.183)	58.862	(31.183)
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	17.560	(4.643)	12.941	(4.643)
Gijón al Norte S.A.	5.272	-	5.272	-
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	24.565	(4.366)	17.215	(4.366)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	112.625	(16.055)	110.333	(16.055)
	240.920	(62.537)	216.430	(62.537)

En 2019 se han desembolsado préstamos participativos por importe de 10.229 miles de euros a Valencia Parque Central (3.838 miles de euros en 2018), 4.619 miles de euros a Logroño Integración del Ferrocarril (4.741 miles de euros en 2018), 7.350 miles de euros a Barcelona Sagrera (7.082 miles de euros en 2018). En 2018 también se desembolsaron 4.611 miles de euros a Valladolid Alta Velocidad. Asimismo, se han registrado intereses por importe de 2.292 miles de euros (2.862 miles de euros en 2018) por préstamos otorgados a Valladolid Alta Velocidad, que se abonaran una vez obtenga ingresos por venta de terrenos de esta sociedad.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El detalle del deterioro de los préstamos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en 2019 es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros 2019
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	5.631
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659
Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.	31.183
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	4.643
Barcelona Sagrera AltaVelocitat, S.A.	4.366
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	16.055
	62.537

El detalle de los deterioros de los préstamos participativos concedidos a las sociedades en 2018 era 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

En 2018 la columna traspasos recogía el movimiento registrado en origen en la provisión de riesgos y gastos (véase nota 15) por importe de 484 miles de euros.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

11. Existencias

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Almacén del Área de Negocio de Fabricación y Mantenimiento	129.853	116.125
Combustible	197	268
Almacén Central	999	1.136
Anticipos a proveedores	13	17
	131.062	117.546
Correcciones valorativas por deterioro (Provisión obsolescencia)	(16.413)	(17.962)
	114.649	99.584

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de existencias durante los ejercicios 2019 y 2018 es como sigue:

	Miles de euros	
	2019	2018
Saldo a 1 de enero	(17.962)	(17.762)
Dotaciones	1.549	(200)
Saldo a 31 de diciembre	(16.413)	(17.962)

Los gastos por aprovisionamientos de existencias han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2019	2018
Compras netas	103.444	94.206
Variación de la depreciación de existencias	(1.549)	200
Variación de existencias	(13.520)	(10.517)
Trabajos realizados por otras empresas	11.850	11.721
	100.225	95.610

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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	
	2019	2018
No Corriente		
Deudores comerciales no corrientes		
Periodificaciones a largo plazo	13.259	14.485
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	36.052	36.052
Total no corriente	49.311	50.537
Corriente		
Clientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Clientes General:		
Clientes por transporte de mercancías	55.126	53.895
Clientes por transporte de viajeros	47.733	54.415
Clientes por servicios y concesiones	26.438	16.798
Clientes pendientes de facturar	230.701	192.817
	359.998	317.925
Clientes Entidades Públicas		
Deudores por tráficos de Entidades Públicas	22.337	13.600
Entidades Públicas pendientes de facturar	38.826	27.566
Otros	1.528	709
	62.691	41.875
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(19.823)	(19.342)
Total clientes por ventas y prestaciones de servicios:	402.866	340.458
Deudores varios		
Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo	1.019.784	1.193.778
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas	61.049	35.619
Deudores por convenios con Comunidades A. pendientes de facturar	37.876	30.751
Otros deudores	14.152	9.590
Total deudores varios	1.132.861	1.269.738
Clientes empresas asociadas (nota 28)		
Clientes empresas multigrupo y asociadas	4.915	5.847
Clientes empresas multigrupo y asociadas pendientes de facturar	19.312	20.183
	24.227	26.030
Deudores personal	1.241	1.285
Activo por impuesto corriente (nota 22)	15.181	21.531
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 22)	165.634	154.453
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.742.010	1.785.324

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

a) Clientes General

En el ejercicio 2019, destacan los derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje y ventas de trenes turísticos por importe de 29.441 miles de euros (30.649 miles de euros en el ejercicio 2018).

Asimismo, son significativas las deudas de Adif por importe de 10.836 miles de euros (13.615 miles de euros en 2018), de los cuales 2.444 miles de euros corresponden a deudas por títulos de transporte y liquidación de billetes para sus empleados (530 miles de euros en el ejercicio 2018), y el resto por importe de 8.392 miles de euros se corresponden a diversos servicios (arrendamientos, prestaciones de servicio de exploradoras, mantenimiento y reparación de locomotoras y vagones y otros) (13.085 miles de euros en 2018).

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 6.221 miles de euros (5.424 miles de euros en 2018).

b) Clientes Entidades Públicas

En Deudores por tráficos de Entidades Públicas se recogen derechos de cobro facturados principalmente . En el capítulo de "Otros" se incluyen otros conceptos como formación para actividades auxiliares del tren, comisiones por ventas y otros servicios complementarios al tráfico.

En el ejercicio 2019, por grandes clientes, y vinculado a convenios de tráficos de Cercanías, destacan la Autoritat del Transport Metropolità con un saldo de 10.750 miles de euros (4.142 miles de euros en 2018) y con el Consorcio de Transportes de Asturias 8.549 miles de euros (4.910 miles de euros en 2018).

Se recogen también en este capítulo los saldos con el Ministerio de Defensa por un total de 2.797 miles de euros, (3.104 miles de euros en el ejercicio 2018).

c) Clientes, otros ingresos pendientes de facturar

Presenta el siguiente detalle al 31 de diciembre:

	Miles de euros	
	2019	2018
Clientes General pendientes de facturar		
- Transporte de mercancías	42	1.859
- Transporte de viajeros	6.989	6.453
- Otros conceptos	223.670	184.505
	230.701	192.817
Entidades Públicas pendientes de facturar		
- Transporte de viajeros	29.526	26.978
- Otros conceptos	9.300	588
	38.826	27.566
Clientes Grupo y Asociadas pendientes de facturar		
- Otros conceptos	19.312	20.183
Deudores convenios CCAA pendientes de facturar	37.876	30.751
	326.715	271.317

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En "Clientes general pendientes de facturar", con un saldo de 230.701 miles de euros (192.817 miles de euros en 2018), se incluyen los derechos de cobro pendientes de facturar por importe de 177.671 miles de euros a Saudi Railways Organization (SRO) (163.459 miles de euros en el ejercicio 2018), así como los saldos de las liquidaciones pendientes con empresas ferroviarias extranjeras, por importe de 7.459 miles de euros (4.991 miles de euros en 2018) (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 14.288 miles de euros (9.535 miles de euros en 2018) y al Consorcio de Transportes de Madrid, por importe de 14.100 miles de euros (15.864 miles de euros en 2018), debido principalmente a los servicios prestados en diciembre al amparo del convenio vigente del abono de transportes).

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

d) Correcciones valorativas

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Saldo inicial a 1 de enero	(19.331)	(23.484)
Dotaciones	(873)	(669)
Reversiones	362	319
Aplicaciones	19	4.492
Saldos final a 31 de diciembre	(19.823)	(19.342)

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 pendientes de cobro del Estado para compensación por la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia del ejercicio 2019, competencia de la AGE y de la Generalidad de Cataluña (véanse notas 1(e) y 24).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	Corriente	
	2019	2018
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Ejercicio 2017	-	43.789
Ejercicio 2018	71.283	917.725
Ejercicio 2019	483.004	-
	554.287	961.514
Compensación de los servicios competencia de la Generalidad de Cataluña		
Ejercicio 2018	230.858	232.264
Ejercicio 2019 (nota 24)	234.639	-
	465.497	232.264
Deudores por OSP a corto plazo	1.019.784	1.193.778

Respecto a la Compensación de los servicios competencia de la AGE, en el ejercicio 2019 se han recibido los siguientes cobros: liquidación de la OSP del ejercicio 2017 con cargo a los PGE 2018 por un total de 43.789 miles de euros; a cuenta de la liquidación de la OSP del ejercicio 2018 con cargo a los PGE 2018 por un total de 481.139 miles de euros, y con cargo a los PGE 2019 por importe de 357.397 miles de euros; y a cuenta de la liquidación de la OSP del ejercicio 2019 con cargo a los PGE del mismo año por importe de 451.119 miles de euros.

Tras el informe de verificación de la IGAE, que ha minorado el importe correspondiente a la liquidación de la OSP de la AGE de 2018 en 7.906 miles de euros, se quedó pendiente de cobro un importe de 71.283 miles de euros.

Asimismo, respecto a la liquidación de la OSP devengada en el ejercicio 2019, se ha cobrado en 2020 un importe de 161.703 miles de euros con cargo a los PGE 2019.

Durante el ejercicio 2018 se recibieron cobros correspondientes a la liquidación de la OSP del ejercicio 2016 con cargo a los PGE 2017 por un total de 73.459 miles de euros. Asimismo, en el ejercicio 2018 se recibieron 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.

Respecto a la Compensación de los servicios competencia de la Generalidad de Cataluña, en el ejercicio 2020 se han recibido cobros correspondientes a la liquidación de la OSP de Cataluña del ejercicio 2018, con cargo a los PGE 2019, por un total de 230.858 miles de euros, que era el importe pendiente tras el informe de verificación de la IGAE, minorado en 1.406 miles de euros.

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 por Renfe Viajeros 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).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

A 31 de diciembre de 2019, 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)	52.763	26.090	78.853
Diputación General de Aragón	3.519	8.268	11.787
Junta de Extremadura	4.767	3.518	8.285
	61.049	37.876	98.925

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

El saldo a 31 de diciembre de 2019 de la deuda de la Generalidad de Cataluña corresponde a servicios prestados en el ejercicio relativos al Plan de Acción para la mejora del servicio de cercanías y media distancia en Barcelona, por importe de 28.164 miles de euros (25.239 miles de euros en 2018). Asimismo, la deuda recoge saldos pendientes de ejercicios anteriores por importe de 50.690 miles de euros (25.450 miles de euros en 2018).

El 21 de marzo de 2019 se celebró reunión del Órgano Mixto donde se acordó facturar los servicios correspondientes al ejercicio 2018 (véase nota 1 e) 3.)

La deuda de la Diputación General de Aragón corresponde a los servicios prestados en 2018 y parte de 2017, 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) 4)). En noviembre de 2019 se firma el acuerdo de liquidación correspondiente a los servicios prestados en el ejercicio 2018. Está pendiente de firma la prórroga correspondiente a los servicios prestados en el ejercicio 2019, que se encuentran pendientes de facturar.

La deuda con la Junta de Extremadura corresponde a servicios de transporte de viajeros de media distancia prestados en los ejercicios 2017 y 2018, estando pendiente de facturar los correspondientes al ejercicio 2019 (véase nota 1 e) 4)).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 4.672 miles de euros(5.521 miles de euros en 2018).

El resto del saldo se corresponde principalmente con la cuantía de IVA soportado pendiente de devengar, al igual que en 2018.

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	
	2019	2018
Tesorería		
Caja	64	55
Bancos c/c	143.466	43.836
	143.530	43.891
Otros activos líquidos equivalentes		
Principal	9.120	8.813
Total Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	152.650	52.704

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 y 2018, son como sigue:

	Miles de euros				
	2019				
Denominación	Saldo a 1 de enero 2019	Resultado 2018 a distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2019
Entidad dominante	(331.010)	6.360	474	(818)	(324.994)
Sociedades consolidadas por Integración global:					
Renfe Mercancías	(209.923)	(22.829)	1.281	1.259	(230.212)
Logirail	1.404	1.514	(500)	(1)	2.417
Pecovasa	1.522	326	-	(663)	1.185
Puerto Seco Ventastur .	(1.100)	-	-	-	(1.100)
Renfe Viajeros	33.850	117.730	-	(83)	151.497
Renfe Fabricación y Mantenimiento.	6.410	(1.707)	5.929	2.097	12.729
Renfe Alquiler	(2.321)	2.612	-	4	295
	(170.158)	97.646	6.710	2.613	(63.189)
Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:					
Intercontainer Ibérica, S.A.	(309)	8	-	301	-
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	587	1.113	(1.112)	(1)	587
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	93	3.022	(925)	(2.097)	93
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.440	950	(950)	-	2.440
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.979	2.379	(2.379)	-	1.979
Elipsos Internacional, S.A.	997	161	-	-	1.158
Construrail, S.A.	210	119	(119)	-	210
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(5.244)	-	-	-	(5.244)
Conte-Rail, S.A.	242	19	-	-	261
Alfil Logistics, S.A.	1.657	1.365	(123)	-	2.899
SEMAT	(5.942)	(272)	-	-	(6.214)
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	5.401	(1.682)	-	-	3.719
Railsider	(18.566)	(1.109)	(539)	(479)	(20.693)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	627	563	(563)	-	627
CEAVMM	-	-	-	-	-
Eurofima	50.198	721	(474)	23.727	74.172
	34.370	7.357	(7.184)	21.451	55.994
	(466.798)	111.363	-	23.246	(332.189)

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	Miles de Euros	
	2019	2018
Reservas Entidad dominante	(315.241)	(328.160)
Otras Reservas de la Entidad dominante	(9.753)	(2.850)
Saldo al 31 de diciembre	(324.994)	(331.010)

"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 2018	13.730
Movimiento del ejercicio	2.111
Saldo al 31 de diciembre de 2018	15.841
Movimiento del ejercicio	(15.841)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	-

Como se indica en la nota 4(f), con fecha 1 de octubre de 2019 Eurofima cambio la moneda funcional de sus estados financieros de Francos Suizos a Euros, en consecuencia las cuentas anuales de Eurofima del ejercicio 2019 reflejan los importes en euros, no habiéndose producido diferente de conversión alguna por aplicación de tipos de cambio. La diferencia negativa registrada hasta la fecha ha sido reclasificada a las reservas de la Entidad, y no se ha reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias por no ser un movimiento ocasionado como consecuencia de la disposición, liquidación o enajenación de la participación en dicha compañía.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

d) Otros ajustes por cambios de valor

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

	Miles de euros			
	2019		2018	
	Sociedades puestas en equivalencia	Total	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 1 de enero	(27)	(27)	70	70
Ingresos y Gastos reconocidos en Patrimonio Neto	298	298	(97)	(97)
Saldo al 31 de diciembre	271	271	(27)	(27)

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 2019 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente:

	Miles de euros			
	31/12/2018	Resultado del ejercicio	Otros movimientos	31/12/2019
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	1.421	27	1	1.449
Puerto Seco Ventastur, S.A.	87	-	-	87
	1.508	27	1	1.536

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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	
	2019	2018
Saldo al 1 de enero:		
Entidad dominante y grupo	20.361	21.972
Sociedades puestas en equivalencia	37	29
Subvenciones concedidas en el ejercicio	-	2.821
Traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(3.995)	(4.946)
Efecto impositivo	999	526
Saldo al 31 de diciembre	(17.402)	20.402

Durante el ejercicio 2019 no se han registrado nuevas subvenciones de capital.

En el 2018 reclasificó 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).

Asimismo, en 2019, el Grupo ha registrado un crédito a largo plazo por la parte de la subvención considerada reintegrable por importe de 36.052 miles de euros dentro del epígrafe Deudores a largo plazo por subvenciones. (véase nota 2.c) y 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.
- 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, que se liquidará mediante la compensación con la facturación anticipada de la renta del arrendamiento del punto anterior.

Finalmente, el acuerdo supuso un ingreso que se asimiló a una subvención por importe de 18.000 miles de euros. Durante el ejercicio 2019 se ha traspasado a la cuenta de pérdidas y ganancias un importe de 3.309 miles de euros (4.318 miles de euros en 2018) (véase nota 24), en función del mayor coste asumido por Renfe Viajeros por la gestión del "Canal de Ventas", quedando pendiente de imputar a resultados un importe bruto de 8.770 miles de euros (12.079 miles de euros en 2018).

El efecto impositivo asociado al importe pendiente de traspasar a resultados al 31 de diciembre de 2019 ha ascendido a 2.193 miles de euros (3.020 miles de euros en 2018). 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 12.608 miles de euros (14.148 miles de euros en 2018) y en Periodificaciones a corto un importe de 1.539 miles de euros (1.549 miles de euros en 2018) 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.

Los traspasos a la cuenta de resultados de pérdidas y ganancias incluyen las subvenciones concedidas por la Generalidad de Cataluña para financiar las inversiones recogidas en el "Plan de Acción". Durante los años 2019 y 2018 no se concedieron 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 1.147 miles de euros (1.288 miles de euros en 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

16. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2019 es el siguiente:

	Miles de euros						
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Financiera	Traspasos	Saldo Final
Provisiones a largo plazo							
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal (nota 25)							
- Premios de Permanencia	10.642	1.511	-	(4)	51	(2.178)	10.022
- Indemnización por Fallecimiento	1.772	95	-	(155)	-	103	1.815
- Reclamaciones Laborales	8.209	3.576	-	(2.116)	-	(1.353)	8.316
- Fondo de colaboración	-	2.119	-	-	-	-	2.119
- Plan de jubilaciones parciales	-	976	-	-	-	-	976
Actuaciones Medioambientales	1.992	1.093	-	-	-	-	3.085
Por compromisos con terceros	12	-	-	-	5	(1.579)	(1.562)
Otras provisiones	70.163	1.764	-	(3.841)	287	1.254	69.627
	92.790	11.134	-	(6.116)	343	(3.753)	94.398
Provisiones a corto plazo							
Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal							
- Premios de Permanencia	1.289	-	(1.539)	-	(2)	2.178	1.926
- Indemnización por Fallecimiento	1.555	-	(955)	-	-	(103)	497
- Reclamaciones Laborales	7.311	-	(1.650)	-	-	1.353	7.014
- Fondo de Colaboración	-	2.176	-	-	-	-	2.176
- Fondos de Ayudas Sociales	153	800	(914)	-	-	-	39
- Planes empresas	44.591	47.137	(39.285)	(7.087)	-	-	45.356
- Plan Jubilaciones parciales	-	951	-	-	-	-	951
Actuaciones Medioambientales	647	-	(666)	-	-	1.579	1.560
Otras provisiones	3.485	503	(1.035)	(237)	-	(1.254)	1.462
	59.031	51.567	(46.044)	(7.324)	(2)	3.753	60.981

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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)	(402)	-	-	-	153
- Planes empresas	45.070	43.875	(38.180)	(5.747)	(427)	-	-	44.591
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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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)).

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

Para los trabajadores jubilados durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2015 (periodo en el cual los trabajadores ya fueron adscritos al Convenio Colectivo del Grupo Renfe), la Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo ha acordado la liquidación total de las obligaciones adquiridas por el Grupo, lo que al cierre del ejercicio 2019 ha supuesto la aplicación de la provisión por valor de 920 miles de euros.

En el corto plazo, dentro del apartado Provisión Planes de Empresa, se recoge a 31 de diciembre de 2019 el valor actual de la estimación de los compromisos del Grupo en relación al Plan de Desvinculaciones 2020. A 31 de diciembre de 2018 se recogía el correspondiente al Plan de Desvinculaciones 2019.

Asimismo, en la provisión para "Plan Jubilaciones Parciales" se recoge el coste de la prestación efectiva realizada por encima de la jornada reducida, cuyo desembolso se estima que se producirá después del 31 de diciembre de 2019 conforme a los acuerdos suscritos en el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe (véase nota 4 k)).

En "Reclamaciones Laborales" se mantiene a corto plazo una provisión de 3.861 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, por las 213 adhesiones del procedimiento de despido colectivo universal y voluntario del ejercicio 2014, que no cumplían los requisitos necesarios para el acceso inmediato a la jubilación.

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).

La provisión por compromisos con terceros no ha tenido movimiento para el ejercicio 2019.

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

	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)	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el ejercicio 2018 los movimientos de traspasos incluían 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 34.708 miles de euros para el ejercicio 2019 (44.636 miles de euros para el ejercicio 2018), 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 Dominante 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 2019 ascendió a 7.298 miles de euros (18.496 miles de euros en 2018).

El 25 de octubre de 2018 se suscribió 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 12.843 miles de euros (12.599 miles de euros en 2018).

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 18.109 miles de euros (35.515 miles de euros para el ejercicio 2018).

De los importes anteriores, 11.027 miles de euros de riesgo (32.065 miles de euros en el ejercicio 2018) 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 2019 y 2018, es el siguiente:

	Miles de euros	
Sociedad	Importe Riesgo a 31.12.2019	Importe Riesgo a 31.12.2018
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	-	10.000
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	6.000	10.000
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	5.027	12.065
	11.027	32.065

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El detalle por sociedad, de los compromisos de aportaciones asumidos por RENFE-Operadora derivados de las cartas de compromiso para los ejercicios 2019 y 2018, es el siguiente:

	Miles de euros			
	Compromisos de aportaciones			
	31.12.2019		31.12.2018	
Sociedad	Principal	Intereses	Principal	Intereses
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	-	-	10.000	705
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	6.000	878	10.000	1.142
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	5.027	104	12.065	437
	11.027	982	32.065	2.284

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.

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 2019 la Entidad tiene aportado un importe de 6.220 miles de euros (6.220 miles de euros en 2018), de los compromisos de este nuevo Convenio (véase nota 10). Con fecha 28 de enero de 2020 se ha realizado la aportación correspondiente al ejercicio 2019 por importe de 3.991 miles de euros.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

El 21 de octubre de 2014 la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) inició un expediente sancionador a RENFE-Operadora y Renfe Mercancías, junto con otras empresas del Grupo Transfesa por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. El expediente sancionador quedó suspendido, tras aceptar la CNMC la posibilidad de Terminación Convencional del procedimiento. En este sentido, la Entidad propuso el cumplimiento de una serie de compromisos en una propuesta de Terminación Convencional 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 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 por importe de 21.155 miles de euros.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe Viajeros, junto con Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento, mantenía una reclamación por los daños sufridos con motivo del hundimiento del Túnel de Bellvitge en octubre de 2007, que se debió a las obras de construcción de la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona.

El 18 de mayo de 2018 el Juzgado de 1ª instancia estimó parcialmente la demanda, condenando a la parte demandada al pago de 3.251 miles de euros, más los intereses correspondientes. Esta sentencia fue apelada por las sociedades del Grupo Renfe y el 27 de junio de 2019 se resolvió, estableciendo unos importes de indemnización para las mismas que ascendieron a un total de 13.473.063,69 euros de principal además del abono de los intereses del artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro desde la fecha del siniestro.

Como consecuencia de dicha sentencia se ha registrado un ingreso para el Grupo de 10.440 miles de euros en el ejercicio 2019. No se ha registrado ingreso alguno por la parte que pueda corresponder del abono de los intereses del artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro, hasta que se resuelva el recurso planteado por la parte demandada.

17. Periodificaciones

Las periodificaciones a corto plazo se corresponden fundamentalmente con ingresos anticipados con un saldo por importe de 55.138 miles de euros para el ejercicio 2019 (47.840 miles de euros en 2018) que incluye principalmente la venta anticipada de billetes de viajeros y bonos de viajes.

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			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Débitos y partidas a cobrar				
Deudas con entidades de crédito	3.480.621	708.692	3.078.175	1.304.925
Otros pasivos financieros	48.974	79.831	49.525	54.119
Deudas sociedades puestas en equivalencia	790	2.390	-	1.074
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores	-	552.496	-	526.945
Proveedores sociedades puestas en equivalencia	-	80.426	-	77.502
Otras cuentas a pagar	-	183.814	-	160.011
Total	3.530.385	1.607.649	3.127.700	2.124.576

El Grupo considera que a 31 de diciembre de 2019 y 2018 el valor contable de los pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	Miles de euros			
	Débitos y partidas a pagar		Total	
	2019	2018	2019	2018
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado	(41.039)	(47.179)	(41.039)	(47.179)
Gastos de derivados de cobertura (1)	-	-	-	-
Gastos por pago aplazado a proveedores de inmovilizado (2)	(141)	(197)	(141)	(197)
	(41.180)	(47.376)	(41.180)	(47.376)

(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).

19. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	3.480.763	697.636	3.078.395	1.292.513
Intereses de deudas con entidades de crédito	(142)	11.056	(220)	12.412
	3.480.621	708.692	3.078.175	1.304.925
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	40.823	254	40.825	347
Proveedores de inmovilizado	1.289	79.498	3.410	53.576
Fianzas y depósitos recibidos	6.862	79	5.290	196
	48.974	79.831	49.525	54.119
Vinculadas				
Proveedores de inmovilizado grupo y asociadas	790	2.390		1.074
Total	3.530.385	790.913	3.127.700	1.360.118

Deudas a largo plazo con entidades de crédito, a 31 de diciembre de 2019 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	
	2019	2018
Eurofima	1.059.900	935.100
BEI	1.329.785	1.404.320
Otros	1.091.078	738.975
	3.480.763	3.078.395

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El importe de intereses de deudas con entidades de crédito no corriente corresponde a los gastos de formalización de deudas, de los cuáles 81 miles de euros corresponden a Eurofima (124 miles de euros en el ejercicio anterior)

En 2019 se ha refinanciado deuda por importe 744.000 miles de euros (88.333 miles de euros en 2018) mejorando sus condiciones financieras, y se ha dispuesto de nuevos préstamos destinados al cumplimiento de las obligaciones presupuestarias, por un importe de 356.000 miles de euros.

El 28 de marzo de 2019 se ha materializado la cesión del saldo pendiente de amortizar de un préstamo contratado con Liberbank al BBVA, según el acuerdo alcanzado por estas entidades el 13 de marzo de 2019, por importe de 37.500 miles de euros.

En 2018 se dispusieron 234.288 miles de euros (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.

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2019 y 2018 es la siguiente:

Miles de euros			
Año	2019	Año	2018
2021	510.277	2020	697.608
2022	373.099	2021	510.621
2023	326.032	2022	354.700
2024	249.413	2023	227.580
2025	248.991	2024	150.663
Posteriores	1.772.951	Posteriores	1.137.223
	3.480.763		3.078.395

El tipo medio del endeudamiento de RENFE-Operadora al 31 de diciembre de 2019 es del 1,02 % anual (1,02 % a 31 de diciembre de 2018), siendo a tipo de interés fijo un 84% del importe total (un 69% a 31 de diciembre de 2018).

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 3.090 miles de euros (2.527 miles de euros en 2018). También incluye la subvención concedida por la Unión Europea, en el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility) destinadas a un "Estudio de demostración de la infraestructura asociada a una innovadora solución de tracción de GNL en operaciones ferroviarias" por 966 miles de euros (1.024 miles de euros en 2018), y para la “Instalación y actualización del ERTMS Nivel 2 Base 3” en el material ferroviario por importe de 36.339 miles de euros (36.292 miles de euros en 2018) al que aún no puede darse la calificación de no reintegrable, y de la que queda pendiente de cobro un importe de 36.052 miles de euros

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El importe de 1.289 miles de euros que figuraba en Proveedores de inmovilizado no corriente a 31 de diciembre de 2019 (3.410 miles de euros en 2018), 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 782 miles de euros (912 miles de euros en 2018).

Al cierre del ejercicio 2019 no se había dispuesto nada de las líneas de crédito contratadas por la Entidad (548.000 miles de euros en 2018) de un total contratado de 205.000 miles de euros (1.030.000 miles de euros en 2018).

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	
	2019	2018
Grupo y asociadas		
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia (nota 28)	86.249	77.502
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	552.133	526.945
Acreedores varios	167.067	134.348
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	16.747	25.663
Pasivos por impuesto corriente (nota 22)	-	1
Otras deudas con las Administraciones Públicas (nota 22)	41.377	37.624
Total	863.573	802.083

En el apartado de No vinculadas, la deuda más destacada es con ADIF por un total de 162.680 miles de euros (159.836 miles de euros en 2018) y ADIF Alta Velocidad por un total de 172.427 miles de euros (178.911 miles de euros en 2018) 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 2019 y 2018 ha sido la siguiente:

	2019	2018
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	57,67	59,99
Ratio de las operaciones pagadas	60,39	63,16
Ratio de las operaciones pendientes de pago	37,02	41,36
	Miles de Euros	Miles de Euros
Total pagos realizados	1.585.043	1.469.607
Total pagos pendientes	209.206	250.421

El plazo máximo legal de pago aplicable al Grupo en los ejercicios 2019 y 2018 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			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	3.328	-	4.086	-
Activos por impuesto corriente (nota 12)	-	15.181	-	7.508
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota12)	-	165.634	-	140.300
	3.328	180.815	4.086	147.808

	Miles de euros			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	9.579		16.571	-
Pasivos por impuesto corriente	-	-	-	1
Por retenciones practicadas	-	20.876	-	18.292
IVA y similares	-	334	-	-
Seguridad Social	-	20.167	-	18.978
Otros	-	-	-	354
	9.579	41.377	16.571	37.625

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 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. Desde el ejercicio 2019, Pecovasa se incorpora al grupo fiscal.

En el año 2016, a través del Real Decreto-ley 2/2016, que entró en vigor el 30.09.2016, 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	
	2019	2018
Ajuste ejercicios anteriores	1.260	(1.006)
Impuesto corriente del ejercicio	10.839	10.469
Impuesto diferido	45	45
Total impuesto sobre Sociedades	12.144	9.508

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 2019 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	100.681	(2.702)	97.979
Impuesto sobre Sociedades	12.144	(999)	11.145
Diferencias permanentes			
De la Entidad individual	(11.961)	-	(11.961)
De los ajustes por consolidación	(1.692)	(294)	(1.986)
Diferencias temporarias			
Con origen en el ejercicio	58.087	-	58.087
Con origen en ejercicios anteriores	(63.843)	3.995	(59.848)
Base imponible (Resultado fiscal)	93.416	-	93.416

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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	16.452
- Renfe Viajeros	119.933
- Renfe Mercancías	(30.132)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	(20.271)
- Renfe Alquiler	5.355
- Logirail.	1.738
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	234
Total base imponible previa del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas grupo fiscal RENFE	93.309
Reducción por reserva de capitalización	(9.330)
Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	(23.327)
Total base imponible del grupo fiscal	60.652
Bases imponibles aportadas por el resto de sociedades del grupo ajenas al grupo fiscal (Puerto Seco Ventastur S.A.):	(2)
Total base imponible del grupo	60.650
Cuota previa	15.163
Deducciones aplicadas	(4.322)
Retenciones y pagos a cuenta	
- Entidad dominante	(19.752)
Cuota líquida (Importe a cobrar)	(8.911)

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 Entidad 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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)

Los activos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2019 y 2018 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 2019 y 2018 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 31.12.2017	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
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(758)	(795)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	-	(6.197)
Saldo a 31.12.2019	3.328	9.579

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las diferencias permanentes del ejercicio 2019 ascienden a un importe total negativo de 13.947 miles de euros siendo las más significativas: i) un ajuste negativo por importe de 11.550 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 2.354 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en Arabia Saudí; iii) un ajuste negativo por importe de 69 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en Estados Unidos en el Estado de Texas, iv) un ajuste positivo por importe de 1.135 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; v) un ajuste positivo de 864 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente y ajustes de consolidación por importe neto negativo de 1.692 miles de euros.

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 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 temporarias del ejercicio 2019 ascienden a un importe total negativo de 1.761 miles de euros (importe total positivo de 10.330 miles de euros en el ejercicio 2018). Entre ellas se incluyen las siguientes:

- Ajuste positivo de 2.853 miles de euros (2.753 miles de euros en 2018) 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 16.530 miles de euros (16.523 en el ejercicio 2018) 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 53.443 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias (44.590 miles de euros en el ejercicio 2018), y un ajuste negativo por importe de 46.303 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (45.070 miles de euros en el ejercicio 2018).
- Respecto de la deducibilidad de gastos financieros, en el ejercicio 2019 no se ha practicado un ajuste fiscal negativo por aplicación de gastos financieros no deducidos en ejercicios anteriores (ajuste negativo de 2.139 miles de euros en el ejercicio 2018).

El grupo fiscal ha aplicado en el ejercicio 2019 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 9.330 miles de euros (6.624 miles de euros en el ejercicio 2018). 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La conciliación del gasto por impuesto y el resultado contable del 2019 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2019		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	100.680	(2.702)	97.870
Impuesto sobre beneficio	12.144	(999)	11.145
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	112.824	(3.701)	109.015
Impuesto al 25%	28.207	999	28.741
Efectos en cuota:			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(237)	-	(237)
Exención Beneficios	(632)	-	(605)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	218	-	218
Donativos	284	-	284
Otros ajustes fiscales	15.086	-	13.931
Deducciones y bonificaciones del ejercicio corriente	(1.762)	-	(1.762)
Reducción por Reservas de Capitalización	(2.333)	-	(2.333)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión Amortización no deducida	(4.132)	-	(4.132)
Diferencias de consolidación	(5.886)		(5.886)
Otros ajustes fiscales	(10.287)	(999)	(11.285)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Derechos de uso	713	-	713
Créditos fiscales aplicados no reconocidos en ej anteriores	(5.834)	-	(5.834)
Deducciones fiscales aplicadas no reconocidas en ej anteriores	(2.559)	-	(2.559)
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	751	-	751
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(714)	-	(714)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	10.884	-	10.884

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	31.12.2019	31.12.2018
Renfe-Operadora	6.853	9.833
Renfe Viajeros	610.246	633.001
Renfe Fabricación	386.604	386.607
Renfe Mercancías	610.347	612.214
Puerto Seco Ventastur	1.121	1.121

La Entidad puede compensar las bases imponibles negativas, 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 2019 y de 2018 son las siguientes:

	Renfe-Operadora		Mercancías		Fabricación	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Deducción por doble imposición de dividendos	1.336	2.303	435	435	2.665	2.665
Deducción por aportaciones a entidades sin fines lucrativos	4.579	4.922	-	-	-	-

Los importes de las deducciones pendientes están ajustados al tipo impositivo del 25%, aplicable en el ejercicio 2019.

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 2019 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

(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.

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 2019 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2015 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 Entidad 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 2019 y 2018, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Ingresos de viajeros		
Servicio Comercial		
AVE-Larga Distancia	1.511.378	1.465.580
	1.511.378	1.465.580
Obligación de Servicio Público		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	264.103	265.349
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	201.401	196.577
Resto de Cercanías y Media Distancia	332.148	324.169
	797.652	786.095
	2.309.030	2.251.675
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	234.706	252.868
Ingresos por alquiler de material ferroviario	15.545	9.742
Total importe neto de la cifra de negocios	2.559.281	2.514.285

24. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2019 y 2018, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2019	2018
Subvenciones de explotación	1.198.596	1.186.417
Convenios con Adif	38.279	18.677
Ingresos accesorios	148.800	138.109
	1.385.675	1.343.203

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El detalle de subvenciones de explotación es:

	Miles de euros	
	2019	2018
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	350.117	357.415
Obligaciones de servicio público de Cercanías	461.475	444.703
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	122.531	115.607
	934.123	917.725
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la AGE	(7.906)	(1.780)
Compensación de los servicios públicos competencia de la Generalidad de Cataluña		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	55.182	52.458
Obligaciones de servicio público de Cercanías	179.457	179.806
	234.639	232.264
Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la Generalidad de Cataluña	(1.406)	(458)
Total subvenciones por servicios de transporte ferroviario de interés público	1.159.450	1.147.751
Otras subvenciones de explotación	39.146	38.666
	1.198.596	1.186.417

- 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 Renfe Viajeros (véanse notas 1(e), y 12(d)).

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Subvenciones de Comunidades Autónomas		
Junta de Extremadura	3.515	4.770
Generalidad de Cataluña (Plan de Acción)	28.164	25.256
Diputación General Aragón	4.093	4.174
	35.772	34.200
Otras subvenciones e ingresos asimilados	3.374	4.466
Total Otras subvenciones de explotación	39.146	38.666

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el ejercicio 2019, el epígrafe "Otras subvenciones e ingresos asimilados", recoge 3.309 miles de euros (4.318 miles de euros en 2018) 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	
	2019	2018
Ingresos alquiler material rodante convenio Mercancías - Infraestructura	2.274	3.505
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	10.183	8.834
Otros servicios prestados a Adif	398	399
Ingresos convenio Mercancías – Circulación	522	839
Ingresos convenio Títulos de Transporte	295	344
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	24.607	4.756
	38.279	18.677

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Alquileres y cánones	23.959	18.637
Servicios a terceros	67.768	56.496
Indemnizaciones y similares	31.278	35.927
Comisiones	8.968	9.011
Otros	16.827	18.038
	148.800	138.109

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 2019 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 56.207 miles de euros (47.912 miles de euros en 2018), 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 relación con los proyectos internacionales, también se encuentran recogidos en este epígrafe los ingresos tenidos con Texas Central por un importe de 3.787 miles de euros.

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.

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	
	2019	2018
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	692.791	676.791
Dotación Planes de empresa	47.137	45.198
Total sueldos, salarios y asimilados	739.928	721.989
Cargas sociales		
Seguridad Social	215.322	194.829
Otros gastos sociales	5.996	4.154
Total cargas sociales	221.318	198.983
Exceso de Provisiones	(9.362)	(5.775)
Total Gastos de personal	951.884	915.197

En el ejercicio 2019, conforme a los acuerdos alcanzados, y las condiciones establecidas por el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe, y autorizadas por los distintos organismos competentes, se ha puesto en marcha el Plan de Desvinculaciones Voluntarias y el Plan de Jubilaciones Parciales para el ejercicio 2020, habiéndose ejecutado los correspondientes al ejercicio anterior.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La provisión registrada en 2019 por el Plan de Desvinculaciones para el ejercicio 2020 ha ascendido a 45.357 miles de euros y contempla un total de 695 bajas estimadas en el Grupo. A 31 de diciembre de 2018 se registró una provisión de 45.069 miles de euros por el Plan de Desvinculaciones 2018, que contemplaba un total de 658 bajas estimadas en el Grupo.

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

Para los trabajadores que cumplidas en el momento de la adhesión las condiciones de acceso a la jubilación, 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:

	2019	2018
Directivos	12	11
Estructura	1.596	1.530
Mandos Intermedios	1.499	1.625
Conducción	5.160	4.939
Comercial	3.425	3.372
Gestión	1.296	1.071
Talleres (Operativos)	2.379	2.373
	15.367	14.921

El número medio de empleados con discapacidad mayor o igual del 33% (o calificación equivalente local), durante los ejercicios 2019 y 2018, desglosado por categorías, es como sigue:

	2019	2018
Estructura	16	13
Mandos Intermedios	27	25
Conducción	15	10
Comercial	101	77
Gestión	53	46
Talleres	36	38
	248	209

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	2019		2018	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Consejeros	6	8	5	10
Directivos	3	10	1	12
Estructura	439	1.258	346	1.135
Mandos Intermedios	249	1.228	259	1.312
Conducción	235	4.916	172	4.787
Comercial	868	2.646	739	2.642
Gestión	447	881	396	808
Talleres (Operativos)	130	2.277	124	2.267
	2.377	13.224	2.042	12.973

26. Otros gastos de explotación

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Alquileres y cánones (nota 32)	34.526	28.455
Reparaciones y conservación	504.793	491.873
Servicios de profesionales	37.313	34.175
Transportes	6.427	6.243
Primas de seguros	6.173	6.181
Servicios bancarios	9.578	9.178
Publicidad y propaganda	20.124	19.201
Energía eléctrica de tracción	239.769	240.760
Combustible de tracción	33.225	34.914
Energía usos distintos de tracción	19.459	20.714
Otros suministros	7.257	7.421
Cánones Adif	1.272.288	1.228.517
Otros servicios	332.909	312.482
Total Servicios exteriores	2.523.841	2.440.114
Variación de provisiones por operaciones comerciales	3.052	2.670
Tributos	2.816	2.146
Total Otros gastos de explotación	2.529.709	2.444.930

En el ejercicio 2019, 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 385.612 miles de euros (377.297 miles de euros en el ejercicio 2018).

En este mismo capítulo también se incluyen operaciones por limpieza de material rodante con otros proveedores por un importe de 34.447 miles de euros (30.980 miles de euros en 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el capítulo de Otros servicios, se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 179.486 miles de euros (164.399 miles de euros en el ejercicio 2018), 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 57.724 miles de euros (48.774 miles de euros en 2018). También se encuentran registrados los gastos derivados del Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí por valor de 20.607 miles de euros (28.625 miles de euros en el ejercicio 2018).

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 2019 ascienden en conjunto a 289.963 miles de euros (292.511 miles de euros en el ejercicio 2018).

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 38.185 miles de euros en el ejercicio 2019 y a 40.819 miles de euros en el ejercicio 2018, y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2019	2018
Alquileres y cánones	8.541	8.586
Reparaciones y conservación	1.281	813
Transportes	878	692
Suministros	3.186	4.223
Otros Servicios	24.299	26.505
	38.185	40.819

Dentro de Otros Servicios incluidos en convenios con Adif, los capítulos más significativos son servicios relacionados con el tráfico de mercancías por importe de 12.283 miles de euros (12.827 miles de euros en 2018) y venta de billetes por Adif por importe de 998 miles de euros (1.065 miles de euros en 2018).

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2019 y 2018 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 2019 (203 miles de euros en el ejercicio 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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	
	2019	2018
a) Ingresos financieros:		
Intereses de créditos a empresas Grupo y asociadas	2.416	2.942
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	580	82
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	104	105
Dividendos otras empresas	475	592
Otros ingresos financieros	1.639	1.582
Incorporación al activo de gastos financieros	866	353
Total ingresos financieros	6.080	5.656
b) *Gastos financieros:*		
Financiación recibida	(41.285)	(47.102)
Otros gastos financieros	(668)	(782)
Actualizaciones de valor	(319)	(1.148)
Total gastos financieros:	(42.272)	(49.032)
c) *Diferencias de cambio*:		
Negativas	(838)	(1.211)
Positivas	4.652	1.191
Total diferencias de cambio	3.814	(20)
d) *Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros*:		
Deterioro y pérdidas	(30)	(6.177)
Total por Deterioros y enajenaciones de instrumentos financieros	(30)	(6.177)
Total Resultado financiero	(32.408)	(49.573)

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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	
	2019	2018	2019	2018
a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia				
- Créditos concedidos	2.064	2.777	900	132
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
- Sociedades puestas en equivalencia	-	-	24.227	26.030
c) Deudas con entidades de crédito				
- Préstamos recibidos	1.059.819	934.976	477.158	502.305
d) Deudas sociedades puestas en equivalencia				
- Proveedores de Inmovilizado	790	-	2.390	1.074
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
- Proveedores empresas asociadas a C/P	-	-	86.249	77.502

a) Créditos a sociedades puestas en equivalencia

El detalle de los créditos concedidos es el siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2019	2018	2019	2018
Empresas Asociadas				
Sociedad de Estudios y Explotación de Material, S.A.	2.064	2.064	32	-
Consorcio Español AV Meca-Medina, S.A.	-	713	865	132
Otros	-	-	3	-
	2.064	2.777	900	132

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

b) Deudores 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	
	2019	2018
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	1.829	1.323
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	340	450
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	94	120
Construrail, S.A.	852	1.788
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.703	3.403
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.105	2.415
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A	11.250	8.519
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.547	2.434
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	501	506
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	1.433	1.781
Elipsos Internacional	-	27
ConteRail, S.A.	-	55
Railsider Atlántico S.A.	1.450	2.128
Rail Mediterráneo SA	1.122	1.081
Total saldos deudores con partes vinculadas	24.227	26.030

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			
	2019		2018	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Préstamos recibidos de Eurofima	1.059.900	475.200	935.100	500.000
Gastos de formalización	(81)	(43)	(124)	(43)
Intereses a pagar	-	2.001	-	2.348
Total	1.059.819	477.158	934.976	502.305

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

d) Deudas sociedades puestas en equivalencia

	Miles de euros	
	2019	2018
No corriente		
Proveedores de Inmovilizado empresas multigrupo y asociadas		
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	101	-
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	386	-
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	303	-
	790	-
Corriente		
Proveedores de Inmovilizado empresas multigrupo y asociadas		
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	551
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	746	-
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.644	523
	2.390	1.074

e) Acreedores comerciales, empresas multigrupo y asociadas

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

	Miles de euros	
	2019	2018
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	12.815	13.243
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	28.701	33.544
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	9.646	6.779
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.585	3.758
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.232	1.096
Conte Rail, S.A.	45	41
Elipsos Internacional	757	340
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	181	290
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	336	188
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	4	14
Construrail, S.A.	31	11
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	28.953	17.551
Alfil Logistics, S.A.	937	641
Railsider Atlántico S.A.	26	6
	86.249	77.502

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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	
	2019	2018
Cifra de negocio y otros ingresos	47.284	56.258
Intereses de Créditos	3.229	20
Total ingresos	50.513	56.278
Gastos		
Aprovisionamientos	2.496	-
Otros servicios recibidos	166.168	173.502
Gastos financieros	12.061	17.643
Total Gastos	180.725	191.145
Inversiones		
Adquisiciones inmovilizado	3.789	3.167
Total Inversiones	3.789	3.167
Otros		
Garantías recibidas	7.795	456
Garantías prestadas	-	8.607

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 164 miles de euros en el ejercicio 2019 (173 miles de euros en el ejercicio 2018), de los cuales 40 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (43 miles de euros en 2018). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 275 miles de euros en el ejercicio 2019 (266 miles de euros en el ejercicio 2018).

Al 31 de diciembre de 2019 existen saldos acreedores por importe de 7 miles de euros con miembros del Consejo de Administración (18 miles de euros en el ejercicio 2018). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidente ascienden a 306 euros en el ejercicio 2019 (251 euros en el ejercicio 2018).

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2019 por importe de 1.048 miles de euros (959 miles de euros en el ejercicio 2018). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 881 euros en el ejercicio 2019 (760 euros en el ejercicio 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La Entidad tiene suscrita una póliza de Responsabilidad Civil que cubre a los miembros del Consejo de Administración, al personal directivo, a todas aquellas personas (físicas o jurídicas, así como las personas físicas representantes de estas últimas) que han sido designadas para los cargos de administrador, consejero, consejero delegado, liquidador, director, gerente o miembro del comité de dirección, tanto en la propia RENFE–Operadora como en sus "Sociedades Filiales" o en "Sociedades Participadas", y aquellas personas físicas a las que se hayan otorgado cualquier tipo de poderes o delegación de facultades. Siendo el importe total de esta póliza de 24 miles de euros (24 miles de euros en 2018), de los cuales la entidad ha repercutido gasto a las sociedades del grupo por 15 miles de euros (15 miles de euros en 2018).

No existen ni al 31 de diciembre de 2019 ni al 31 de diciembre de 2018 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 2019 frente a 10 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2018.

30. Información medioambiental

El Grupo tiene en cuenta en sus operaciones las leyes relativas a la protección del medio ambiente 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 2019 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 1.647 miles de euros (869 miles de euros en 2018), según el siguiente detalle (véase nota 16):

	Miles de euros	
	2019	2018
Gestión y tratamiento de aguas residuales	7	6
Gestión y tratamiento de suelos	1.096	273
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	339	379
Gestión y tratamiento de residuos varios	202	211
Otros	3	-
	1.647	869

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

- 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 y a las planificaciones de los trabajos de descontaminación desarrollados y pendientes de ejecutar, incluyendo en su caso, ampliaciones progresivas de los pedidos y de la provisión.

Durante 2019 se han acometido trabajos de caracterización y de descontaminación de suelos, por importe de 666 miles de euros (816 miles de euros en 2018), manteniéndose 1.560 miles de euros a corto plazo para actuaciones a realizar en 2020 (647 miles de euros en 2018 para actuaciones a realizar en 2019) y otras actuaciones previstas por otros 1.543 miles de euros a largo plazo (2.030 miles de euros en 2018), todos ellos planificados en el ámbito del Plan de Actuación (2016-2021) procedente 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.

A lo largo de 2020, el Grupo abordará, en colaboración con Emgrisa, un servicio integral de consultoría ambiental, gestión de la problemática y desarrollo y seguimiento de las mejores soluciones para confeccionar un nuevo plan de actuación que dé cobertura a los años venideros.

Asimismo, al cierre de ejercicio no existían activos de importancia dedicados a la protección y la mejora del medioambiente ni habíann 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 1.193 miles de euros (en 2018 por importe de 718 miles de euros).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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	
	2019	2018
- Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	16.476	13.690
- Alquileres de material rodante y otra maquinaria	5.056	2.569
- Alquileres de campas	2.244	2.182
- Alquileres de aparcamientos	183	197
	23.959	18.638

(b) Gastos por Arrendamientos Operativos

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

	Miles de euros	
	2019	2018
- Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	8.572	8.658
- Alquileres Software Informáticos (IBM)	9.934	9.011
- Alquileres Líneas Telefónicas	450	450
- Cánones por Derecho de Circulación	3.858	3.708
- Alquileres de edificios y locales	3.073	1.961
- Otros	8.639	4.667
	34.526	28.455

32. Negocios conjuntos

Atendiendo a la forma que adopta el negocio conjunto, al cierre de los ejercicios 2019 y 2018, la participación que el Grupo mantenía en este tipo de inversiones es la siguiente:

	% participación	
	2019	2018
UTE SILO	50%	50%
UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA)	50%	50%
UTE LC RAIL	50%	-
UTE ECO CARGO (desde 01-12-2015)	50%	50%
UTE TERMINAL DE MÉRIDA	50%	50%
UTE MANIOBRAS SAV	50%	50%
UTE TERMINAL CONSTANTI 2	33%	-
UTE GRANOLLERS	33%	-

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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	50%
Siderail S.A.	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 Mercancías	50%
Transervi, S.A.U	50%
TOTAL	100%

La Unión Temporal de Empresas LC RAIL SERVICES SOLUTIONS ("LC RAIL") se constituyó el 15 de abril de 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Su objeto es encargarse del mantenimiento de todo el parque de locomotoras que Arcelormittal España tiene en Asturias.

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

Nombre del socio	% participación
Logirail Construrail SME, S.A.	50% 50%
TOTAL	100%

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

Con domicilio social en Rua do Paseo 25, entresuelo, 32003, Ourense, constituyendo su objeto, exclusivamente, mediante la colaboración entre las empresas integrantes de esta UTE, el desarrollar y ejecutar a favor de "Sociedade Galega de Medio Ambiente, S.A." (en adelante SOGAMA) el contrato 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".

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

Nombre del socio	% participación
Logirail Renfe Mercancías COPASA	10% 40% 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 MEDWAY Operador Ferroviario e Logístico de Mercadorías, S.A.	50% 50%
TOTAL	100%

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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".

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

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

La Unión Temporal de Empresas TERMINAL CONSTANTI 2 Se constituyó el 26 de julio de 2019, con domicilio social en la Calle Musgo, nº 1, 28023, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión y comercialización de servicios de maniobras, de manipulación de UTIS, de disposición de combustible y de otros servicios relacionados con las operaciones del tren en la terminal de transporte de mercancías de CONSTANTI".

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías	33,33%
Transfesa Logistics, S.A.	33,33%
Soluciones Logísticas Integrales S.A.	33,33%
TOTAL	100%

UTE TERMINAL GRANOLLERS

La UTE TERMINAL GRANOLLERS se constituyó el 12 de junio de 2019, con domicilio social en la Calle Musgo, nº 1, 28023, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión y comercialización de servicios de maniobras, de manipulación de UTIS, de disposición de combustible y de otros servicios relacionados con las operaciones del tren en la terminal de transporte de mercancías de GRANOLLERS".

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

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías	33,33%
Transfesa Logistics, S.A.	33,33%
Soluciones Logísticas Integrales S.A.	33,33%
TOTAL	100%

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 y 2018 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
Balance	2019	2018
Inmovilizado intangible	-	1
Inmovilizado material	1.681	1.832
Cuentas a cobrar	3.297	2.947
Periodificaciones	236	242
Tesorería	1.702	626
Reservas y resultados	3	(54)
Proveedores	(3.666)	(2.906)
Préstamos	(1.065)	(1.203)
	2.188	1.485

	Miles de euros	
Cuenta de pérdidas y ganancias	2019	2018
Ventas	13.468	12.200
Aprovisionamientos	(2.190)	(3.031)
Gastos de personal	(1.180)	(1.013)
Servicios exteriores	(9.551)	(7.510)
Amortizaciones	(324)	(276)
Resultado financiero	(35)	(9)
Otros resultados	(5)	(32)
	183	329

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

33. Información segmentada

A continuación se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2019:

	Miles de euros					
	Segmentos					TOTAL
Conceptos	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACION	R.ALQUILER	HARAMAIN	
Importe neto de la cifra de negocios	2.309.030	240.972	695.852	16.152	50.651	3.262.006
- Clientes externos	2.307.676	240.972	165.051	13.868	50.651	2.727.567
- Intersegmentos	1.354	-	530.801	2.284		534.439
Aprovisionamientos	(8.762)	(16.011)	(78.929)	-		(103.702)
Gastos de personal	(634.243)	(86.227)	(166.379)	(463)	(13.268)	(887.312)
Amortización del inmovilizado	(313.377)	(22.189)	(19.536)	(4.377)		(359.479)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(3.713)	(4)	(30)	(12)		(3.759)
- Corrientes	(2.925)	(4)	(30)	(12)		(2.971)
- No corrientes	(788)	-	-	-		(788)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	161.316	(17.684)	(19.271)	4.001	4.667	128.362
Ingresos financieros	1.769	1.434	8.901	13		12.117
Gastos financieros	(36.768)	(2.760)	(2.472)	-	(1.336)	(42.000)
RESULTADO DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS	126.317	(2.458)	(12.872)	4.014		115.001
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	126.317	(727)	(12.872)	4.014	7.191	116.732
Activos del segmento	7.180.150	556.465	645.724	80.991	213.607	8.463.330
Pasivos del segmento	4.541.100	408.498	454.053	12.164	197.220	5.415.815
Flujos netos de efectivo de las actividades de						
- Operación	565.586	25.796	(13.935)	4.478		581.925
- Inversión	(583.132)	6.864	(21.249)	(4.478)		(601.995)
- Financiación	16.852	(31.207)	35.183	-		20.828
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	250.561	10.512	14.725	5.826		281.625

(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 172.103 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 2019.

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

34. Hechos posteriores

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

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

Para hacer frente a esta situación, entre otras medidas, el Gobierno de España adoptó el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el Estado de Alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (en adelante RD 463/2020 que recoge en su artículo 14.2 las siguientes medidas en materia de transportes:

a) *En los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %. Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.*

b) *Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:*

   i. *Servicios ferroviarios de media distancia: 50 %.*

   ii. *Servicios ferroviarios media distancia-AVANT: 50 %.*

   iii. *Servicios regulares de transporte de viajeros por carretera: 50 %.*

   iv. *Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 50 %.*

   v. *Servicios de transporte marítimo sometidos a contrato de navegación: 50 %.*

Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta de servicios.

Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrán modificar los porcentajes de reducción de los servicios referidos anteriormente y establecer condiciones específicas al respecto. En esta resolución se tendrá en cuenta la necesidad de garantizar que los ciudadanos puedan acceder a sus puestos de trabajo y los servicios básicos en caso necesario.

c) *Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios y marítimo de competencia autonómica o local que están sometidos a contrato público u OSP, o sean de titularidad pública, mantendrán su oferta de transporte.*

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y las autoridades autonómicas y locales con competencias en materia de transportes podrán establecer un porcentaje de reducción de servicios en caso de que la situación sanitaria así lo aconseje, así como otras condiciones específicas de prestación de los mismos.

Al adoptar estas medidas se tendrá en cuenta la necesidad de garantizar que los ciudadanos puedan acceder a sus puestos de trabajo y los servicios básicos en caso necesario.

...

g) En aquellos servicios en los que el billete otorga una plaza sentada o camarote, los operadores de transporte tomarán las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Posteriormente, mediante la Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros, se establece un nuevo ajuste de los mencionados servicios:

Artículo 1. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros no sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

En los servicios de transporte público de viajeros ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), previstos en el artículo 14.2 a) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 70%.

Este porcentaje podrá ser modificado por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Artículo 2. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

i) Servicios ferroviarios de media distancia: 70%.

ii) Servicios ferroviarios de media distancia-AVANT: 70%.

iii) Servicios regulares de transporte de viajeros por carretera: 70%.

iv) Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 70%.

v) Servicios de transporte marítimo sometidos a contrato de navegación: 70%.

vi) Servicios ferroviarios de cercanías: 20%, en horas punta, y 50%, en horas valle.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Estos porcentajes podrán ser modificados por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

2. En los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios y marítimos de competencia autonómica o local que están sometidos a contrato público u OSP, las autoridades autonómicas y locales procederán a reducir el porcentaje máximo de prestación de los servicios de su competencia, de acuerdo a la evolución de la situación, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar el acceso a los puestos de trabajo y servicios básicos de los ciudadanos en sus territorios, sin que se produzcan aglomeraciones.

Nuevamente, la Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros durante la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020, establece lo siguiente:

Artículo 1. Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros de carácter urbano y periurbano.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera y ferroviarios de ámbito urbano y periurbano, que estén sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), o sean de titularidad pública, con independencia de la Administración titular o competente sobre los mismos, reducirán su oferta de servicios y frecuencias hasta alcanzar niveles de prestación similares a los de fin de semana, considerando la necesidad de acceso al puesto de trabajo del personal ocupado en los servicios esenciales y el acceso de los ciudadanos a los servicios básicos. Esta reducción será de aplicación para el periodo de aplicación del Real Decreto-ley 10/2020.

2. Los horarios y frecuencias de los servicios de transporte señalados podrán ajustarse, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1, atendiendo a las necesidades específicas de cada territorio, por parte de la Administración competente o por los operadores, en virtud de causa justificada, teniendo en cuenta, en todo caso, que deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los viajeros. Dicho ajuste de horario y frecuencias se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.

Artículo 2. Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros no urbanos ni periurbanos, sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

La oferta de los servicios de transporte de viajeros de carácter no urbano ni periurbano, sometidos a contrato público u OSP se ajustará a las necesidades específicas de la demanda, reduciéndolos todo lo posible en el marco de lo dispuesto por la Orden TMA/273/2020, de 24 de marzo, por los operadores o las Administraciones competentes al respecto. Dicho ajuste se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.

El Grupo considera que estos acontecimientos no implican un ajuste en las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019, si bien podrían impactar de manera significativa en las operaciones y, por tanto, en sus resultados y flujos de efectivo futuros.

Dada la complejidad de la situación y su rápida evolución, no es practicable en este momento realizar de forma fiable una estimación cuantificada de su potencial impacto en el Grupo, que, en su caso, será registrado prospectivamente en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Finalizada la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020, el 9 de abril, se volvió a la situación de reducción que estableció la Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, que se mantuvo en vigor hasta la finalización de la declaración del periodo del estado de alarma o prórrogas del mismo, lo cual se produjo a las 00:00 horas del día 21 de junio de 2020.

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

Además, para adecuarse a lo dispuesto en la letra g) del artículo 14.2 del Real Decreto 463/2020, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, comunicó a la Sociedad la obligación de comercializar sus trenes a un tercio de su capacidad para garantizar la distancia entre pasajeros, recogida en la norma citada.

Aunque a la fecha de formulación de las cuentas anuales, no es posible realizar una estimación de los impactos presentes y futuros derivados de esta crisis sobre el Grupo, el efecto de lo señalado anteriormente en la oferta comercial del operador por lo que se refiere a los servicios comerciales de alta velocidad y larga distancia, puede resumirse de la siguiente manera:

	Datos acumulados a					
	diciembre 2019	febrero 2020	marzo 2020	abril 2020	mayo 2020	junio 2020
Miles de trenes km día medio	170,9	176,3	157,3	127,9	109,5	98,4
Miles de plazas ofertadas día medio	108,7	105,3	95,8	77,6	61,8	59,4
Miles de viajeros día medio	94,6	85,5	70,1	52,6	42,8	38,0
Miles de euros de ingresos día medio	4.140,7	3.725,0	3.036,9	2.291,0	1.868,1	1.671,1

A estas alturas del ejercicio, es difícil evaluar el efecto al final del mismo, dadas las incertidumbres sobre el proceso de normalización de la actividad.

Por lo que se refiere a los servicios calificados como OSP, el contrato con la AGE recoge en su cláusula decimoquinta, Revisión del contrato, punto 2, lo siguiente:

2. En caso de dificultad significativa y siempre que se haga necesario adoptar medias que superen el techo de gasto, la Dirección General de Transporte Terrestre iniciará el correspondiente expediente para la modificación del contrato, según el procedimiento establecido en la normativa vigente, en aquello que sea necesario para recuperar el equilibrio económico y la adecuada satisfacción del interés público.

Es decir, parece razonable entender que la carga recaerá sobre la autoridad competente.

En cuanto al sector de transporte de mercancías, a pesar de que no se establecieron restricciones normativas al tráfico, salvo en el periodo entre el 30 de marzo y el 9 de abril de 2020, el propio efecto de la pandemia y las restricciones a la actividad económica que se han ido produciendo, han hecho que se vea afectado todo el sector y, evidentemente, el de transporte de mercancías por ferrocarril.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

En este sentido, a continuación, se incluye un cuadro con las magnitudes básicas medias diarias de transporte de mercancías durante los dos primeros meses de 2020, y los valores medios diarios de esas mismas magnitudes en los meses siguientes.

	Media diaria en el mes de				
Parámetro	febrero 2020	marzo 2020	abril 2020	mayo 2020	junio 2020
Km-tren	44.143	39.794	24.991	28.842	33.684
Miles TK Brutas	41.048	37.392	22.779	25.814	29.710
Miles TK netas	16.581	15.393	9.942	10.804	12.461

Como puede observarse, el efecto en el mes de marzo es menor ya que afectó solo a la segunda quincena, mientras que el efecto en el mes de abril recoge no solo el efecto de la Semana Santa, sino también la paralización completa de la actividad durante los nueve primeros días del mes.

En línea con lo anterior los meses de mayo y junio tienden a recuperar, lentamente, la actividad.

En el caso del negocio de alquiler de material ferroviario, la sociedad del Grupo encargada del mismo, siendo plenamente consciente de las dificultades que pueden estar sufriendo sus clientes que tienen alquiladas locomotoras y vagones para transporte de mercancías, ha propuesto a sus arrendatarios, como medida temporal de carácter extraordinario, una suspensión temporal del arrendamiento y, por consiguiente, del pago de la cuota fija establecida en los correspondientes contratos en vigor.

Esta medida está sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- Suspensión por el número de días en que el material arrendado esté completamente parado por no poder realizar los servicios o tráficos que tenían contratados, siempre que el motivo de dicha pérdida de actividad sea exclusivamente la situación de alerta sanitaria.
- El período de suspensión del contrato deberá estar comprendido en el período de duración del estado de alarma.

Para acreditar el primero de los puntos, el cliente deberá aportar la oportuna documentación que será analizada caso por caso por Renfe Alquiler.

Hasta el mes de mayo, esto ha supuesto una reducción de ingresos de unos 600 miles de euros, compensados en buena medida por un ahorro en gastos de mantenimiento al no haber circulado el material. En el mes de junio los ingresos se han vuelto a situar en niveles similares a los dos primeros meses del año.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

La continuidad de la fase CPS1, cuya vigencia contractual llegaba hasta el 31 de marzo de 2020, se ha visto alterada por las medidas adoptadas por las Autoridades Saudíes en relación con el COVID-19, que han supuesto la paralización de todo el transporte público. No obstante, aunque se desconoce la extensión temporal de esta situación, Saudi Railways Organization (SRO) tiene intención de reanudar el servicio comercial en cuanto sea posible y para ello se está negociando una compensación por la paralización y el mantenimiento de los recursos disponibles para que la reanudación pueda ser rápida. A falta de la finalización de las negociaciones, el mencionado acuerdo para la compensación se basaría en una paralización de entre 5 y 6 meses, dado que SRO ha anunciado públicamente la reanudación de los servicios comerciales en septiembre de 2020, y se espera que se produzca entre el 15 y el 30 de dicho mes.

Dado que se desconoce aún, tanto el importe total de la compensación como el tiempo exacto por el que ésta se extenderá, aún no se puede realizar un cálculo del impacto económico que vaya a tener finalmente la crisis sanitaria en la actividad de la Entidad en Arabia Saudí.

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

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

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

Por otro lado, dado que la Entidad actúa como financiadora del Grupo, el impacto de la crisis sanitaria en las actividades del mismo ha hecho necesario que se incremente el límite de la autorización de endeudamiento a RENFE-Operadora para el ejercicio 2020, que establecía la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 prorrogados en 2020, pasando de un incremento neto de endeudamiento de 250 millones de euros a 1.000 millones de euros. Esto ha sido posible mediante el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

Las consecuencias derivadas del COVID-19, se consideran un hecho posterior que no requiere un ajuste en las cuentas anuales del ejercicio 2019, si bien podrían impactar de manera significativa en las operaciones y, por tanto, en sus resultados y flujos de efectivo futuros. El Grupo evaluará durante el ejercicio 2020 el impacto de los hechos anteriormente mencionados y de aquellos que se puedan producir en un futuro sobre el patrimonio y la situación financiera al 31 de diciembre de 2020 y sobre los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2019

(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.	3.169	633	-	(1.112)	-	2.690
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.512	4.071	-	(3.842)	-	1.741
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.635	1.024	-	(950)	-	3.709
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	8.278	4.022	-	(2.379)	-	9.921
Elipsos Internacional, S.A.	1.188	135	-	-	(1)	1.322
Construrail, S.A.	1.097	4	-	(119)	(1)	981
ConteRail, S.A.	1.062	142	(4)	-	-	1.200
Alfil Logistics, S.A.	5.426	1.132	-	(123)	-	6.435
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A.	650	440	-	-	-	1.090
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	16.439	(1.422)				15.017
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	13.658	1.000		(539)	(479)	13.640
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.866	1.290		(563)		5.593
CEAMM	16					16
Eurofirma (European Company for the Financing of Railroad)	76.171	1.187	298	(474)	2.606	79.788
	137.167	13.658	294	(10.101)	2.125	143.143

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

Anexo II

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2019

(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
Renfe of America LLC	Texas. USA	Diseño y desarrollo de transporte ferroviario	Renfe-Operadora	100	100	-
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	-	85,45	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.	-	68,36	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
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
						32.000

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2019

(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	-
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
Conte Rail, S.A.	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
						49.533
						3.095.539

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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
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
						32.000

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_X3MGQFFYIDNBWK3ON9CZLCYLBBTP en https://www.pap.hacienda.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 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
Conte Rail, S.A.	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
						49.533
						3.095.539

INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2019

GRUPO RENFE-OPERADORA

JULIO 2020

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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……21

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora……23

4.1. INTRODUCCIÓN……23

4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……26

4.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……31

4.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…..34

4.3. INVERSIONES……35

4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE – Operadora……36

4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN……40

5. RENFE VIAJEROS, SME, S.A……41

5.1. INTRODUCCIÓN……41

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……47

5.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……57

5.2.2. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Público……63

5.2.3. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Comercial……77

5.2.4. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…….83

5.3. INVERSIONES……84

5.4. CALIDAD DEL SERVICIO……86

5.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……93

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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)……94

6. RENFE MERCANCÍAS, SME S.A.……96

6.1. INTRODUCCIÓN……96

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……98

6.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……102

6.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…..111

6.3. INVERSIONES……112

6.4. EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE MERCANCÍAS, S.A……114

6.4.1. Pecovasa Renfe Mercancías, SME S.A……115

6.5. NEGOCIOS CONJUNTOS……116

6.6. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……122

7. RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SME, S.A……123

7.1. INTRODUCCIÓN……123

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……125

7.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……132

7.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…..135

7.3. INVERSIONES……136

7.4. EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SME S.A…….138

7.4.1. NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A……138

7.4.2. ACTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A……139

7.4.3. BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A……140

7.4.4. ERION Mantenimiento Ferroviario, S.A……141

7.4.5. IRVIA Mantenimiento Ferroviario, S.A……142

7.4.6. ALBITREN Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.……143

7.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……144

8. RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME S.A……145

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.1. INTRODUCCIÓN……145

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……157

8.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……150

8.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados Gestión……153

8.3. INVERSIONES……154

8.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……155

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO……156

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1. INTRODUCCIÓN

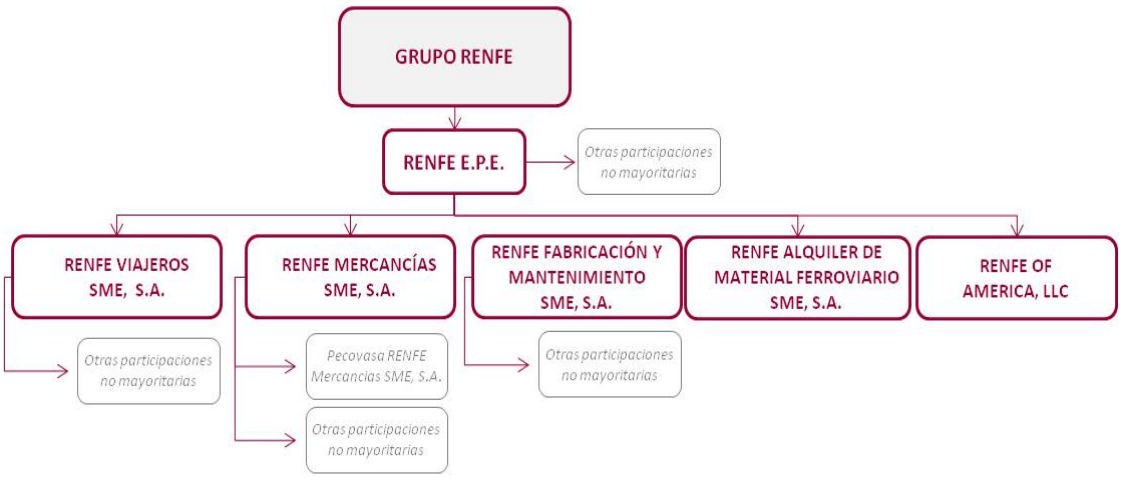
El actual Grupo RENFE-Operadora surge tras la aplicación de los artículos 1 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

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.

Como novedad frente al ejercicio anterior, hay que destacar la autorización por parte del Consejo de Ministros, con fecha 12 de abril de 2019, para la creación de la sociedad Renfe of América, LLC, SME, S.A., cuyo capital es propiedad 100% de la EPE RENFE-Operadora y cuyo fin primordial es la ejecución del contrato para asesorar en el diseño, planificación y construcción de un ferrocarril de alta velocidad en el estado de Texas entre Dallas/Forth Worth y Houston.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

perímetro de consolidación contable se presenta en el siguiente punto de este informe.

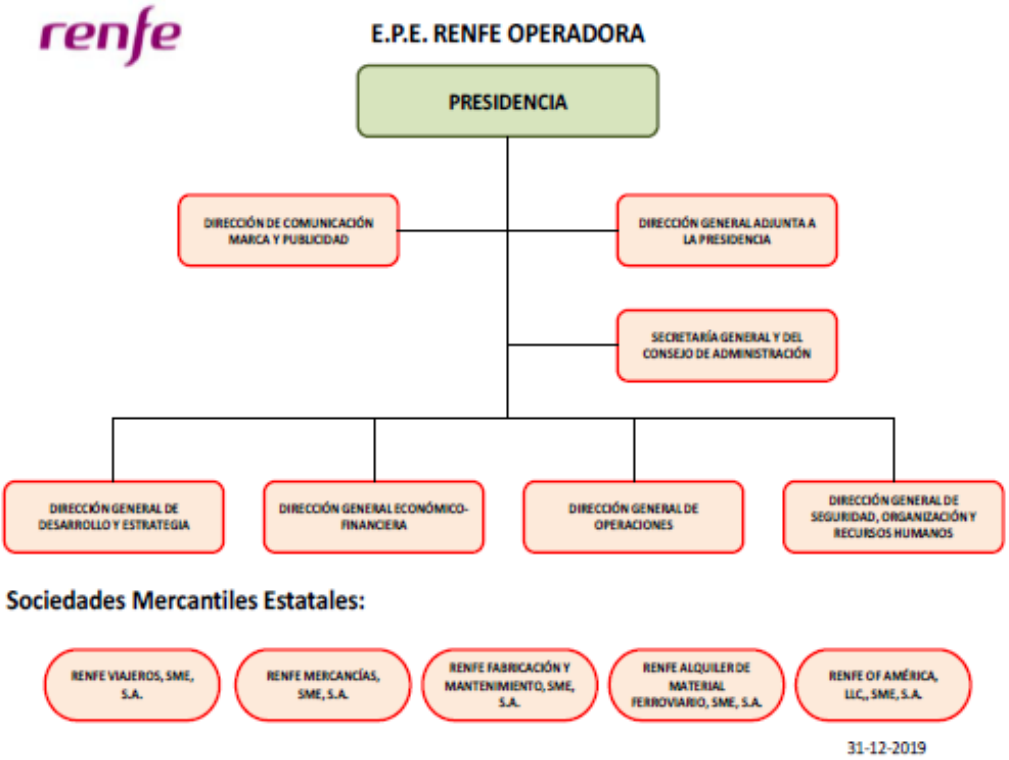
En este nuevo modelo, el objetivo primordial de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora (en adelante la EPE), es el de asegurar la coordinación y la asignación de una manera eficiente de los recursos públicos, actuando como matriz del Grupo y desempeñando funciones corporativas y de servicios,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

El organigrama de primer nivel de la entidad pública empresarial a 31 de diciembre de 2019, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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	Perímetro de Consolidación
Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A	Grupo
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Grupo
Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Grupo
Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Grupo
Logirail S.M.E., S.A.	Grupo
Pecovasa RENFE Mercancías, S.A.	Grupo
Puerto Seco Ventastur, S.A.	Grupo
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A. en liquidación	Multigrupo
Railsider Logística Ferroviaria, S.A. y Sociedades dependientes	Multigrupo
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	Multigrupo
Railsider Atlántico, S.A.	Multigrupo
Hendaye Manutention, S.A.	Multigrupo
Railsider Mediterráneo, S.A.	Multigrupo
Railsider Ferrocarril, S.L.	Multigrupo
Railsider Terminales Ferroviarios, S.L.	Multigrupo
Conterail, S.A.	Multigrupo
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada
Alfil Logistics, S.A.	Asociada
Construrail, S.A.	Asociada
Transfesa Logistics, S.A. (TRANSFESA)	Asociada
Eurofima	Asociada
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM)	Asociada

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019.

La cuenta de resultados para los ejercicios 2019 y 2018 es la siguiente:

	2019	2018
Importe neto de la cifra de negocios	2.559.281	2.514.285
Trabajos realizados por la empresa para su activo	134.414	136.727
Aprovisionamientos	(100.225)	(95.610)
Consumo de mercaderías	(8.762)	(4.255)
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares	(81.162)	(79.418)
Trabajos realizados por otras empresas	(11.850)	(11.737)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprov.	1.549	(200)
Otros ingresos de explotación	1.385.675	1.343.203
Gastos de personal	(951.884)	(915.197)
Otros gastos de explotación	(2.529.709)	(2.444.930)
Amortización del inmovilizado	(371.833)	(366.749)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	686	599
Exceso de provisiones	3.971	6.904
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(9.369)	(16.100)
Deterioro y pérdidas	(788)	5.114
Resultados por enajenaciones y otras	(8.581)	(21.214)
Otros resultados	10.440	10
Resultado de explotación	131.447	163.142
Ingresos financieros	6.080	5.656
Gastos financieros	(42.272)	(49.032)
Diferencias de cambio	3.814	(20)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(30)	(6.177)
Deterioro y pérdidas	(30)	(6.177)
Resultado financiero	(32.408)	(49.573)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	13.785	7.357
Resultado antes de impuestos	112.824	120.926
Impuesto sobre beneficios	(12.144)	(9.508)
Resultado del ejercicio	100.680	111.418
Resultado atribuido a socios externos	27	55
Resultado atribuido a la Entidad dominante	100.653	111.363

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El importe neto de la cifra de negocios en 2019 se ha situado en 2.559 millones de euros, lo que supone un incremento del 1,79% frente al ejercicio 2018, debido fundamentalmente al incremento de los ingresos por servicios comerciales de viajeros que suponen 1.511 millones de euros sobre el total y que ha compensado la caída de los ingresos por transporte de mercancías y mantenimiento.

La partida “otros ingresos de explotación”, recoge fundamentalmente el importe de las subvenciones recibidas por servicios de transporte ferroviario de interés público que suponen 1.159 millones de euros sobre el total de 1.385 millones de euros que componen le saldo de dicha partida. Dentro de las subvenciones recibidas se recoge igualmente unos ajustes de las obligaciones de servicio público de ejercicios anteriores que responde a los ajustes propuestos por la IGAE en los 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 que para el ejercicio 2019 arroja un saldo negativo de 7,9 millones de euros.

Los gastos de personal se sitúan en 952 millones de euros, lo que supone un aumento del 4,01% sobre 2018 e incluye, como en ejercicios anteriores, el Plan de Desvinculaciones Voluntarias y el Plan de Jubilaciones Parciales para el ejercicio 2020, habiéndose ejecutado los correspondientes al ejercicio anterior.

La provisión registrada en 2019 por el Plan de Desvinculaciones para el ejercicio 2020 ha ascendido a 45 millones de euros y contempla un total de 695 bajas estimadas en el Grupo, en línea con el ejercicio anterior.

La plantilla media se ha situado en 15.367 empleados para el conjunto del ejercicio frente a los 14.921 de 2018.

Los otros gastos de explotación han supuesto en el ejercicio un importe de 2.530 millones de euros, con un aumento sobre 2018 del 3,47%. 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 ascienden a 1.272 millones de euros.

La partida de amortizaciones del inmovilizado ha alcanzado los 372 millones de euros en 2019 frente a los 367 millones de euros de 2018.

Pese al incremento de los ingresos del ejercicio las subidas en determinadas partidas de gasto ya comentadas sitúan el resultado de explotación en 131 millones de euros frente a los 163 millones de 2018.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por su parte, el resultado financiero se sitúa en -32 millones de euros, representando una mejora de 34,63% 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.

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

Así, el resultado después de impuestos en el cierre del ejercicio 2019 se sitúa en 101 millones de euros, suponiendo una caída del 9,62% respecto de 2018.

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:

renfe

DESGLOSE DEL NÚMERO MEDIO DE PERSONAS POR SOCIEDADES

	2019	2018	Variación %	% s/Total Renfe 2019
RENFE Viajeros, SME, S.A.	9.561,0	9.397,5	1,7	64,3
RENFE Mercancías y Logística, SME, S.A.	1.021,2	1.045,3	-2,3	6,9
RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.	3.135,2	3.168,0	-1,0	21,1
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.	6,0	5,3	14,3	0,0
Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora	1.151,1	875,7	31,5	7,7
TOTAL RENFE	**14.873,4**	**14.491,7**	**2,6**	**100,0**
HOMBRES	12.773,3	12.635,0	1,1	85,9
MUJERES	2.100,1	1.856,7	13,1	14,1

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

renfe

PRINCIPALES MAGNITUDES

INGRESOS DE TRANSPORTE VIAJEROS Y MERCANCÍAS (millones de Euros)	2019	2018	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	797,6	785,2	1,6
Servicios Comerciales	1.511,4	1.465,8	3,1
Total mercado de viajeros	2.309,0	2.251,0	2,6
Mercancías y Logística	201,5	207,0	-2,7
TOTAL	**2.510,5**	**2.458,0**	**2,1**

DEMANDA EN VIAJEROS (millones de Viajeros)	2019	2018	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	476,3	473,4	0,6
Servicios Comerciales	34,5	33,7	2,6
TOTAL	**510,9**	**507,1**	**0,7**

DEMANDA EN MERCANCÍAS (millones de Toneladas)	2019	2018	VARIACIÓN (%)
Mercancías y Logística	17,0	18,3	-7,1

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

renfe

PRINCIPALES MAGNITUDES

MERCADO DE VIAJEROS	2019	2018	VARIACIÓN (%)
OFERTA (PKO) : (millones de Plazas - Km)			
Servicio Público	33.979,6	33.390,8	1,8
Servicios Comerciales	21.512,4	21.245,8	1,3
TOTAL	**55.491,9**	**54.636,6**	**1,6**
DEMANDA (PKD) : (millones de Viajeros - Km)			
Servicio Público	11.592,5	11.621,2	-0,2
Servicios Comerciales	15.679,1	15.309,4	2,4
TOTAL	**27.271,6**	**26.930,7**	**1,3**
APROVECHAMIENTO (%) (PKD / PKO) (1)			
Servicio Público	34,1	34,8	-0,7
Servicios Comerciales	72,1	71,2	0,9
TOTAL	**48,8**	**49,0**	**-0,1**

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

MERCADO DE MERCANCÍAS	2019	2018	VARIACIÓN (%)
TONELADAS - KM BRUTAS (millones de TKB)	15.269,4	15.567,9	-1,9
TONELADAS - KM NETAS (millones de TKN)	6.201,3	6.324,0	-1,9
APROVECHAMIENTO (%) (TKN/TKB) (1)	**40,6**	**40,6**	**0,0**

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

PRINCIPALES MAGNITUDES

KILÓMETROS TREN (millones)	2019	2018	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	105,3	106,1	-0,8
Servicios Comerciales	62,4	61,7	1,1
Mercancías y Logística	16,3	16,1	1,0
TOTAL	**184,0**	**183,9**	**0,0**

TONELADAS KILÓMETRO BRUTAS (millones)	2019	2018	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	**24.028,9**	**23.810,0**	**0,9**
Diésel	2.611,8	2.723,4	-4,1
Eléctricas	21.417,1	21.086,6	1,6
Servicios Comerciales	**24.781,6**	**24.723,2**	**0,2**
Diésel	1.399,1	1.447,5	-3,3
Eléctricas	23.382,4	23.275,7	0,5
Mercancías y Logística	**15.269,4**	**15.567,9**	**-1,9**
Diésel	3.656,2	3.747,9	-2,4
Eléctricas	11.613,2	11.820,0	-1,8
TOTAL RENFE OPERADORA	**64.079,9**	**64.101,0**	**0,0**
Diésel	7.667,2	7.918,7	-3,2
Eléctricas	56.412,6	56.182,3	0,4

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3.2 ACTIVIDAD DE I+D+i

La aportación de valor a las empresas a través de la innovación posibilita una mejora de la posición de éstas ante sus clientes, produciendo su fortalecimiento, posibilitando una reducción de costes, una mejora de la competitividad, la creación de nuevas estrategias y procesos, el aumento de la competitividad internacional del sector, y permitiendo el desarrollo de nuevos productos, para, en suma, fomentar la sostenibilidad de las empresas.

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

Modelo de innovación de Renfe

La innovación en Renfe se sustenta, básicamente, en dos Planes del Grupo Renfe:

- El **Plan de Innovación**, nacido con una clara orientación hacia el modelo de innovación abierta para aportar más velocidad y eficacia al mismo, y que está alineado con los planes de Innovación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y ADIF.

- El **Plan Estratégico** que cuenta entre sus pilares con una apuesta firme y decidida por la digitalización y la innovación abierta, puesta al servicio de los clientes.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que se puso en marcha en febrero de 2018, el cual pretende integrar y coordinar toda la actividad que en materia de innovación se está ejecutando y desarrollando en las distintas empresas de su ámbito, y marca la hoja de ruta conjunta para los próximos años, 2018-2021.

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, Rutas Inteligentes y Eficiencia Energética y Sostenibilidad.

En 2019 estos ejes se restructuraron en 20 líneas estratégicas, que se concretan en 48 iniciativas. Renfe lidera 11 iniciativas, lo que supone el 24% de las mismas.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ecosistema de innovación

Formamos parte de un ecosistema de innovación abierta. Renfe se ha incorporado y participa en clusters, universidades, parques tecnológicos, entidades, fundaciones tales como Mobility City, Railway Innovation Hub, Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española, , Mafex, RailGroup, etc., al objeto de impulsar la tecnología y conocimiento del sector ferroviario, promocionar el emprendimiento y llegar a ser referente mundial en innovación ferroviaria, y poder dar respuesta tanto a los retos o necesidades de Renfe, como a las iniciativas propuestas en los Planes de Innovación.

Una de estas iniciativas, Implantación de servicios de transporte combinado eficientes: **Autopista Ferroviaria**, encuadrada en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pretende diseñar y construir un prototipo de un nuevo tipo de vagón para el transporte ferroviario de mercancías polivalente que fomente la intermodalidad bajo el concepto de autopista ferroviaria, y que permita crear un nuevo servicio transporte de semirremolques por ferrocarril que mejore el tráfico de mercancías, incremente la calidad del servicio, reduzca costes, sea más seguro, y más respetuoso y sostenible con el medio ambiente.

Se trata de un proyecto de I+D+i, que pretendemos instrumentalizar a través de mecanismos de **Compra Pública Innovadora**, y se prevé la solicitud de ayudas CEF para la construcción del prototipo. Recientemente este proyecto ha sido seleccionado para recibir asistencia EAFIP (Asistencia Europea para la Adquisición de Innovación) por parte de la Comisión Europea.

La velocidad e intensidad con la que las actividades económicas absorben las nuevas tecnologías y la facilidad con la que se obtiene y se comparte la información, están dibujando una nueva realidad económica. Esta situación pone de relieve la enorme relevancia de la **Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva**.

En este sentido, se contempla la creación de un Grupo de Vigilancia Tecnológica dentro del Grupo Renfe. Los sistemas de Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva (VT/IC) son imprescindibles para que cualquier organización pueda mantenerse al corriente de toda la información que se genera en su entorno (de carácter comercial, tecnológico, legislativo, etc.) y para aplicarla en la toma de decisiones y resolución de problemas. Una parte fundamental de los procesos de innovación en las empresas y en la detección de nuevas ideas y nuevas soluciones.

Es de destacar, por otra parte, que el Grupo Renfe, a través de su sociedad de Fabricación y Mantenimiento ha obtenido la habilitación como operador de drones, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. La utilidad de estos aparatos para el sector ferroviario se describe al final de este punto.

También cabe señalar el proyecto piloto para hacer accesible información a viajeros con discapacidad visual o auditiva, que Renfe puso en marcha en 2019. Es una experiencia piloto para la implantación de un sistema inteligente de señalética que permita a personas con distintas capacidades acceder a información de calidad sobre elementos y servicios disponibles en las estaciones mediante el uso de sus dispositivos móviles.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Se trata de un novedoso sistema de marcadores digitales, instalados desde últimos de julio en la estación de Cercanías de Soto del Henares y en las salas Club y de embarque de Puerta de Atocha. Para acceder a la información, los usuarios deben descargar en sus dispositivos móviles la aplicación NaviLens. A través de la lectura de los marcadores, los viajeros tienen a su disposición todos los datos relevantes en formatos accesibles acordes a sus diversidades funcionales (visuales, auditivas o cognitivas), obteniendo así una excelente ayuda para moverse en los entornos ferroviarios.

Esta App móvil abre un campo de posibilidades de enorme valor que permitirá a los usuarios desenvolverse en las estaciones de manera totalmente autónoma. Ofrece información locutada a los viajeros con discapacidad visual o en formato de vídeo con contenidos descriptivos y direccionales para clientes con este tipo de necesidades.

Su utilidad es extensible a todos los usuarios del transporte público que mediante una sencilla interfaz podrán conocer, de igual forma, los servicios que ofrece la estación, horarios de circulación de los trenes o cualquier otro dato que se considere relevante.

Deducciones fiscales

Por tercer año consecutivo Renfe ha podido acreditar en su declaración del Impuesto sobre Sociedades una deducción por el ejercicio de actividades de investigación y desarrollo e innovación tecnológica (I+D+i). Una vez que se obtengan los certificados y sea ratificado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, la empresa podrá deducirse 755.000 euros.

En 2019 el Grupo Renfe solicitó a la ACIE certificados de innovación tecnológica para el ejercicio contable de 2018 para las siguientes nuevas iniciativas:

Desarrollada por Renfe Operadora:

- Proyecto ‘Plan de Transformación’.

Desarrollada por Renfe Viajeros:

- Proyecto ‘Galileo/Copérnico'.

Estos tres años han servido para adquirir experiencia y orientar los procesos a identificar y gestionar la innovación del Grupo Renfe. Gracias a la participación activa de todas las sociedades del grupo, junto con la Dirección de Finanzas y Administración y la Dirección de Innovación de la Entidad Pública Empresarial, la empresa podrá obtener deducciones por casi 4 millones de euros.

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 2019 participó por quinto 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 2019, de Barcelona.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En febrero, el 13 y 14, participo en Transfiere, gran foro profesional y multisectorial para la transferencia de conocimiento y tecnología que se celebró en Málaga. Transfiere es un espacio único para impulsar la innovación entre los grupos de investigación y las empresas, además de contribuir a mejorar la competitividad del sector empresarial.

Del 26 al 28 de marzo de 2019, participó en la quinta edición del encuentro de innovación y emprendimiento tecnológico Startup Olé 2019, proyecto que cuenta con el respaldo y colaboración de la Comisión Europea, a través de Startup Europe, así como de la Universidad de Salamanca. En esta edición Renfe ha sido reconocida con el premio Best Public Corporation.

También en Málaga, Renfe acudió en octubre a S-Moving, un espacio de referencia para empresas, profesionales, entidades y administraciones públicas de los sectores de los Vehículos Inteligentes, Autónomos y Conectados. S-Moving es un foro internacional dedicado a poner en común las tecnologías aplicadas a la movilidad inteligente, autónoma, conectada y no tripulada por tierra, mar, aire y sus infraestructuras.

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 en un entorno liberalizado, en mercados nacionales e internacionales, facilitando una movilidad sostenible y garantizando la cohesión social y territorial.

Además, desde el próximo 14 de diciembre, pasará a competir en un entorno intramodal en el ámbito de los servicios comerciales de viajeros de carácter nacional.

En este contexto, la apuesta por la innovación con el propósito de contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos de asegurar la rentabilidad económica y conseguir mantener o incrementar la calidad percibida, es una pieza clave.

Las principales actuaciones llevadas a cabo en 2019 han sido las siguientes:

- Continuación de la implantación de la tarjeta Renfe&Tú 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.

- 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.

- 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

- Definición técnica y funcional para el desarrollo del 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 en diferentes emplazamientos 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, continúa con el desarrollo del 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 +”, denominado 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 y entretenimiento bajo demanda durante el tiempo de viaje, con contenidos digitales personalizados y servicios al viajero a la carta.

PlayRenfe Cercanías, que ofrece conectividad y contenidos gratuitos a los usuarios de Cercanías adaptados al tipo de cliente y al tiempo de viaje / espera.

Por lo que se refiere a la aplicación PlayRenfe AVE, ya se presta en las relaciones Madrid–Castellón, Madrid–Málaga, Madrid–Sevilla, Madrid–Barcelona y Madrid-

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Renfe Mercancías, en el marco del Plan de Innovación citado anteriormente, participa activamente en dos iniciativas relevantes:

- **E3L4-3 Implantación de servicios última milla,** 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,** con acciones enfocadas a la implantación de servicios de transporte combinado eficiente y al incremento del empleo de estos sistemas.

Sus 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 está desarrollando una serie de programas de modernización tecnológica y digitalización, que incluyen la implantación de sistemas de control de la producción, de geolocalización del material rodante, de seguimiento de la calidad del 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 se 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 tiempo real, dotándose de la capacidad de toma de decisiones a corto, medio y largo plazo para poder reaccionar ante cualquier incidencia, con el fin último de prestar un mejor servicio al cliente y desarrollar una producción más eficiente.

Por su parte, ***Renfe Fabricación y Mantenimiento***, ha desarrollado durante 2019 los siguientes proyectos de I+D+i:

<u>PROYECTO DE FABRICACIÓN ADITIVA (IMPRESIÓN 3D)</u>

Este proyecto, iniciado ya en 2018, 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

PROYECTO PÓRTICO PARA INSPECCIÓN DE TRENES AL PASO

Anunciado ya en 2018, 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 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 aporta las siguientes ventajas:

- Reducción de riesgos y errores por intervención humana.
- Aumento de la frecuencia de inspección, con el consiguiente aumento de seguridad.
- Mejora en la programación de tareas de mantenimiento a través del análisis de la gran cantidad de datos y medidas obtenidas por el sistema.
- 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.

Dentro del proyecto se ha estudiado la viabilidad de implantación en un punto, dentro del ámbito de Cercanias Madrid, con una cobertura de vehículos de la serie CIVIA 465 CAF completa y 446 para la base de Cerro Negro (aproximadamente 129 vehículos).

Este proyecto podría, además, servir para evolucionar y orientar el mantenimiento hacia estrategías predictivas que permitan realizar detecciones tempranas de los fallos, mediante el análisis de gran cantidad de datos aportados por el sistema de inspección automática planteado.

PROYECTO DE AUTOMATIZACIÓN DE MEDIDAS DE RODAJE

Es un sistema vía Web orientada a la gestión avanzada y control del estado del rodaje del parque de RENFE. Es capaz de recibir inputs de información desde diferentes aparatos de medida, tanto automáticos como manuales.

Este sistema analiza los datos de rodaje introducidos obteniendo tasas de desgaste, conocimiento de la zona de desgaste predominante de forma intuitiva con alarmas activas, avisando del estado de los parámetros de los perfiles según niveles, evitando que haya alguno fuera de tolerancia pudiendo afectar a la seguridad, según lo establecido en la ET.1000.004.00.MIT ED01.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las mediciones se realizan in-situ mediante un equipo de medición laser (CALIPRI) con un error de medición de 0,15 mm. Este equipo registra los datos del rodaje y de forma automática sube los datos a la nube de una aplicación informática asegurando la trazabilidad y el control.

Este sistema aportará las siguientes ventajas:

- Facilitar al operario la medición más rápida en taller con un margen de error de 0,15 mm.
- Evitará los errores en la toma de medida manual y en la transcripción de las mismas a la base de datos.
- Obtención de datos para su posterior análisis (big-data) para mejoras de tomas de decisión.
- Consulta de evolución de parámetros de rueda y de eje desde cualquier plataforma.
- Permitirá tener trazabilidad del rodaje, ofreciendo la posibilidad de realizar estudios y comparativas entre series de vehículos.
- Planificaciones de planes de reperfilado preventivo, predicciones de km hasta el siguiente reperfilado, predicción de sustitución de ruedas, permitiendo la programación de entradas a torno y generando las órdenes de trabajo correspondientes.

Actualmente se han detectado carencias y errores en toma de datos y con este sistema se puede paliar este problema.

PROYECTO PLATAFORMA DE MANTENIMIENTO INTELIGENTE

La Plataforma de mantenimiento inteligente para S/599 y 598 es un proyecto piloto surgido de la colaboración entre la empresa LIMMAT, una de las startup seleccionadas en la primera edición de TRENLAB y RENFE Fabricación y Mantenimiento. El proyecto consiste en una plataforma, con infraestructura Big-Data/IOT, de ayuda al mantenimiento y de monitorización de las series 599 y 598 de flota de RENFE, capaz de desarrollar funcionalidades y aplicaciones de mantenimiento reutilizando datos disponibles de los vehículos a través de la Plataforma Embarcada de Comunicaciones, datos propios de RENFE Fabricación y Mantenimiento y datos públicos de libre acceso. La Plataforma desarrollada monitoriza en tiempo real el estado de la flota, almacena y procesa la información para consulta, genera estadísticas, dispone de herramientas para la gestión de flota, talleres y lo más importante de todo, facilita el retorno de la experiencia del mantenedor.

Este proyecto piloto está orientado a la digitalización e incorporación de nuevas tecnologías en las labores de mantenimiento de los vehículos y se inicia como respuesta ante los problemas que presentaron los vehículos que se explotaban en las líneas de Extremadura. El objetivo que se persigue es optimizar la gestión del mantenimiento y facilitar la toma de decisiones, mejorando el acceso a la información y la respuesta ante incidencias, disminuyendo los tiempos de reacción e iniciando el camino hacia el mantenimiento por condición y predictivo.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La plataforma desarrollada tiene una gran flexibilidad y permitiría una futura escalabilidad del sistema, pudiendo de esta forma incorporar datos de otras series de vehículos, de subsistemas y/o soluciones sensorias que puedan ser implementadas en el medio y largo plazo en los vehículos de Renfe. Sobre esta se podrían desarrollar aplicaciones de mantenimiento basadas en la condición y predictivas, mediante el empleo de nuevas tecnologías como el análisis avanzado de datos (Big-Data) y de aprendizaje automatizado (machine learning).

PLATAFORMA IOT S252

La Plataforma de mantenimiento inteligente para S/252 es un proyecto adjudicado a la empresa NOMATECH, a ejecutar en el año 2020, empresa de innovación tecnológica participada por Comboios de Portugal, que lleva apostando desde su creación en 2013 por soluciones innovadoras aplicadas al sector ferroviario, desde la inversión pública.

El proyecto consiste en un sistema ya probado en diferentes series de vehículos, entre ellas la serie 5600 de CP (serie muy similar a la 252).

La Plataforma monitoriza en tiempo real el estado de la flota, almacena y procesa la información para consulta, para el envió de avisos, pudiendo estos alimentar directamente el sistema de gestión de mantenimiento, genera estadísticas e informes, dispone de herramientas para la gestión de flota y talleres.

Este proyecto se ha lanzado como parte del plan de mejora de la fiabilidad de la serie 252.

El objetivo que se persigue es optimizar la gestión del mantenimiento y facilitar la toma de decisiones. Además es una forma eficaz de aglutinar el retorno de la experiencia adquirida durante 30 años de mantenimiento por el personal del Grupo Renfe.

La plataforma desarrollada tiene una gran flexibilidad y permitiría una futura escalabilidad del sistema, pudiendo de esta forma incorporar datos de otras series de vehículos, de subsistemas o añadir nuevas variables mediante la incorporación de sensores adicionales, que puedan ser implementadas en el medio y largo plazo en los vehículos de Renfe.

MANTENIMIENTO PREDICTIVO MOTORES DIESEL (ODAS)

El anticipo de un posible fallo de un motor diésel es determinante para la planificación del mantenimiento y optimizar la disponibilidad del vehículo implicado. La identificación anticipada de un fallo potencial permite evitar daños posteriores mayores que pueden afectar a los objetivos de fiabilidad y puntualidad de los servicios comerciales.

El mantenimiento basado en la condición (CBM en sus siglas en inglés) es una estrategia de mantenimiento que monitoriza un conjunto de parámetros definidos para informar sobre el estado del motor diésel e identificar con antelación los posibles fallos que pueden generar incidentes o paradas no deseadas.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Mediante el análisis del lubricante (aceite) se tiene la capacidad de determinar la condición del propio aceite y, por otro lado, determinar el estado del motor diésel donde es utilizado.

En este proyecto, se ha realizado un análisis y estudio del antiguo sistema de diagnóstico empleado desde hace más de 20 años por RENFE (histórico de más de 20.000 muestras), tanto a nivel de ingeniería como informático, de tal manera que se han rediseñado y actualizado las técnicas de medición aplicadas, así como la evaluación y diagnóstico de las muestras de aceite, esto ha permitido acotar el diagnóstico y ofrecer mayor exactitud en los resultados.

Se han desarrollado las siguientes partes:

- Batería de análisis: Se ha definido un procedimiento de medida específico con el fin de independizar el programa predictivo (ODAS) del laboratorio externo encargado de analizar la muestra de aceite.
- Evaluación de muestras: Se han definido tipos diferentes de evaluación para los parámetros obtenidos del laboratorio en función de su naturaleza y se han definido niveles de alerta y alarma.
- Sistema experto: Se han definido los outputs del sistema con recomendaciones de acciones a seguir para solventar con antelación el problema detectado a través del análisis de aceite.

Acciones futuras: Incluir dentro del análisis predictivo otros componentes del vehículo que tengan el aceite como elemento lubricante como pueden ser reductoras, turbotransmisiones o cajas de grasa.

<u>DRONES</u>

Esta tecnología está en plena expansión y sus diversas utilidades no paran de crecer en diferentes aplicaciones. Para el sector ferroviario, una relación de posibles utilidades es la siguiente:

- Inspecciones visuales documentadas, interiores y exteriores de edificios e infraestructuras.
- Inspecciones visuales documentadas de trenes. Ya lo utilizan en SCNF y otras entidades ferroviarias.
- Vídeos promocionales: estaciones, talleres, infraestructuras, trenes…
- Fotogrametría o levantamiento topográfico en 3D.
- Planificaciones y seguimientos de obra.
- Uso combinado con tecnología LIDAR. Levantamiento de planos, etc.
- Urgencias 24 H. Por ejemplo, descarrilamientos.
- Revisión de catenarias, líneas eléctricas y fotovoltaica.

Fabricación y Mantenimiento ya dispone de drones y personal formado para su utilización en algunas de estas líneas.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 pública empresarial RENFE-Operadora, 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:

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, 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 de sus proyectos internacionales en Arabia Saudí y Estados Unidos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ocasionalmente se llevan a cabo operaciones desde la Gerencia de Área de Cooperación Internacional y Relaciones Institucionales que pueden realizarse en monedas distintas del euro.

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 2019 los préstamos con remuneración a tipo fijo suponen un 84% del total de los préstamos tomados, siendo el 69% a 31 de diciembre de 2018.

Por su parte, las necesidades de financiación de las sociedades del Grupo son cubiertas a través de sus 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 las mismas mediante contratos de deuda espejo de la siguiente manera:

Renfe Viajeros, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2019 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 85% (70% en 2018) del total.

Renfe Mercancías, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2019 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 75% (60% en 2018) del total.

Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2019 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 85% (67% en 2018) del total.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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.

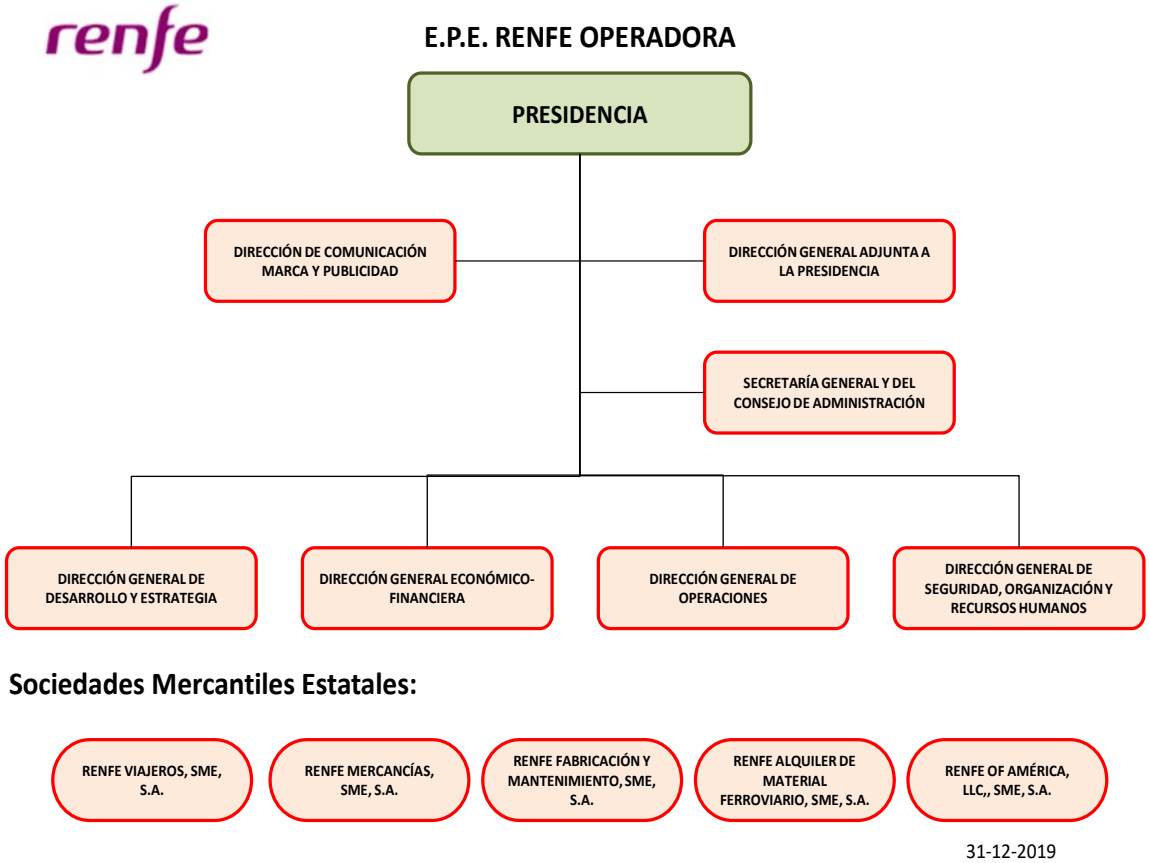
Entre las principales funciones asignadas a la EPE se pueden destacar las siguientes:

- ✓ 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- ✓ 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 2019, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:



Como novedad frente al ejercicio anterior, hay que destacar la autorización por parte del Consejo de Ministros, con fecha 12 de abril de 2019, para la creación de la sociedad Renfe of América, LLC, SME, S.A., cuyo capital es propiedad 100% de la EPE RENFE-Operadora y cuyo fin primordial es la ejecución del contrato para asesorar en el diseño, planificación y construcción de un ferrocarril de alta velocidad en el estado de Texas entre Dallas/Forth Worth y Houston.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En los siguientes apartados se aportan los aspectos más significativos relativos a la actividad de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora en el ejercicio 2019, 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 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

RESULTADOS

El volumen total de ingresos se situó en los 259,8 millones de euros, un 11,2% superior al del año anterior, con el siguiente detalle:

EVOLUCIÓN INGRESOS EPE

Millones de euros	2019	2018	%
Prestación servicios directos a sociedades del Grupo	117,4	106,2	10,5
Servicios de apoyo a la gestión	66,4	60,5	9,8
Proyecto Haramain	56,2	47,9	17,3
Proyecto TEXAS	3,8	0,6	533,3
Resto	16,0	18,3	-12,6
TOTAL	**259,8**	**233,6**	**11,2**

El incremento de la cifra total ha sido de 26,2 millones de euros y obedece, por un lado, al mayor nivel de los servicios, tanto directos como de apoyo a la gestión, prestados a las sociedades del Grupo, por 17,0 millones de euros, y por otro lado, a la evolución de los ingresos asociados al Proyecto Haramain, 8,3 millones de euros y del nuevo Proyecto TEXAS, con 3,2 millones de euros.

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

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

Por último, el importe registrado en ambos ejercicios en la partida de Resto obedece principalmente a los cursos de formación de maquinistas impartidos en la ETPCO (10ª y 11ª promoción).

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*

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

intragrupo) asciende a 235,7 millones de euros, registrándose un aumento de 19,6 millones de euros.

La partida de gastos de personal, alcanza los 65,0 millones de euros incluyendo el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2019, y que se ejecutará a lo largo de 2020.

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.

El aumento experimentado por la partida de gastos de personal en el ejercicio 2019 se debe fundamentalmente al aumento del número medio de personas que se sitúa en un 31,5% (275 más), de ellas la mayor parte se corresponden con la incorporación de personal operativo para la fase de pre-explotación en el proyecto Haramain (242 personas).

Al margen de los gastos de personal, las partidas principales de gasto han sido la vigilancia y seguridad, con 58,0 millones de euros, el mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina por 23,9 millones de euros y la presencia en medios de comunicación por 17,4 millones de euros, que, en su conjunto, han tenido crecimientos frente a los niveles del año anterior, en especial la vigilancia y seguridad debido a la renovación de los contratos llevada a cabo a fines de 2018 y que para el año 2019 supusieron un fuerte incremento de los costes horarios.

En el epígrafe de Servicios ADIF, se ha registrado el alquiler de espacios por importe de 4,2 millones de euros que RENFE-Operadora empezó a abonar a ADIF según lo estipulado en el Acuerdo sobre derechos de uso, firmado entre ambas sociedades el año 2015.

Por último, hay que mencionar la partida de gastos asociados al proyecto Haramain, por importe de 32,5 millones de euros (sin incluir personal y financieros).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Teniendo en cuenta los ingresos y gastos descritos anteriormente, el EBITDA de la EPE ascendió en 2019 a 24,1 millones de euros mejorando en un 38,0% el del año anterior.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la entidad en el ejercicio 2019 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 2019 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores en operaciones comerciales, de 51,29 días (60,13 días en el ejercicio 2018).

La dotación a la amortización en el año 2019, incluidos los retiros de inmovilizado, se sitúa en 11,8 millones de euros.

Por su parte, el resultado financiero se sitúa en 8,1 millones de euros, mejorando en 2,8 millones el del año 2018, debido a varios efectos:

- El primero, se debe a una menor dotación de provisiones de gasto financiero en el ejercicio 2019 frente al año anterior, por importe de 6,1 millones de euros, al no dotarse importe alguno en 2019 frente al registro neto en 2018, de 6,1 millones de euros, al establecerse 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 1,013% frente al 1,072% del año 2018, junto con la reducción del nivel de endeudamiento, que se situó a 31 de diciembre de 2019 en 4.177 millones de euros frente a los 4.369 millones del año anterior.

- El tercero, de signo contrario tiene que ver con el registro en el ejercicio 2018 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

A su vez, se ha registrado un resultado de ejercicios anteriores de -3,3 millones de euros

Como consecuencia de todo lo anterior, la entidad, en el ejercicio 2019, obtiene un Resultado antes de impuestos de 17,2 millones de euros, mejorando el del año 2018 en 5,8 millones.

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

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

Este proyecto consta de dos fases:

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

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

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

Esta fase, denominada CPS-1, ha sido prorrogada hasta el 31 de marzo de 2020, considerándose el escenario más probable el de la extensión de la misma hasta finales del ejercicio 2020.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

Al cierre del ejercicio 2019, la actualización de dicho porcentaje se ha situado en el 1,01966, como relación entre unos ingresos totales previstos de 1.073,86 millones de euros y unos gastos totales previstos de 1.053,15 millones de euros para la totalidad del proyecto.

Por último, como se ha señalado en la Introducción, y dentro de la estrategia de internacionalización que constituye uno de los pilares del Plan Estratégico del Grupo RENFE, hay que destacar la autorización por parte del Consejo de Ministros, con fecha 12 de abril de 2019, para la creación de la sociedad Renfe of América, LLC, SME, S.A., cuyo capital es propiedad 100% de la EPE RENFE-Operadora y cuyo fin primordial es la ejecución del contrato para asesorar en el diseño, planificación y construcción de un ferrocarril de alta velocidad en el estado de Texas entre Dallas/Forth Worth y Houston.

Para conseguir tal fin, y tras el contrato logrado para la ejecución de la primera fase como asesor técnico en el desarrollo, diseño y construcción, y firmado en octubre de 2018, Renfe ha acordado con el cliente, a finales de 2019, unos términos de referencia para continuar la colaboración con Texas Central en el diseño, desarrollo y ejecución de los planes de operación y mantenimiento para la puesta a punto del servicio, incluyendo la operación de los trenes, el mantenimiento de los equipos y otros servicios relacionados con la comercialización de billetes, previendo una colaboración entre ambas compañías hasta el año 2042.

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Prestación de Servicios al Grupo	184,62	167,46	17,16	10,2
	Ingreso Proyecto Haramain	56,21	47,91	8,30	17,3
	Ingresos Varios	18,92	18,17	0,75	4,2
+	TOTAL INGRESOS	**259,75**	**233,54**	**26,21**	**11,2**
	GASTOS				
	Personal	65,01	55,81	9,20	16,5
	Servicios Adif (excepto energía)	12,03	11,97	0,06	0,5
	Vigilancia de Edificios y Trenes	57,96	49,01	8,95	18,3
	Gasto Proyecto Haramain	32,46	38,43	-5,98	-15,6
	Alquiler y Mantenimiento Medios Informáticos	23,89	21,68	2,20	10,2
	Publicidad y Propaganda	17,43	16,69	0,74	4,4
	Resto de Servicios del Exterior e Intragrupo	26,88	22,49	4,39	19,5
-	TOTAL GASTOS	**235,65**	**216,09**	**19,57**	**9,1**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**24,09**	**17,45**	**6,64**	**38,0**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	11,79	12,44	-0,65	-5,2
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**12,30**	**5,01**	**7,29**	**145,6**
	Ingresos Financieros	9,22	13,15	-3,93	-29,9
	Gastos Financieros	1,08	7,77	-6,69	-86,1
+/-	Resultado Financiero	8,14	5,38	2,76	51,3
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	-3,27	0,95	-4,22	-442,5
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**17,18**	**11,34**	**5,83**	**51,4**
-	Impuesto sobre Beneficios	0,56	-1,58	2,13	135,3
=	**RESULTADO**	**16,62**	**12,92**	**3,70**	**28,7**

Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	110,2	108,1	**2,1**
Al EBIT (%)	105,0	102,2	**2,8**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	107,1	105,1	**2,0**
Al Resultado (%)	106,8	105,9	**1,0**

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

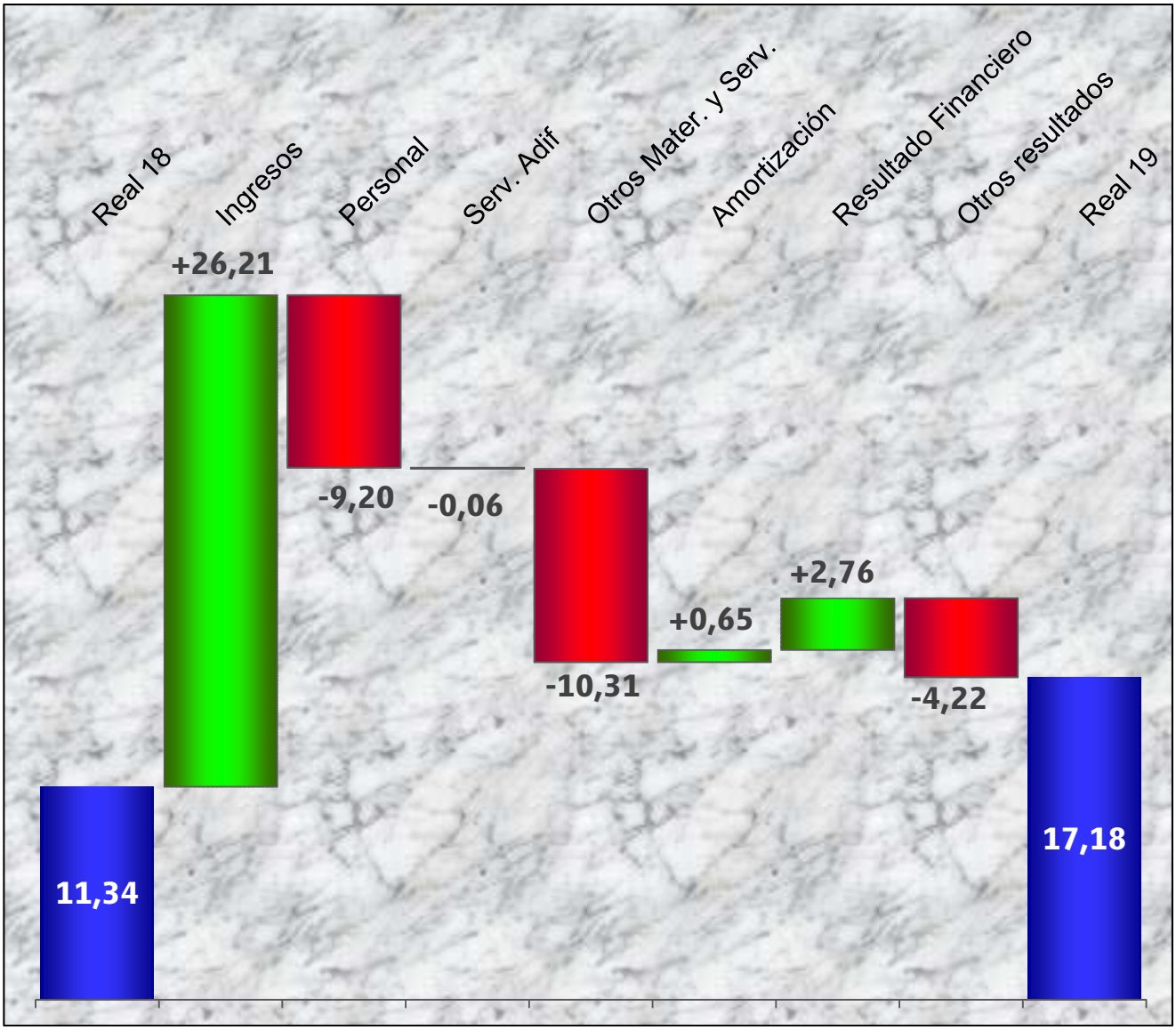
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2019 vs 2018

Entidad Pública Empresarial

RENFE Operadora

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2019 IMPORTE (miles Euros)	2019 % s/ TOTAL	2019 % ACUM.	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.
Total ADIF	**12.029,9**	7,0	7,0	7,5	7,5
Servicios ADIF	12.029,9	7,0		7,5	
Vigilancia de Edificios	**57.962,7**	34,0	41,0	30,6	38,0
Gastos Proyecto Haramain	**32.456,4**	19,0	60,0	24,0	62,0
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**24.152,8**	14,2	74,2	13,7	75,7
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**19.487,4**	11,4	85,6	11,6	87,3
Estudios y Consultorías	**6.115,0**	3,6	89,2	3,1	90,4
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**3.380,5**	2,0	91,2	2,1	92,5
Fundación de los Ferrocarriles y otros	**1.934,0**	1,1	92,3	1,1	93,6
Recog. Transp. Metálico	**1.695,8**	1,0	93,3	1,0	94,6
Trabajos Realizados por Terceros	**1.422,7**	0,8	94,1	0,3	94,8
Energía U.D.T.	**1.344,2**	0,8	94,9	0,8	95,6
Tributos	**857,1**	0,5	95,4	0,5	96,2
Alquiler de Edificios	**539,9**	0,3	95,7	0,1	96,2
Servicios Intragrupo	**502,7**	0,3	96,0	0,2	96,5
Seguros	**296,9**	0,2	96,2	0,2	96,6
Resto	**6.470,2**	3,8	100,0	3,4	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**170.648,2**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	1.151,1	875,7	31,5

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CIERRE 2019	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	184.618	0		184.618	184.618	
Alquileres y Cánones	314	1		315	315	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	149	0		149	149	(3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0		0	0	(3)
Otros Ingresos	70.589	720		71.309	71.309	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	3.651	0		3.651	3.651	(1)
Convenios ADIF	398	0		398	398	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0		0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	30	0		30	30	
Ingresos Varios	75.130	721				
TOTAL INGRESOS	259.748	721				
Personal (*)	65.006	-434		64.572	64.572	
Servicios Adif	12.030	18		12.048	12.048	(2)
Resto de Servicios	158.618	4.402		163.021	163.021	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		0		0	0	
Otros Resultados						
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	235.654	3.987				
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	24.094	-3.266				
Amortizaciones	11.790			11.790	11.790	
Retiros del Inmovilizado	2			2	2	(3)
Pérdidas Inmov. Intragrupo	0			0	0	(3)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	12.302	-3.266		9.037	9.037	Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	9.220		41.336 (6)	50.556	45.904	
Diferencias de cambio (ingreso)					4.652	(4)
Gastos financieros	1.080		41.336 (6)	42.416	41.611	
Diferencias de cambio (gasto)					805	(4)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.					0	(5)
Resultado Financiero	8.140				8.140	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	721					
Gastos de Ejercicios Anteriores	3.987					
Resultado de Ejercicios Anteriores	-3.266	3.266				
Ingresos Excepcionales	0	0			0	
Gastos Excepcionales	0	0			0	
Resultados Excepcionales	0	0			0	
Resultado antes de Impuestos	17.177				17.177	
Impuesto sobre Beneficios	556				556	
RESULTADO DEL EJERCICIO	16.621				16.621	

(1) Otros Ingresos de Explotación (75.673 miles de€)
(2) Otros Gastos de Explotación (175.068 miles de€)
(3) Deterioro y Rdo por enajenaciones de inmov. (147 miles de€)
(4) Diferencias de cambio (3.847 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (0. 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2019, el importe ejecutado por la entidad pública empresarial RENFE-Operadora con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 7.926,9 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	7.926,9
Inversiones financieras	
Total	**7.926,9**

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	%
Obras de acondicionamiento interior del antiguo economato de León	1.358,1	17,1
Software en acuerdo empresarial con Oracle 2019-2021	1.081,7	13,6
Cabinas de almacenamiento Mainframe	836,0	10,5
Renovación de sistemas de copia (VTL) en CPD principal y CPD alternativo	632,5	8,0
Obras requeridas por ITE en recinto y edificios de oficinas de Avda. Pío XII 110, Madrid	569,0	7,2
Renovación integral de las aulas tecnológicas de conducción con simuladores	422,6	5,3
Suministro e instalación de los sistemas completos de servidores y estaciones de trabajo	359,9	4,5
Mejoras y evolución funcional y técnica de aplicaciones corporativas	299,5	3,8
Renovación de swiches en checking de estaciones y resto de campus.	297,0	3,7
Implantación sistema de información SAP HANA y modificación del proceso en SAP R3	268,3	3,4
Suministro equipos informáticos Blades	227,4	2,9

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE-Operadora

A 31 de diciembre de 2019 la entidad pública empresarial mantiene las siguientes participaciones societarias:

Sociedades cien por cien participadas por la EPE RENFE-Operadora

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

Sociedades de integración del ferrocarril

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

Otras sociedades

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

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

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

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

Tal y como se viene informando en la Memoria de las Cuentas Anuales de los últimos ejercicios, el límite de riesgo de las cartas de compromiso (*comfort letters*) emitidas por RENFE-Operadora para estas sociedades, considerando principal mas intereses asociados, alcanza un importe de 11,82 millones de euros (datos a 31 de diciembre de 2019).

Las aportaciones realizadas por este concepto a estas sociedades en el ejercicio 2019, considerando el principal más los intereses asociados, se sitúa en 22,20 millones de euros. Adicionalmente se han capitalizado intereses en Valladolid por importe de 2,29 millones de euros

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

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

Estas aportaciones se realizarán mediante un préstamo participativo de todos los accionistas, siendo las aportaciones comprometidas por RENFE-Operadora, en base a su porcentaje accionarial (12,5%), de 37,39 millones de euros, con pagos anuales calendarizados. A este respecto, a 31 de diciembre de 2019 RENFE -

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Operadora mantiene un compromiso de 31,17 millones de euros, ya que la aportación de Valladolid prevista para el ejercicio 2019 se ha realizado en enero de 2020 por importe de 3,99 millones de euros.

Adicionalmente existen compromisos de aportaciones asumidos por RENFE-Operadora derivados de las aportaciones comprometidas por los socios en otras sociedades (Logroño y Alicante) para el ejercicio 2019 de 0,6 millones de euros.

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

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

A 31 de diciembre de 2019, RENFE-Operadora mantenía una deuda con esta sociedad por importe de 1.535 millones de euros.

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

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

A 31 de diciembre de 2019

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 noviembre de 2019, 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales y en la Dirección de Área de Negocio de Nuevos Productos y Operaciones Internacionales.

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 Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos

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.
- 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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 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.

Con fecha 30 de agosto de 2019, el Consejo de Ministros aprobó incluir como nuevas obligaciones de servició público los servicios ferroviarios de Alta Velocidad Media Distancia (AVANT) Sevilla-Córdoba-Granada y Málaga-Granada.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicios Públicos competencia de la Generalitat de Cataluña

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, estarían encuadrados en la Dirección de Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos

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.

Este Plan es el soporte de los servicios adicionales a los inicialmente transferidos y contratados directamente por la Generalitat con Renfe Viajeros.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicios públicos competencia de otras Comunidades Autónomas

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, estarían encuadrados en la Dirección de Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos

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 negociación los acuerdos para el ejercicio 2018 y 2019.

A fin de mantener la oferta en determinadas relaciones que no son objeto de declaración de servicio público por parte de la Administración General del Estado, durante el año 2019 se ha continuado prestando a las Comunidades Autónomas de Extremadura y Aragón, los mismos servicios de años anteriores, a la espera de que se firmen los respectivos contratos con dichas Comunidades Autónomas, presentando las negociaciones, en la actualidad, un elevado grado de avance.

Sociedades filiales

Renfe Viajeros cuenta a cierre de 2019 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-SNCF en Cooperación”

El 15 de diciembre de 2013 se lanzó la nueva oferta internacional de alta velocidad, 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 SNCF a dichas infraestructuras.

La oferta internacional de alta velocidad «Renfe - SNCF en Cooperación» cumplió en 2019 su sexto año de explotación, continuando la consolidación de la oferta a todos los niveles, especialmente a nivel comercial en todos los mercados.

El año 2019 ha estado marcado, principalmente, por dos aspectos que han impactado los resultados a nivel de ventas internacionales:

1. Hasta mediados de octubre la estabilidad, tanto interna (huelgas, etc,) como externa (entorno competitivo maduro), ha permitido en el acumulado a septiembre superar el presupuesto de ingresos en +4% (+16% vs 2018).

2. Desde mediados de octubre la concatenación de diversos eventos negativos externos (inundaciones; trabajos de mejora de la infraestructura, conflictos en Cataluña y huelga interprofesional en Francia), han provocado la supresión del

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

65% de las circulaciones programadas, con un fuerte impacto en los resultados comerciales.

A nivel de la competencia aérea, y a la excepción de la ruta de Marsella donde el avión ha incrementado un 23% sus frecuencias, el entorno ha sido bastante estable manteniéndose las frecuencias de 2018 e incrementado ligeramente sus precios, mejorando la posición competitiva. A nivel de cuota anual global, se ha mejorado 0,4pp.

Por otra parte, a finales del ejercicio 2019 la sociedad ha comprado un 33% de la participación de Logirail a Renfe Mercancías, por importe de 8.669 miles de euros. Esta adquisición se ha debido a una reorganización de las participaciones de Logirail dentro del Grupo Renfe, en función de la actividad que realiza esta sociedad para el resto.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a Renfe Viajeros en el ejercicio 2019, 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

LICITACION PARA COMPRA DE TRENES

Adquisición de 211 trenes de gran capacidad

El 23 de marzo de 2019 el Consejo de Administración de la sociedad aprobó la licitación de compra de 211 trenes de gran capacidad destinados a los grandes núcleos de Cercanías, por un importe de 2.270,5 millones de euros.

En total, incluyendo la adquisición de piezas de parque, el mantenimiento de primer nivel de parte de los trenes adquiridos durante 15 años, así como el utillaje y el almacén inicial necesarios para dicho mantenimiento, la licitación ha ascendido a 2.726,6 millones de euros.

Adquisición de hasta 105 trenes de Media Distancia

El Consejo de Administración aprobó la licitación de compra de hasta 105 trenes de media distancia (43 en firme y 62 opcionales) destinados a los servicios dentro del contrato de Obligaciones de Servicio Público (OSP), por un importe de 750,9 millones de euros.

Los trenes a adquirir serán eléctricos e híbridos. Estos últimos dispondrán de un coche generador para la tracción en vías no electrificadas y diseñados para evolucionar hacia soluciones respetuosas con el medioambiente.

Adquisición de hasta 38 trenes híbridos de Cercanías

El Consejo de Administración aprobó la licitación de compra de hasta 38 trenes híbridos de Cercanías (29+9 opcionales), por un importe de 365,6 millones de euros.

En total, incluyendo la adquisición de piezas de parque, el mantenimiento integral de 11 de los trenes durante 15 años, el utillaje y almacén inicial necesario para dicho mantenimiento, así como opciones adicionales de suministro y mantenimiento, la licitación asciende a 473,9 millones de euros.

El objetivo de esta operación es renovar el parque de material rodante para dotarlo de accesibilidad y adaptarlo a los futuros cambios en la infraestructura y electrificación de la vía, de ahí que sean híbridos, y configurables tanto con ejes de ancho convencional como con ejes de ancho UIC.

NUEVOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN 2019

Nuevo servicio de alta velocidad entre Madrid y Granada

El 26 de junio de 2019 comienzan a prestar servicio los trenes de Alta Velocidad entre Madrid/Barcelona y Granada por una nueva infraestructura entre Antequera Santa Ana y Granada que permite una mejora sustancial en los tiempos de viaje. Se destinan a los servicios AVE de la capital granadina con Madrid y Barcelona, los modelos de

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

las series 102 y 112, respectivamente, que disponen de una velocidad comercial máxima de 330km/h.

El 25 de junio de 2019 se inaugura el nuevo espacio de Renfe en Granada. Este espacio integra todos los servicios que Renfe ofrece en esta estación: Atendo, Centro de Servicios, canal de venta y máquinas autoventa.

Renfe Cercanías de Madrid reanuda el servicio habitual de trenes por el túnel de Recoletos

El 17 de noviembre, el núcleo de Madrid recupera la circulación de trenes por ambos túneles sin cortes ni restricciones. El túnel de Recoletos había permanecido sin servicio ferroviario desde el 2 de junio. Por este túnel pasan las líneas C1, C2, C7, C8 y C10.

Gracias a su reforma integral, se ha mejorado la fiabilidad de la línea y de sus instalaciones, reduciendo notablemente la posibilidad de que se produzcan incidencias que afecten a la circulación. Además, se facilitan las labores de mantenimiento y se incrementa el confort de los viajeros.

La estación de Recoletos cuenta con una nueva imagen, con vinilos y nueva luminaria en andenes y vestíbulos.

Wifi a bordo de los Ave Madrid-Barcelona y Barcelona-Sevilla/Málaga

Desde el 1 de abril de 2019, Renfe incorpora en sus servicios del corredor Ave Madrid-Barcelona-Girona 'PlayRenfe', su plataforma pionera de conectividad Wifi, con contenidos a la carta y acceso a una oferta global de productos, incluidos servicios a bordo y televisión en directo de importantes eventos deportivos.

Servicio Renfe Atendo en las estaciones de Valdepeñas, Torrelavega y Zumárraga

Desde el 7 de marzo de 2019, Renfe Viajeros presta el servicio Atendo, en tres nuevas estaciones: Valdepeñas, Torrelavega y Zumárraga, en todos los casos en su modalidad de puntual.

Desde hace más de una década Renfe trabaja para hacer más accesibles las instalaciones, los trenes, así como los productos y servicios que ofrece a sus clientes. El objetivo es proporcionar un sistema de transporte inclusivo que favorezca y mejore las condiciones de vida de todas las personas.

INNOVACIÓN EN MATERIA DE MARKETING Y COMERCIALIZACIÓN

Renfe y Correos firman un acuerdo para facilitar la compra de billetes de tren en oficinas postales

El acuerdo comercial facilitará la compra de billetes para viajar en trenes Ave y de larga y media distancia en cualquiera de las 2.400 oficinas de correos multiservicios distribuidas por toda España.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El acuerdo implica para Correos la posibilidad de seguir implementando su estrategia de diversificación de actividades gracias al potencial que ofrecen sus oficinas como canal de distribución y venta por su capilaridad y cobertura.

Para Renfe supone el cumplimiento de su objetivo de servicio público esencial en tanto que, del total de oficinas de correos en las que se va a poner a disposición de los usuarios billetes de transporte ferroviario, 1.297 se encuentran en zonas rurales o de baja densidad de población en las que residen más de 15 millones de ciudadanos y no existe hoy puntos de acceso para la obtención presencial de billetes de Renfe.

Renfe, primera compañía de ferrocarril del mundo que implanta un sistema de notificaciones personalizadas por Twitter

La implantación de este sistema permite a los viajeros de Cercanías Madrid y Rodalies de Catalunya disponer de un sistema de notificaciones personalizadas por mensaje directo, gracias a la alianza entre Renfe Operadora y Twitter España.

Este servicio facilita en tiempo real a los usuarios toda la información relativa a las líneas y horarios que seleccionen.

Renfe es la primera compañía de ferrocarril del mundo que implanta un sistema de información automático por Twitter y la primera empresa pública española que desarrolla este tipo de servicio de la mano de la citada plataforma social.

RESULTADOS Y ACTIVIDAD

Demanda e Ingresos

En cuanto a los datos de demanda, el número global de viajeros, 510,9 millones, es un 0,7% superior al del pasado ejercicio, presentando desigual comportamiento en los Servicios Comerciales y en los de Obligación de Servicio Público.

En el caso de los servicios comerciales, el número de usuarios asciende en el año 2019 a 34,5 millones de viajeros, frente a los 33,7 millones del año anterior, lo que supone un aumento de la demanda del 2,6% lo cual, unido a una mejora del 0,4% del ingreso medio por viajero, conlleva un incremento del 3,1% de ingresos de tráfico, aumentando asimismo la oferta de plazas km en un 1,3% y mejorando el nivel de aprovechamiento en 0,9 p.p. respecto al pasado año.

Como hecho relevante ya se ha señalado la puesta en servicio en el mes de Junio/19 de la línea de alta velocidad a Granada, que ha supuesto una aportación de 21,6 millones de euros de ingresos y 0,5 millones de viajeros.

El conjunto de los servicios públicos presenta un crecimiento del 0,6% de viajeros y del 1% en el ingreso medio por viajero, incrementando sus ingresos de tráfico el 1,6%. Hay que tener en cuenta el impacto en el Núcleo de Madrid, del corte de servicios en el túnel de Recoletos por trabajos de mejora integral realizados por Adif, registrándose una disminución del 0,7% de viajeros y del 0,2% de ingresos en dicho Núcleo de Cercanías. Destacar la positiva evolución del producto Avant y del Núcleo de

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Cercanías de Barcelona, con subidas del 8,5% y 3,1% respectivamente de sus ingresos de tráfico. La oferta de plazas km ha sido un 1,8% superior a la del año pasado, mientras que el nivel de aprovechamiento disminuye 0,7 pp.

El total de ingresos del año 2019 asciende a 3.599,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 2,3% respecto al ejercicio 2018. De ellos, 2.309,0 millones corresponden a la venta de títulos de transportes, cifra 2,6% superior a la de 2018.

En comparación con el año 2018, el conjunto de otros ingresos comerciales presenta un incremento de 1,8 millones de euros, lo que representa un +2,1%, registrándose desviaciones de diferente signo, destacando las siguientes:

- El registro en el año 2019 de un ingreso de 3,3 millones de euros en concepto de indemnización por arrollamiento a un tractor por parte del tren 598.013.

- Los ingresos procedentes del Convenio Adif de Estaciones Cercanías crecen 1,9 millones de euros.

- Los ingresos intragrupo por penalizaciones disminuyen 2,4 millones de euros.

- 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 2019 fue un millón de euros inferior al del pasado ejercicio.

- En el año 2019 se firma un Contrato de Agencia entre RENFE Viajeros y RENFE Alquiler de Material Ferroviario, cuyo objeto es la venta del material ferroviario excedentario de RENFE Viajeros por parte de RENFE Alquiler de Material, que actúa como su Agente exclusivo. El material vendido en este año ha originado un total de 165 mil euros en concepto de beneficios por venta de inmovilizado.

Los ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas son un 9,0% superiores a los del ejercicio anterior, lo que suponen 3,0 millones más de ingresos, que corresponden al Plan de Acción de la Generalitat de Catalunya, mientras que los Convenios con las Comunidades Autónomas de Aragón y Extremadura apenas presentan variaciones respecto al pasado ejercicio.

En cuanto a la Compensación de las Administraciones Públicas, se ha registrado un total de 1.168,7 millones de euros; de ellos 934,1 millones corresponden 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 y con validez para el período 2018-2027.

El resto de la compensación, 234,6 millones de euros, es el déficit anual generado por la prestación de los servicios en 2019, 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 intragrupos), suman un total de 3.141,7 millones de euros, 115,9 millones más que el pasado año, lo que supone un incremento del 3,8%.

Las desviaciones de las principales partidas son las siguientes:

Personal

El gasto de Personal en 2019 fue de 606,6 millones de euros, con una desviación del 4,6% sobre el año anterior (+26,5 millones). Se ha incrementado en 163 personas el número de agentes medios totales, mientras que el coste medio aumenta un 2%.

En 2019 el registro correspondiente al Plan de Desvinculación ascendió a un total de 35,0 millones de euros, superando en 1,2 millones de euros el gasto del mismo concepto del año 2018.

Energía de Tracción

Mientras que la energía eléctrica incrementa su gasto respecto al año 2018 en 2,3 millones de euros (+1,1%); la diésel disminuye 1,4 millones (-5,1%) lo que, en su conjunto, supone 0,9 millones de euros de mayor gasto (+0,4%); analizando de manera individualizada ambos tipos de energía se observa lo siguiente:

En la energía eléctrica se producen incrementos tanto en la producción (+1%) de Toneladas-km Brutas (TKB), como en los precios (+0,1%)

Por el contrario, el número de TKB's diésel disminuye un 3,8% respecto a 2018, y también se registra una disminución del 1,3% en el precio medio.

Cánones Adif

El gasto total en cánones ferroviarios fue de 1.255,6 millones de euros, situándose 32,3 millones por encima de la cifra registrada en 2018, esto es, una desviación del +2,6% que tiene su explicación en las siguientes circunstancias;

- A partir de agosto del año 2018, se produjo el incremento en las tarifas de los cánones para las líneas no A de los servicios VL1, VL2 y VL3.
- En 2019 se ha incluido el efecto, cifrado en unos 10,0 millones de euros, de la nueva valoración de gráficos realizada por Adif, en concepto de canon C1 de estacionamiento de los Servicios Públicos.

El citado aumento de tarifas no afecta 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 2,2% por encima del año anterior, con un incremento en el gasto de 23,9 millones de euros, de los cuales 27,3

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

corresponden a los servicios comerciales (6,3% de incremento de gasto respecto al ejercicio 2018), debido al aumento del 1,2% en el número de km-tren y al incremento de tarifas de las líneas no A. Por su parte, los servicios OSP registran un menor gasto de -3,4 millones (-0,5%), con una disminución de -0,8% en la producción de km-tren.

En cuanto a los cánones de utilización de estaciones, experimentan un aumento de 8,5 millones de euros respecto a 2018 (6,1%). La distribución por tipo de servicios es el siguiente:

- Servicios OSP: +7,5 millones de euros (+14,9%), debido al efecto del canon C1 de estacionamiento y al incremento del 0,6% más de viajeros
- Servicios Comerciales: +1,0 millones de euros (+1,1%), con un incremento de 2,6% en viajeros.

Servicios ADIF

El gasto acumulado en 2019 en los Servicios ADIF ha sido de 9,0 millones de euros, un 3,0% inferior a la cifra alcanzada el año anterior, debido a la disminución en el porcentaje de ventas realizadas en estaciones gestionados por Adif, así como a menores gastos en los servicios prestados por 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 994,3 millones de euros, lo que supone un mayor gasto del 5,8% respecto al año 2018 (55,2 millones de euros)

Los costes más relevantes de este grupo son los referentes a la facturación intragrupo, que alcanza la cifra de 649,0 millones de euros, lo que supone un incremento del 4,2% respecto al pasado año, con un mayor gasto de 26,2 millones de euros. A destacar:

- Los gastos de Mantenimiento de Material Rodante en el año 2019 han ascendido a 496 millones de euros, 2,7% superiores a los del año anterior. Las principales desviaciones obedecen a los siguientes conceptos:
    - Incremento de 6,7 millones de euros en el mantenimiento de material (+1,6%), motivado por la subida del 2,4% de los Km-rama de los servicios comerciales, que son los de mayor coste unitario, además del 0,3% de aumento de los Km-rama de los servicios públicos.
    - El gasto en utilización de talleres y otras operaciones de mantenimiento es 3,8 millones de euros superior al del pasado ejercicio (+6,6%).
    - Mayor gasto de 2,6 millones de euros por el incremento en el número de intervenciones que no son grandes reparaciones.
- Incremento de 8,1 millones de euros en los gastos de seguridad y vigilancia, de los cuales 5,5 millones de euros corresponden a la vigilancia de los trenes y 1,0 millones de euros a la vigilancia en edificios y estaciones, además de 1,5 millones de euros a mayores por medidas de seguridad asociadas al Plan de Acción de Cataluña.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Los Servicios de Apoyo a la Gestión crecieron 4,8 millones de euros con respecto al pasado ejercicio, lo que supone un incremento del 10,4%.

En el resto de gastos de servicios del exterior se produce un incremento de 29,0 millones de euros respecto a los datos del año anterior, a continuación se detallan los conceptos que presentan las desviaciones más significativas:

- Consumo de Materiales. Se registran 4,7 millones de euros más de gasto que en 2018, derivado de la progresiva implantación de la tarjeta sin contacto en los Núcleos de Cercanías.

- Servicios en tierra (Atendo, check-in, parking). Se produce un mayor gasto de 6,3 millones de euros. Se ha ampliado el número de estaciones en las que se prestan estos servicios, especialmente en Rodalíes. La puesta en servicio de la línea de Alta Velocidad a Granada, con la apertura de la estación de Antequera ha incrementado también el número de viajeros atendidos. Así mismo los gastos en atención al cliente del Núcleo de Madrid se incrementaron en 1,7 millones de euros, fundamentalmente por los servicios de información relacionados con los cortes por obras en el túnel de Recoletos.

- Trasbordos**.** El incremento de 4,9 millones de euros es debido tanto a trasbordos programados, como a los derivados de los cortes de vía en el túnel de Recoletos en Madrid (+1,9 millones de euros), como trasbordos por incidencias, entre los que destacan los motivados por las inundaciones en Andalucía, el Plan Alternativo de Transportes en Murcia y las obras por la variante de Camarillas.

- Limpieza de material. El aumento de 3,4 millones de euros, obedece principalmente al efecto del incremento del precio de limpiezas en trenes y dependencias derivado del nuevo acuerdo marco.

- Mantenimiento de estaciones**.** El fuerte incremento de precios recogido en el nuevo acuerdo marco que recoge la limpieza en estaciones, es la principal causa que motiva el aumento de 2,6 millones de euros en este apartado.

- Wifi y audiovisuales**.** La sucesiva incorporación de más trenes con conectividad wifi ha supuesto 2,2 millones de euros más de gasto.

- Comisiones de agencias. Aumenta en 1,2 millones el gasto. Destaca la incorporación de los Trenes Turísticos en la comercialización en las agencias.

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 2019 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 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 39,82 días (44,01 días en el ejercicio 2018).

El Resultado Bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 457,4 millones de euros, 34,3 millones menor que el registrado en 2018, lo que supone una desviación negativa del 7,0%.

En el apartado de Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado se alcanza un total de gasto de 324,4 millones de euros, aumentando un 0,7% (2,1 millones) la cifra del año anterior, el análisis de cada una de las partidas es el siguiente:

- Las amortizaciones del inmovilizado se incrementan en 8,3 millones en relación al año 2018, lo que supone un 2,7%, debido a las siguientes causas:

  - ✓ +6,1 millones por el mayor número de las Reparaciones Cíclicas.
  - ✓ +1,5 millones por el material rodante comprado a Renfe Alquiler.
  - ✓ +0,5 millones derivados de remodelaciones y transformaciones de material.

- Por otra parte, los retiros del inmovilizado han disminuido en 6,2 millones de euros, lo que supone una reducción del gasto del 35,9% respecto a 2018. Destacar que en el ejercicio 2018 se completaron los deterioros de los vehículos 730.012, accidentado en Angrois el 24 de julio de 2013, por un total de 6,5 millones de euros.

En cuanto al Resultado Financiero, se sitúa en -35,0 millones de euros, disminuyendo el valor negativo en 6,5 millones respecto al pasado ejercicio y, por tanto, mejorando un 15,6%, destacando la disminución en el tipo medio de interés obtenido en la financiación en este ejercicio respecto al del año anterior. Incluye 0,3 millones de euros en concepto de intereses, derivados de la indemnización por los incidentes ocurridos en Bellvitge en el año 2007, con ocasión de la construcción de la línea de alta velocidad.

El Resultado de Ejercicios Anteriores presenta signo positivo, con un valor de 19,5 millones de euros, suponiendo una mejora en resultado de 7,5 millones de euros respecto al pasado ejercicio.

A su vez, en Resultados Excepcionales se han registrado 8,9 millones de euros en concepto de indemnización, derivada de los incidentes ocurridos en Bellvitge en el año 2007, con ocasión de la construcción de la línea de alta velocidad.

Según todo lo expuesto anteriormente, el Resultado antes de impuestos de la sociedad RENFE Viajeros, SME, S.A. alcanza en el ejercicio 2019 la cifra de 126,3 millones de euros.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El análisis de los Resultados por tipología de servicio es el siguiente:

- Los Servicios Comerciales presentan un resultado positivo de 133,0 millones de euros, mejorando 10,8 millones de euros el del año 2018 (+8,8%). El incremento en los ingresos es del 3,0% respecto al año 2018, mientras que los gastos aumentaron un 2,5 %, 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 Públicos han obtenido un resultado negativo de -6,7 millones de euros, distinguiendo entre aquellos cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado cuyo resultado es de -11,2 millones de euros, de aquellos adscritos a la Generalitat de Cataluña, en cuyo caso el resultado alcanza los 4,5 millones de euros

  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 934,1 millones de euros en concepto de Compensación.

  El importe devengado por la compensación de servicios OSP competencia de la AGE se ha registrado por dicho importe, techo de gasto recogido en la cláusula octava del contrato para el caso de no haberse producido aún impacto por las inversiones en nuevo material rodante.

  Sin embargo, la aplicación de la cláusula séptima que describe el cálculo de la compensación, supondría un devengo de 940,3 millones de euros, aún sin la consideración de beneficio razonable.

  Por lo tanto, se habría registrado un devengo menor de al menos 6,2 millones de euros, por aplicación del techo de gasto y sin considerar el devengo de beneficio.

  Con vistas a una futura aplicación de los puntos 2 y 5 de la cláusula decimoquinta del contrato, se considera necesario reflejar en la memoria de las cuentas anuales la existencia de un activo contingente generado en 2019 por el importe señalado de 6,2 millones de euros. Esta superación del techo de gasto ha venido dada de forma clara, por el registro en 2019 de la modalidad C-1 del canon del artículo 98 de la Ley del Sector Ferroviario, por el estacionamiento de trenes en andenes de estaciones en horarios sin servicio comercial de los mismos. Dicho canon C-1 se ha devengado por primera vez este ejercicio 2019, y con efectos retroactivos desde el 1.1.2018, desde la entrada en vigor de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (ver DT tercera de dicha ley), por lo que no se pudo prever su cuantía en el contrato vigente, siendo por tanto un factor ajeno a la gestión Renfe.

  El resultado de estos servicios es de -11,2 millones de euros, que incluye los ajustes de la IGAE correspondientes a la auditoría del ejercicio 2018, así como los resultados de aquellos servicios financiados por Comunidades Autónomas (Aragón, Extremadura) y otros servicios no contemplados en el Contrato arriba mencionado (tranvía de Chiclana).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Respecto a los servicios cuya titularidad corresponde a la Generalitat de Cataluña, y en virtud de 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, se ha registrado un devengo por compensación por valor de 234,6 millones de euros que cubre el déficit anual generado por la prestación de dichos servicios, presentando un resultado positivo de 4,5 millones de euros correspondiente a la indemnización por los incidentes de Bellvitge en el año 2007, más los ajustes realizados por la IGAE al pasado ejercicio, así como al beneficio razonable del Plan de Acción de 2019.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2019 vs 2018 de las principales magnitudes de tráfico así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte (3)	2.308,99	2.250,96	58,04	2,6
	Servicio Público	797,62	785,17	12,46	1,6
	Servicio Comercial	1.511,37	1.465,79	45,58	3,1
	Convenios Específicos CC.AA.	35,78	32,82	2,95	9,0
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.168,76	1.149,99	18,77	1,6
	Ingresos Varios	85,53	83,75	1,78	2,1
+	TOTAL INGRESOS	**3.599,06**	**3.517,52**	**81,54**	**2,3**
	GASTOS				
	Personal	641,53	613,81	27,71	4,5
	Energía de tracción	241,25	240,34	0,91	0,4
	Cánones (2)	1.255,64	1.223,32	32,32	2,6
	Servicios Adif	8,99	9,28	-0,28	-3,0
	Servicios Intragrupo	648,97	622,78	26,19	4,2
	Mantenimiento de Material (sin Intragrupo)	34,48	30,92	3,57	11,5
	Servicios a Bordo	70,06	69,33	0,73	1,1
	Resto de Servicios	240,80	216,07	24,73	11,4
-	TOTAL GASTOS	**3.141,71**	**3.025,84**	**115,87**	**3,8**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**457,35**	**491,68**	**-34,33**	**-7,0**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	324,38	322,26	2,11	0,7
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**132,97**	**169,42**	**-36,44**	**-21,5**
	Ingresos Financieros	1,77	0,78	0,99	127,2
	Gastos Financieros	36,77	42,27	-5,50	-13,0
+/-	Resultado Financiero	-35,00	-41,49	6,49	15,6
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	19,49	11,95	7,54	63,1
+/-	Resultados Excepcionales	8,86		8,86	100
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**126,32**	**139,88**	**-13,56**	**-9,7**
-	Impuesto sobre Beneficios	21,86	20,96	0,89	4,3
=	**RESULTADO**	**104,46**	**118,91**	**-14,45**	**-12,2**

Coeficientes de Cobertura

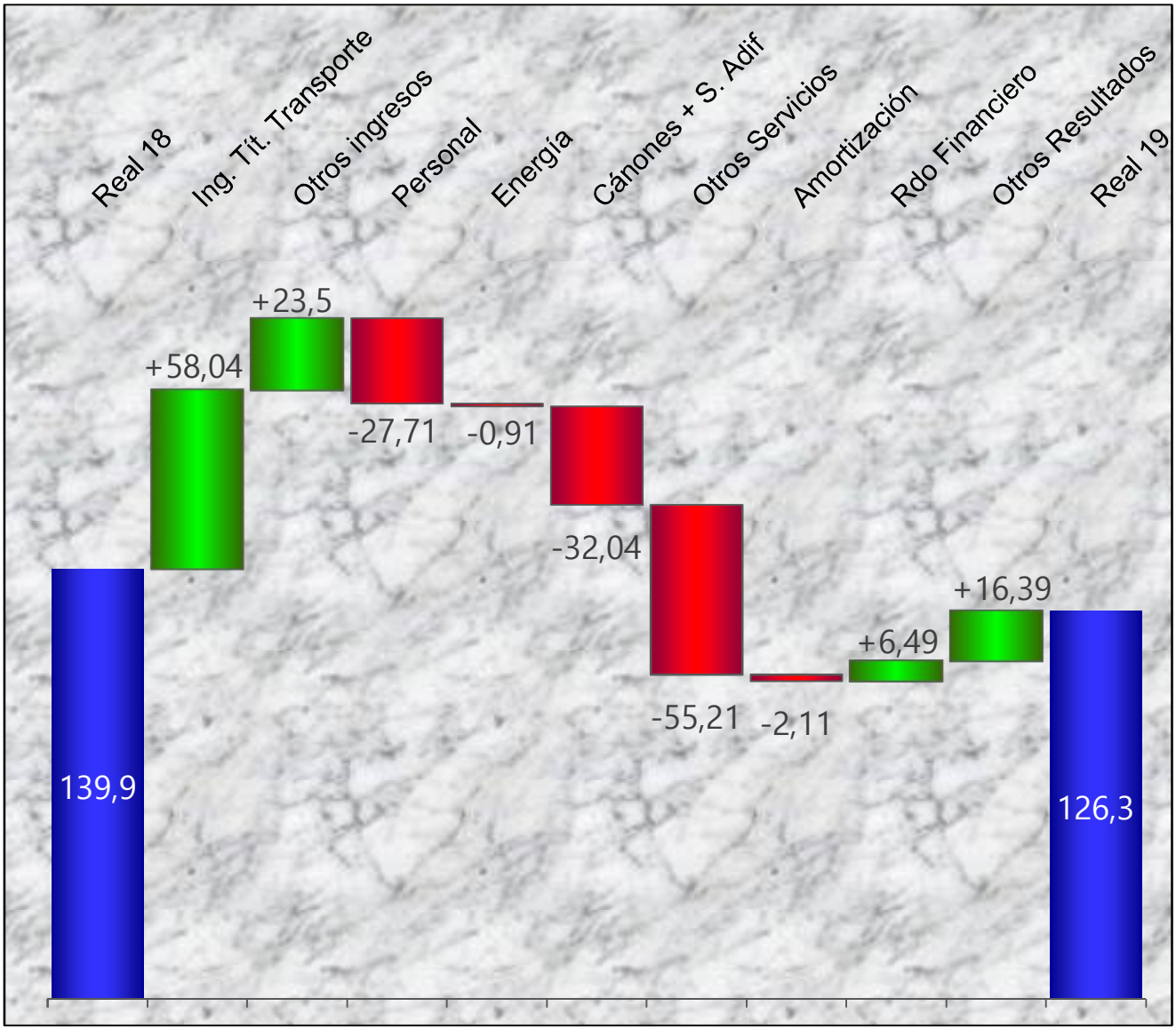
Al EBITDA(%)	114,6	116,2	**-1,69**
Al EBIT (%)	103,8	105,1	**-1,22**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	103,6	104,1	**-0,50**
Al Resultado (%)	103,0	103,5	**-0,51**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 88% Canon Infraestructura y 12% Canon Estaciones.
(3) Incluye viajes de servicio Intragrupo por importe de 1,6 millones de €.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2019 vs 2018
Renfe Viajeros, SME, S.A.

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2019 IMPORTE (miles Euros)	2019 % s/ TOTAL	2019 % ACUM.	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.
Total ADIF	**1.264.629,8**	56,0	56,0	56,8	56,8
Canon Infraestructura	1.108.730,8	49,1		50,0	
Canon Estaciones	146.905,8	6,5		6,4	
Servicios ADIF	8.993,2	0,4		0,4	
Servicios Intragrupo (*)	**648.965,3**	28,7	84,7	28,7	85,4
Servicios a Bordo y en Tierra	**162.908,8**	7,2	91,9	6,8	92,3
Reparación y Conservación de estaciones	**41.176,4**	1,8	93,7	1,7	94,0
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**34.483,7**	1,5	95,3	1,4	95,5
Comisiones a Operadores Viajeros	**17.986,8**	0,8	96,1	0,8	96,2
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**13.591,1**	0,6	96,7	0,7	96,9
Servicios Bancarios	**9.226,6**	0,4	97,1	0,4	97,3
Energía U.D.T.	**9.105,6**	0,4	97,5	0,4	97,7
Servicios Taquillas e Información	**8.858,9**	0,4	97,9	0,4	98,1
Consumo de Materiales de Almacen	**6.473,2**	0,3	98,2	0,1	98,2
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**4.658,1**	0,2	98,4	0,2	98,4
Maniobras y Trabajos Auxiliares	**3.356,6**	0,1	98,5	0,1	98,5
Trabajos Realizados por Terceros	**3.020,3**	0,1	98,7	0,1	98,6
Canon util. líneas otros administradores	**2.525,0**	0,1	98,8	0,1	98,8
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	**2.057,4**	0,1	98,9	0,1	98,8
Estudios y Consultorías	**1.294,8**	0,1	98,9	0,0	98,9
Tributos	**541,6**	0,0	98,9	0,0	98,9
Resto	**24.071,9**	1,1	100,0	1,1	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**2.258.932,0**	**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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

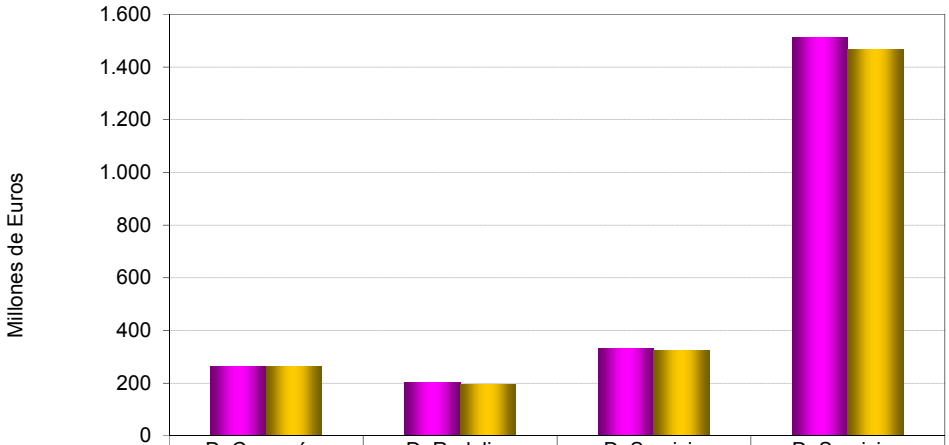
PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2019	2018	% 2019/2018
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	2.308,99	2.250,96	2,6
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	8,47	8,36	1,3
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	510.855,2	507.088,5	0,7
Viajeros - Kilómetro (Millones)	27.271,6	26.930,7	1,3
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	55.491,9	54.636,6	1,6
Kilómetros - Tren (Miles)	167.658	167.769	-0,1
Plazas / Tren	331	326	1,6
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	48,8	49,0	-0,1
Ingresos / Km. Tren	13,77	13,42	2,6
Viajeros / Tren	163	161	1,3
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	48.810,5	48.533,1	0,6
Diésel	4.011,0	4.170,8	-3,8
Eléctricas	44.799,5	44.362,3	1,0
PERSONAL			
Número medio de personas	9.561,0	9.397,5	1,7

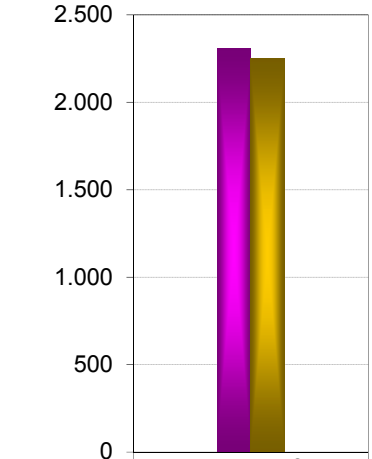
(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

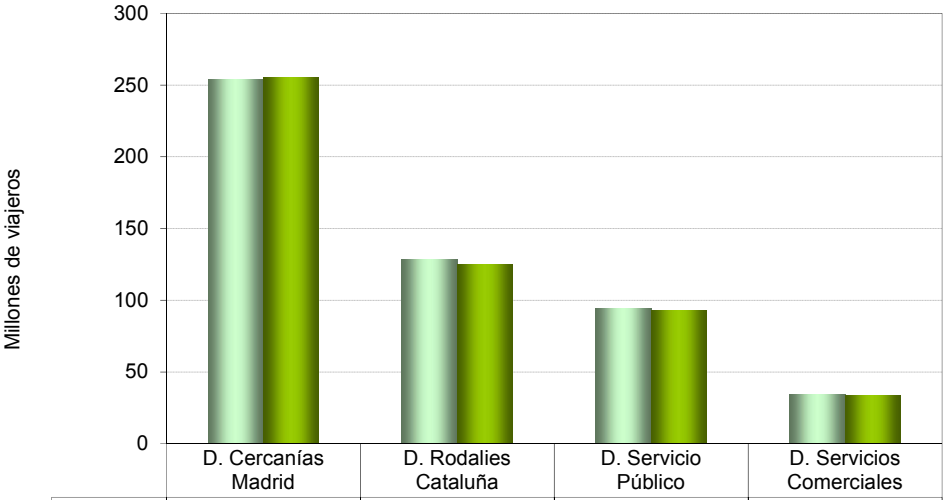


	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales
Año 2019	264,07	201,40	332,16	1.511,37
Año 2018	264,54	196,57	324,06	1.465,79

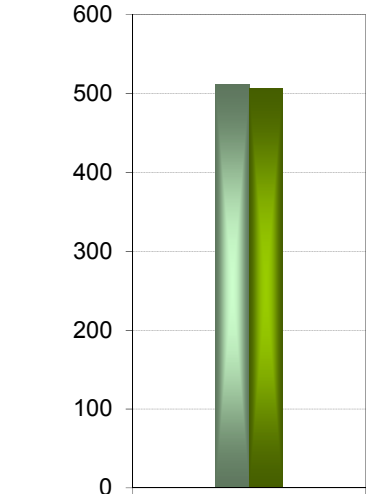


	Total Renfe Viajeros
Año 2019	2.308,99
Año 2018	2.250,96

Viajeros



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales
Año 2019	253,6	128,5	94,1	34,5
Año 2018	255,3	125,3	92,8	33,7



	Total Renfe Viajeros
Año 2019	510,9
Año 2018	507,1

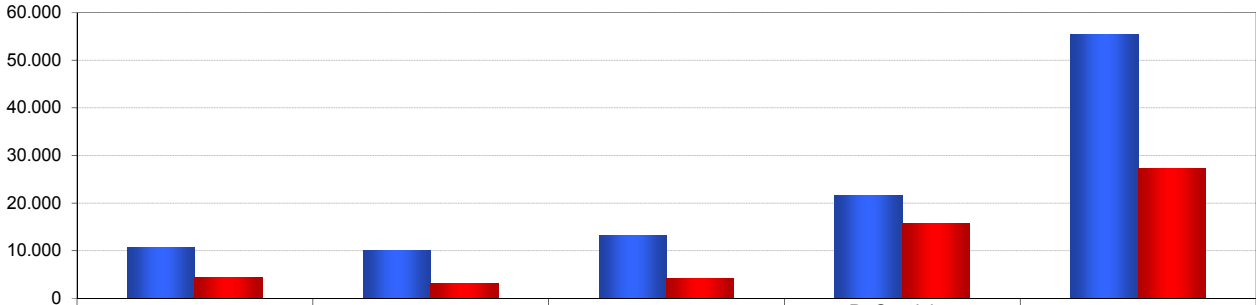
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE VIAJEROS, SME, S.A.

OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km

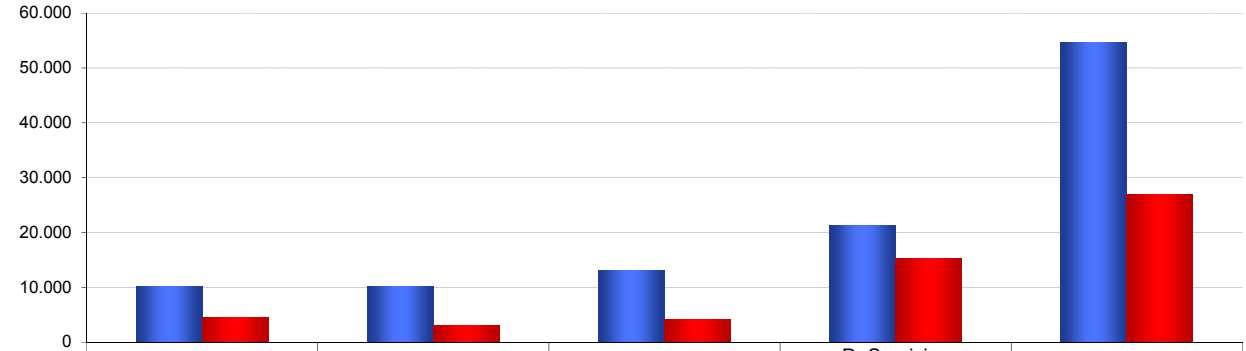
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2019



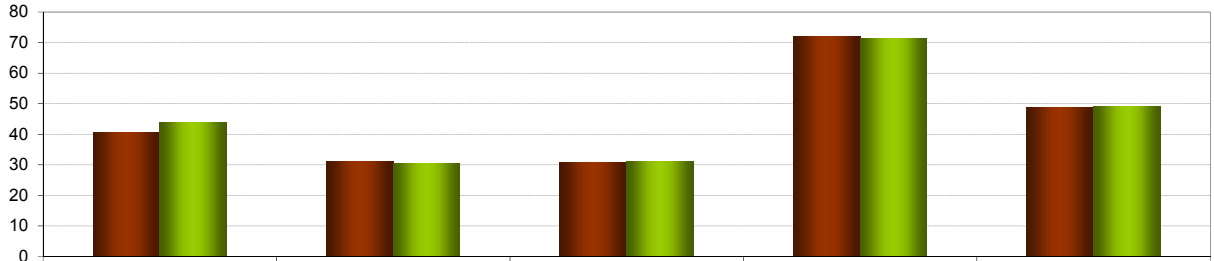
	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
OFERTA	10.740,2	10.092,0	13.147,4	21.512,4	55.491,9
DEMANDA	4.375,5	3.147,2	4.069,8	15.679,1	27.271,6

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

Aprovechamiento (%)



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
Año 2019	40,7	31,2	30,9	72,1	48,8
Año 2018	43,7	30,5	31,2	71,2	49,0

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.2.2. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Servicio Público

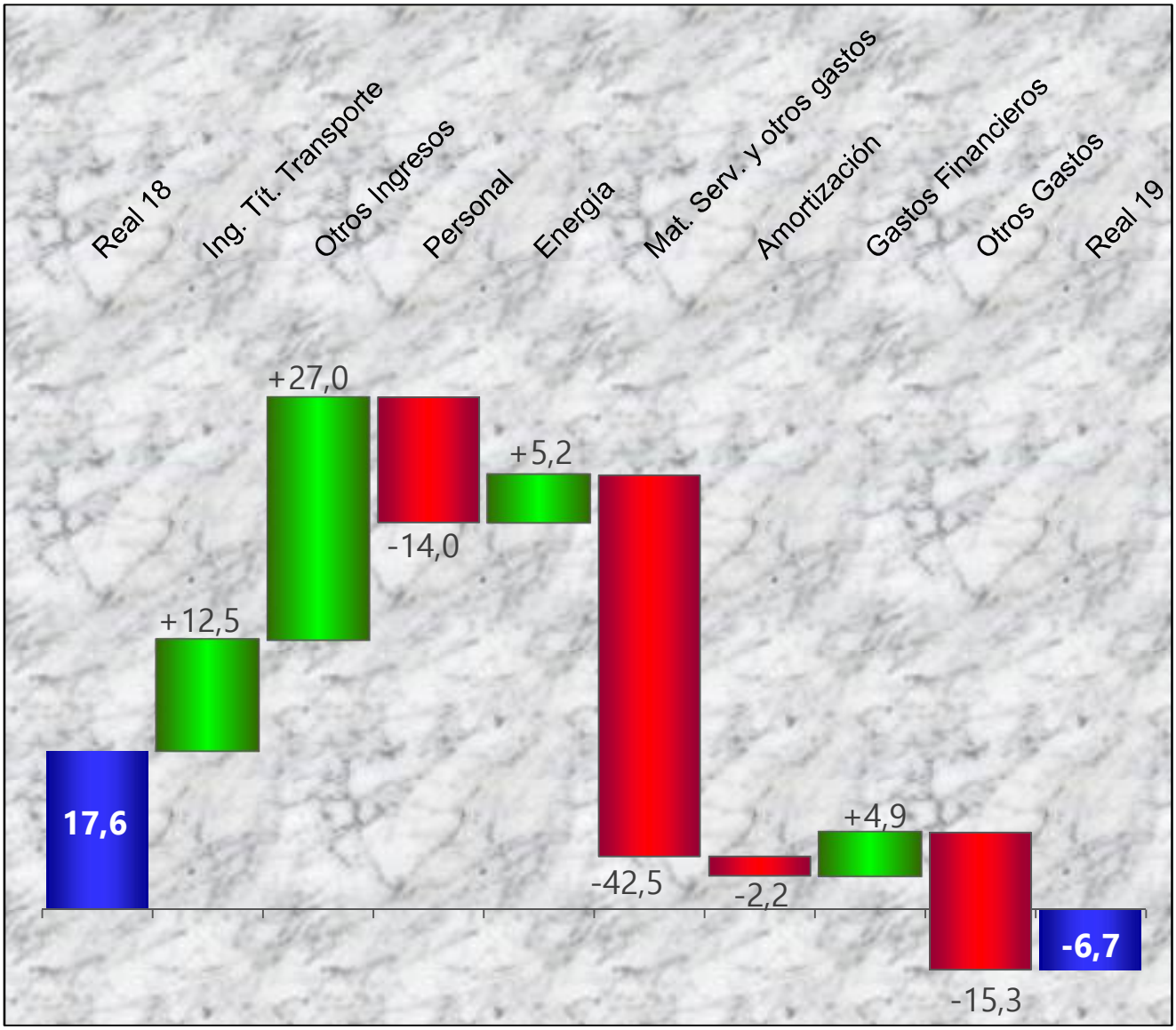
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	VARIACIÓN % (1) %
INGRESOS				
Títulos de Transporte	797,62	785,17	12,46	1,6
Convenios CC.AA. (incluye Plan de Acción)	35,78	32,82	2,95	9,0
Resto de Ingresos	64,22	58,90	5,32	9,0
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.168,76	1.149,99	18,77	1,6
+ TOTAL INGRESOS	**2.066,38**	**2.026,88**	**39,50**	**1,9**
GASTOS				
Personal (*)	344,43	330,46	13,97	4,2
Energía de tracción	135,75	140,98	-5,23	-3,7
Materiales y Servicios	855,20	831,81	23,38	2,8
Servicios del Exterior	149,33	130,55	18,78	14,4
Cánones	705,86	701,26	4,60	0,7
Mantenimiento de trenes	212,36	204,50	7,86	3,8
Seguridad	49,53	41,80	7,73	18,5
Otros Gastos	85,24	81,75	3,50	4,3
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	215,42	213,21	2,20	1,0
Gastos financieros	21,61	26,46	-4,85	-18,3
Gastos indirectos y de estructura	148,36	144,51	3,85	2,7
Gastos excepcionales	-4,50	-9,11	4,61	50,6
- TOTAL GASTOS	**2.063,39**	**2.006,37**	**57,02**	**2,8**
= **RESULTADO DEL EJERCICIO**	**2,99**	**20,51**	**-17,52**	**-85,4**
+ Cambio criterio R's	-0,33	-0,47	0,14	29,8
+ Ajuste Auditoría IGAE Plan de Acción (2)	-0,07	0,02	-0,08	-496,9
+ Ajuste Auditoría IGAE (3)	-9,31	-2,41	-6,90	-285,8
= **RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-6,72**	**17,65**	**-24,36**	**-138,1**

(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 -0,07 MM € y el ejercicio 2017 0,02 MM €.
(3) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2018 es -9,31 MM € y el ejercicio 2017 -2,41 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2019 vs 2018 Servicio Público

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2019	2018 (*)	% 2019/2018
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	797,62	785,17	1,6
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	6,88	6,76	1,8
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	476.312,8	473.414,0	0,6
Viajeros - Kilómetro (Millones)	11.592,5	11.621,2	-0,2
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	33.979,6	33.390,8	1,8
Kilómetros - Tren (Miles)	105.264	106.061	-0,8
Plazas / Tren	323	315	2,5
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	34,09	34,78	-0,7
Ingresos / Km. Tren	7,58	7,40	2,4
Viajeros / Tren	110	110	0,5
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	24.028,9	23.810,0	0,9
Diésel	2.611,8	2.723,4	-4,1
Eléctricas	21.417,1	21.086,6	1,6

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE
(millones de euros)

	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
MADRID	264,07	264,54	-0,2
BARCELONA	155,24	150,50	3,1
VALENCIA	33,56	31,45	6,7
MÁLAGA	18,95	17,88	6,0
SEVILLA	10,28	10,13	1,5
BILBAO	9,77	9,61	1,6
SAN SEBASTIÁN	7,33	7,49	-2,1
MURCIA	6,53	6,76	-3,4
ASTURIAS	6,87	6,69	2,6
CÁDIZ	4,75	4,37	8,8
SANTANDER	1,00	0,90	11,3
ZARAGOZA	0,27	0,23	15,5
P.VASCO AM	1,05	1,07	-1,1
ASTURIAS AM	2,25	2,55	-11,8
CANTABRIA AM	3,66	3,63	0,7
GALICIA AM	0,10	0,10	5,7
C.-LEÓN AM	0,20	0,31	-35,3
MURCIA AM	0,27	0,34	-20,5
TOTAL	526,14	518,56	1,5

VIAJEROS (miles)

	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
MADRID	253.650,0	255.314,7	-0,7
BARCELONA	119.341,7	116.201,9	2,7
VALENCIA	16.184,1	15.485,3	4,5
BILBAO	10.573,6	10.428,7	1,4
MÁLAGA	11.847,8	11.486,5	3,1
SEVILLA	7.734,0	7.810,4	-1,0
SAN SEBASTIÁN	5.857,6	5.885,8	-0,5
MURCIA	3.461,8	3.539,9	-2,2
ASTURIAS	4.701,1	4.716,1	-0,3
CÁDIZ	2.772,9	2.667,6	3,9
SANTANDER	709,3	623,2	13,8
ZARAGOZA	297,3	293,3	1,3
P.VASCO AM	851,5	865,1	-1,6
ASTURIAS AM	1.661,3	1.807,2	-8,1
CANTABRIA AM	3.129,1	3.055,2	2,4
GALICIA AM	49,3	51,5	-4,3
C.-LEÓN AM	107,2	102,9	4,1
MURCIA AM	248,9	248,2	0,3
TOTAL	443.178,5	440.583,4	0,6

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
CATALUÑA	46,16	46,07	0,2
Serv.Público SUR	29,98	34,13	-12,2
Serv.Público C.CANTÁBRICA Y ANCHO METR.	0,76	1,21	-37,7
Serv.Público ESTE	23,58	22,98	2,6
Serv.Público GALICIA	19,38	18,29	6,0
Serv.Público CENTRO-NORTE	15,95	16,89	-5,5
Serv.Público CENTRO-SUR	20,33	20,95	-2,9
Servicios Convenidos con CCAA	0,32	0,28	16,6
TOTAL	156,47	160,79	-2,7

(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)

	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	30,16	27,83	8,4
MADRID - PUERTOLLANO	18,99	18,12	4,8
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	18,06	15,99	12,9
MADRID - TOLEDO	15,87	14,25	11,4
FIGUERES - BARCELONA (*)	17,49	15,64	11,9
LLEIDA - BARCELONA	6,45	6,63	-2,7
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	7,11	6,75	5,4
ZARAGOZA - CALATAYUD	0,56	0,55	3,0
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	0,06	0,06	9,7
TOTAL	114,77	105,82	8,5

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

VIAJEROS (miles)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
CATALUÑA (1)	9.193,1	9.105,8	1,0
Serv.Público SUR	4.328,6	4.459,0	-2,9
Serv.Público C.CANTÁBRICA Y ANCHO METR.	171,3	245,7	-30,3
Serv.Público ESTE	3.471,7	3.133,1	10,8
Serv.Público GALICIA	3.329,2	3.239,1	2,8
Serv.Público CENTRO-NORTE	1.940,3	2.088,1	-7,1
Serv.Público CENTRO-SUR	1.754,8	1.843,8	-4,8
Servicios Convenidos con CCAA	67,9	62,3	8,9
TOTAL	24.256,9	24.176,9	0,3

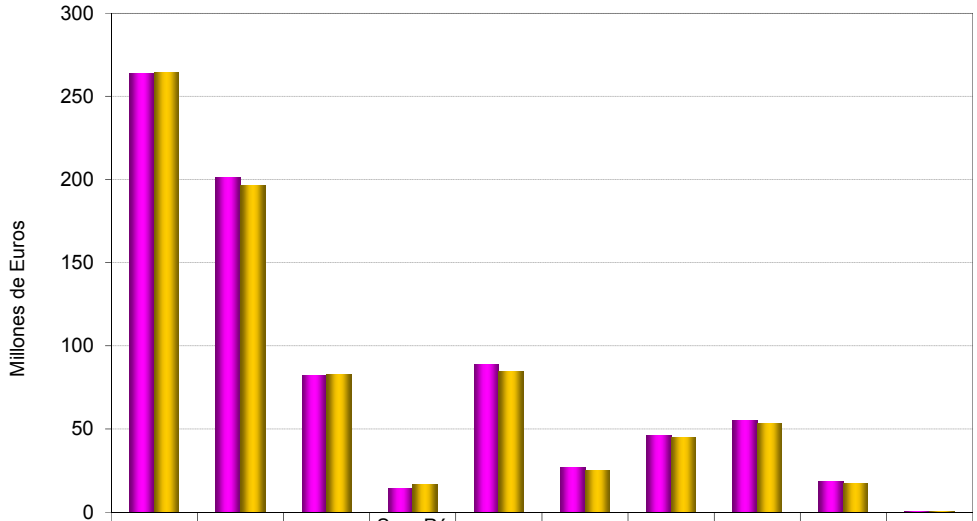
(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a la Gerencia de Mercado Rodalíes Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

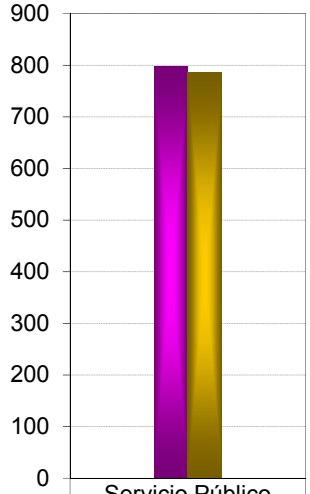
	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	2.170,3	2.113,2	2,7
MADRID - PUERTOLLANO	1.133,6	1.136,3	-0,2
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	1.002,9	991,1	1,2
MADRID - TOLEDO	1.828,5	1.752,7	4,3
FIGUERES - BARCELONA (*)	1.510,5	1.430,1	5,6
LLEIDA - BARCELONA	391,2	421,6	-7,2
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	747,3	732,0	2,1
ZARAGOZA - CALATAYUD	69,9	70,1	-0,3
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	6,8	6,6	2,3
TOTAL	8.860,9	8.653,7	2,4

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

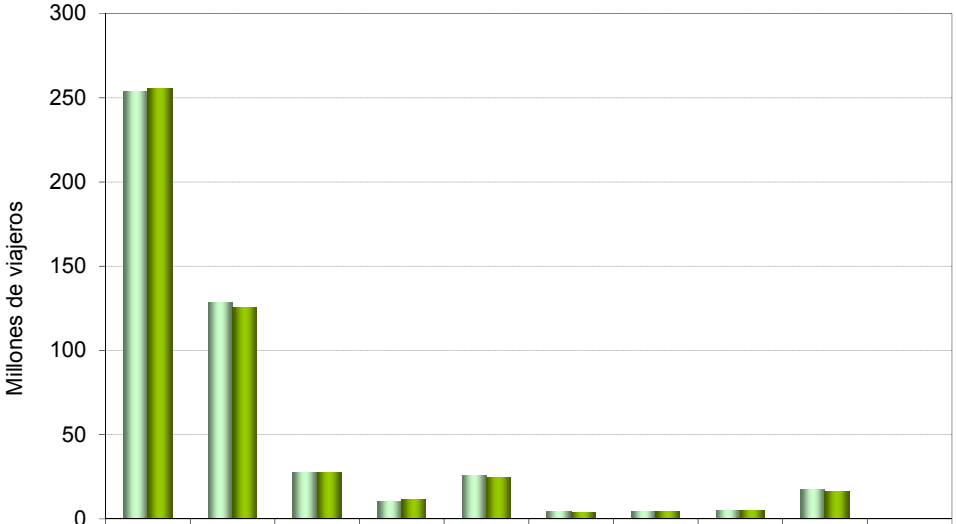


	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Pub C.Cant. & A.Metr.	Serv. Público Este	Serv. Público Galicia	Serv. Público Centro-Norte	Serv. Público Centro-Sur	Serv. Público País Vasco	Servicios Conv. CCAA
Año 2019	264,07	201,40	82,03	14,53	88,78	26,60	46,43	55,31	18,15	0,32
Año 2018	264,54	196,57	82,51	16,46	84,65	25,04	44,72	53,32	17,10	0,28

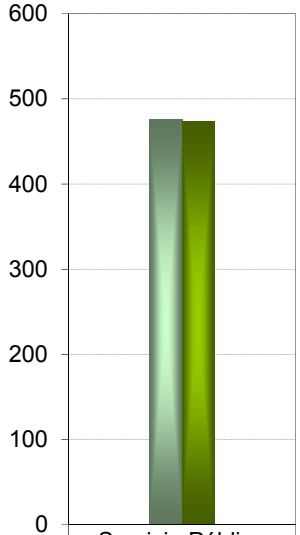


	Servicio Público
Año 2019	797,62
Año 2018	785,17

Viajeros



	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Pub 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 2019	253,6	128,5	27,7	10,4	25,6	4,1	4,2	4,7	17,3	0,1
Año 2018	255,3	125,3	27,4	11,5	24,6	4,0	4,2	4,7	16,3	0,1



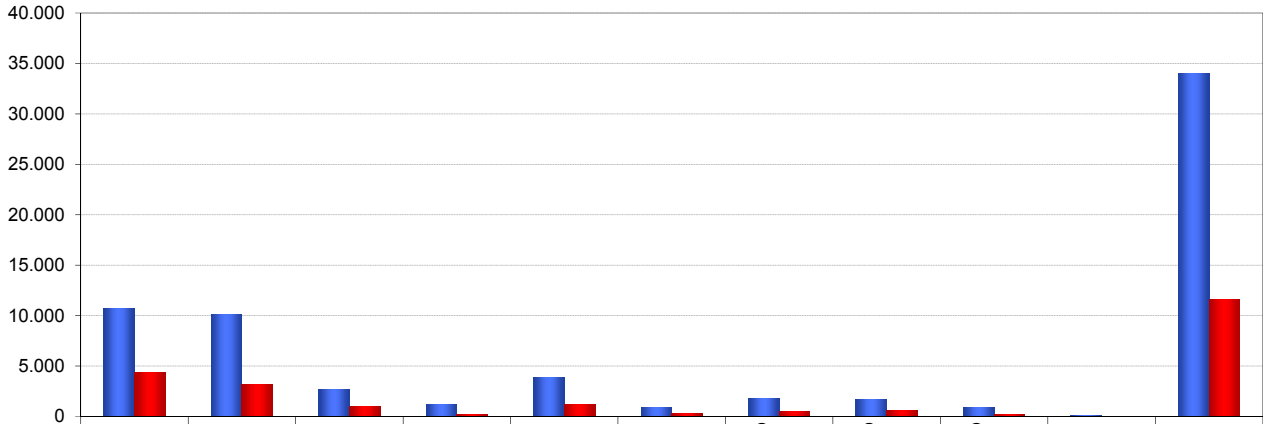
	Servicio Público
Año 2019	476,3
Año 2018	473,4

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

SERVICIO PUBLICO

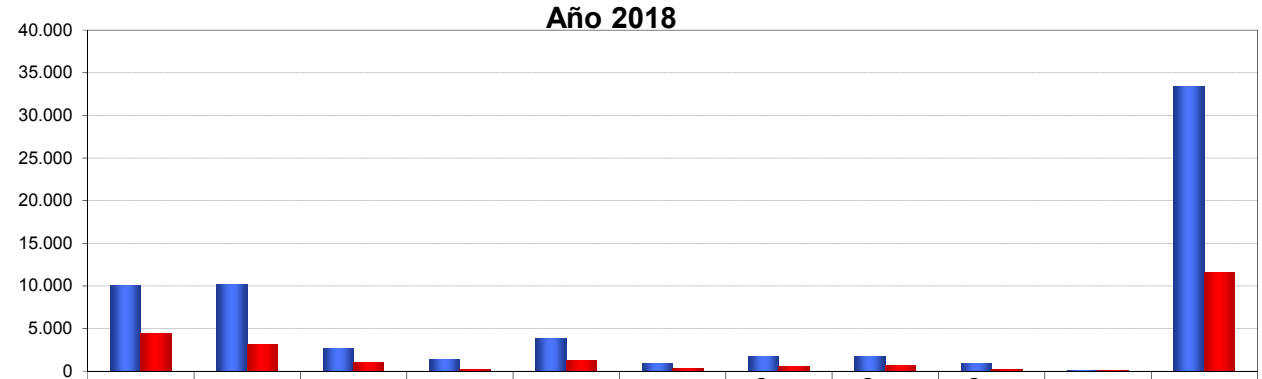
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2019



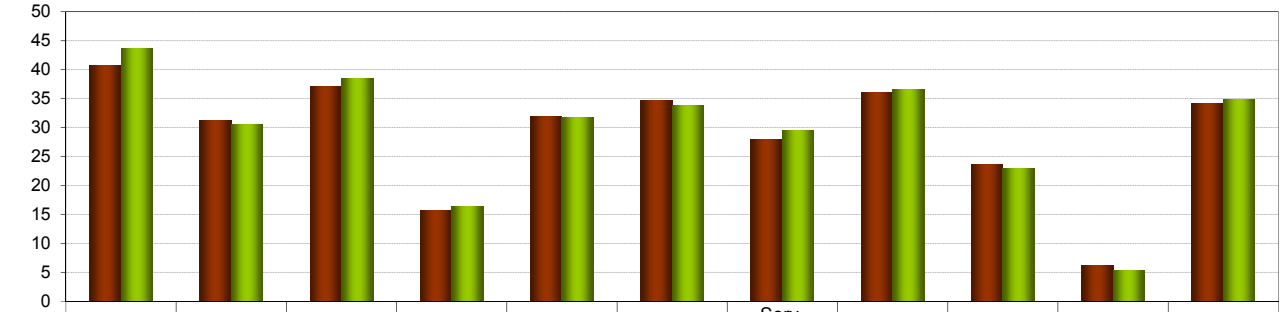
	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	Serv. Público Sur	Serv.Púb C.Cant. & A.Metr.	Serv. Público Este	Serv. Público Galicia	Serv. Público Centro-Norte	Serv. Público Centro-Sur	Serv. Público País Vasco	Servicios Conv. CCAA	Servicio Público
OFERTA	10.740,2	10.092,0	2.647,1	1.244,1	3.853,7	877,9	1.798,6	1.696,7	948,9	80,4	33.979,6
DEMANDA	4.375,5	3.147,2	985,3	195,3	1.234,2	305,4	506,0	614,9	223,7	5,0	11.592,5

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

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 2019	40,7	31,2	37,2	15,7	32,0	34,7	28,0	36,1	23,6	6,2	34,1
Año 2018	43,7	30,5	38,5	16,3	31,7	33,8	29,5	36,6	23,0	5,2	34,8

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público Administración General del Estado

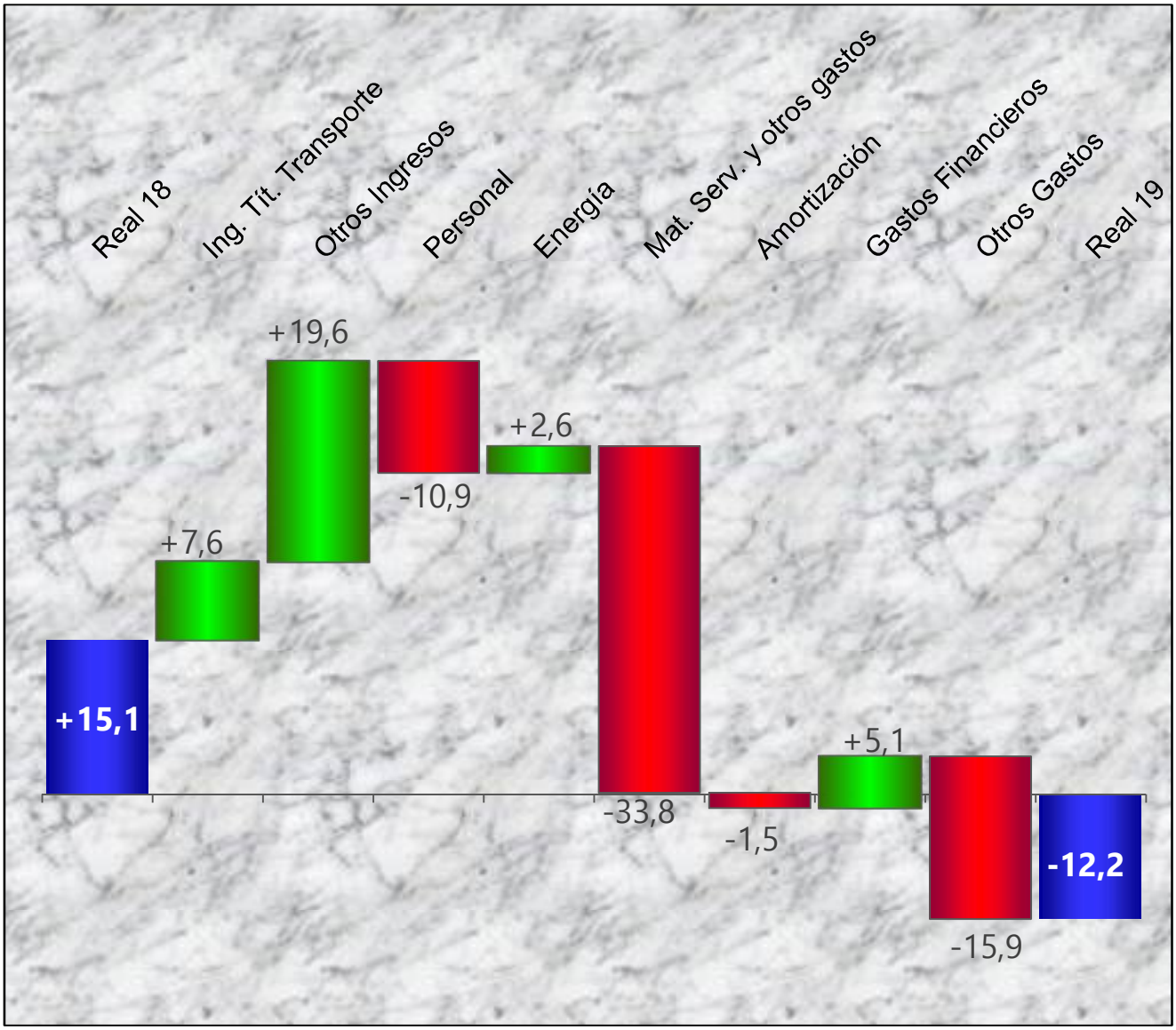
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	595,90	588,32	7,57	1,3
Convenios CC.AA.				
Resto de Ingresos	47,60	44,35	3,25	7,3
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	934,12	917,73	16,40	1,8
+ TOTAL INGRESOS	**1.577,62**	**1.550,40**	**27,22**	**1,8**
GASTOS				
Personal (*)	272,68	261,76	10,92	4,2
Energía de tracción	98,66	101,27	-2,61	-2,6
Materiales y Servicios	645,30	627,68	17,62	2,8
Servicios del Exterior	103,74	89,32	14,41	16,1
Cánones	541,57	538,36	3,21	0,6
Mantenimiento de trenes	165,18	159,12	6,05	3,8
Seguridad	34,39	27,74	6,64	23,9
Otros Gastos	74,49	71,00	3,49	4,9
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	156,74	155,22	1,52	1,0
Gastos financieros	13,98	19,05	-5,06	-26,6
Gastos indirectos y de estructura	120,54	117,33	3,21	2,7
Gastos excepcionales	-0,48	-7,41	6,93	93,6
- TOTAL GASTOS	**1.581,48**	**1.532,75**	**48,73**	**3,2**
= **RESULTADO DEL EJERCICIO**	**-3,86**	**17,65**	**-21,51**	**-121,9**
+ Cambio criterio R's	-0,39	-0,81	0,42	51,6
+ Ajuste Auditoría IGAE (2)	-7,91	-1,78	-6,13	-344,3
= **RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-12,16**	**15,06**	**-27,22**	**-180,8**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2018 es -7,91 MM € y el del ejercicio 2017 es -1,78 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2019 vs 2018
Servicio Público AGE

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público Generalitat Cataluña

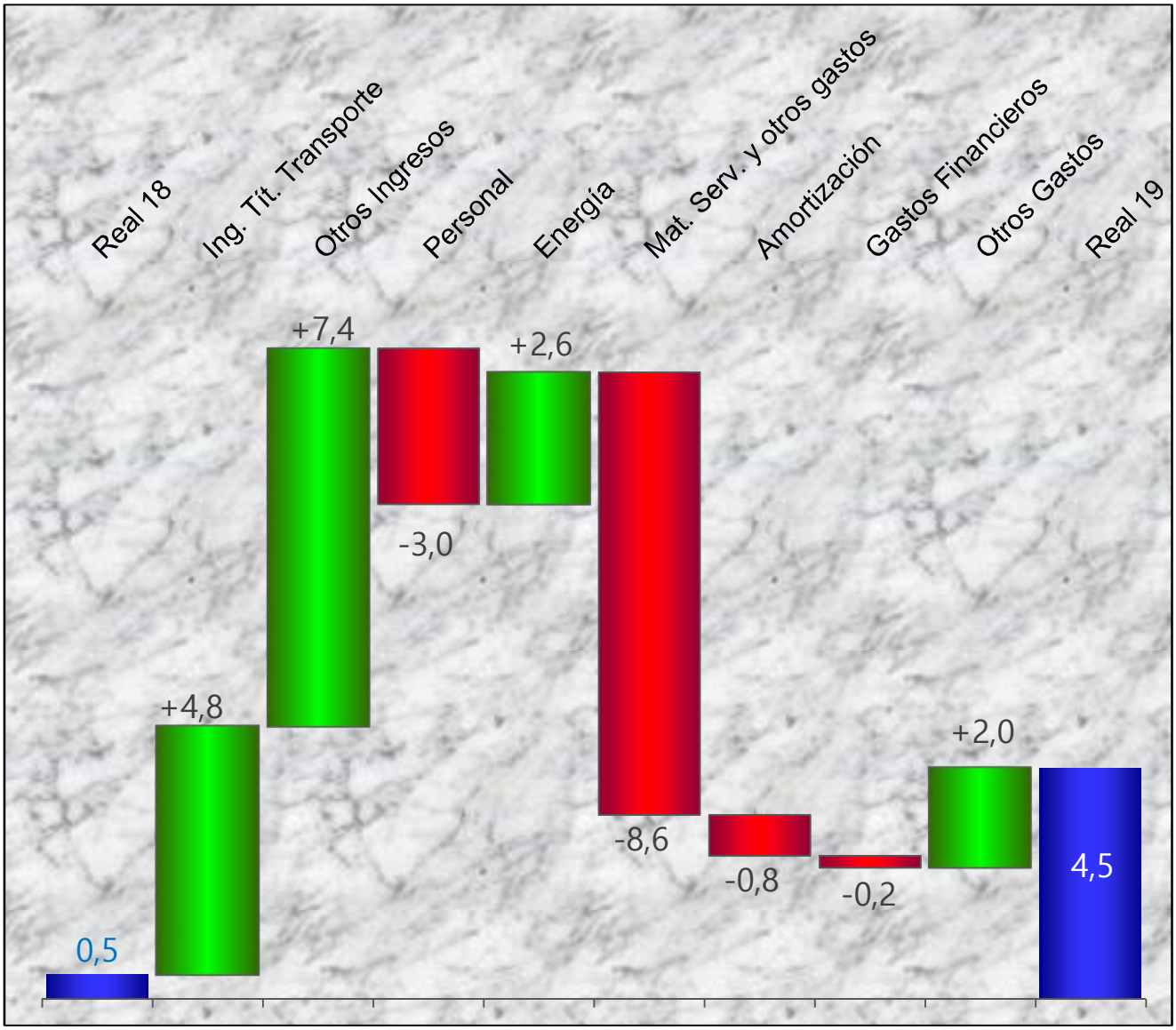
	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	201,40	196,57	4,84	2,5
	Plan de Acción	28,16	25,24	2,92	11,6
	Resto de Ingresos	16,05	13,96	2,09	14,9
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	234,64	232,26	2,37	1,0
+	TOTAL INGRESOS	**480,25**	**468,03**	**12,22**	**2,6**
	GASTOS				
	Personal (*)	70,32	67,28	3,04	4,5
	Energía de tracción	36,75	39,32	-2,57	-6,5
	Materiales y Servicios	206,81	201,03	5,77	2,9
	Servicios del Exterior	45,23	40,84	4,38	10,7
	Cánones	161,58	160,19	1,39	0,9
	Mantenimiento de trenes	46,45	44,45	2,01	4,5
	Seguridad	15,05	13,91	1,14	8,2
	Otros Gastos	10,19	10,47	-0,28	-2,7
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	58,00	57,21	0,80	1,4
	Gastos financieros	7,58	7,34	0,23	3,2
	Gastos indirectos y de estructura	27,22	26,61	0,62	2,3
	Gastos excepcionales	-4,04	-0,34	-3,70	<-1000
-	TOTAL GASTOS	**474,33**	**467,28**	**7,05**	**1,5**
=	**RESULTADO DEL EJERCICIO**	**5,92**	**0,76**	**5,17**	**684,6**
+	Cambio criterio R's	0,06	0,34	-0,28	-81,7
+	Ajuste Auditoría IGAE Plan de Acción (2)	-0,07	0,02	-0,08	-496,9
+	Ajuste Auditoría IGAE (3)	-1,41	-0,63	-0,77	-121,6
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**4,52**	**0,48**	**4,04**	**842,1**

(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 -0,07 MM € y el del ejercicio 2017 es 0,02 MM €.
(3) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2018 es -1,41 MM € y el del ejercicio 2017 es -0,63 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2019 vs 2018
Servicio Público Generalitat Cataluña

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

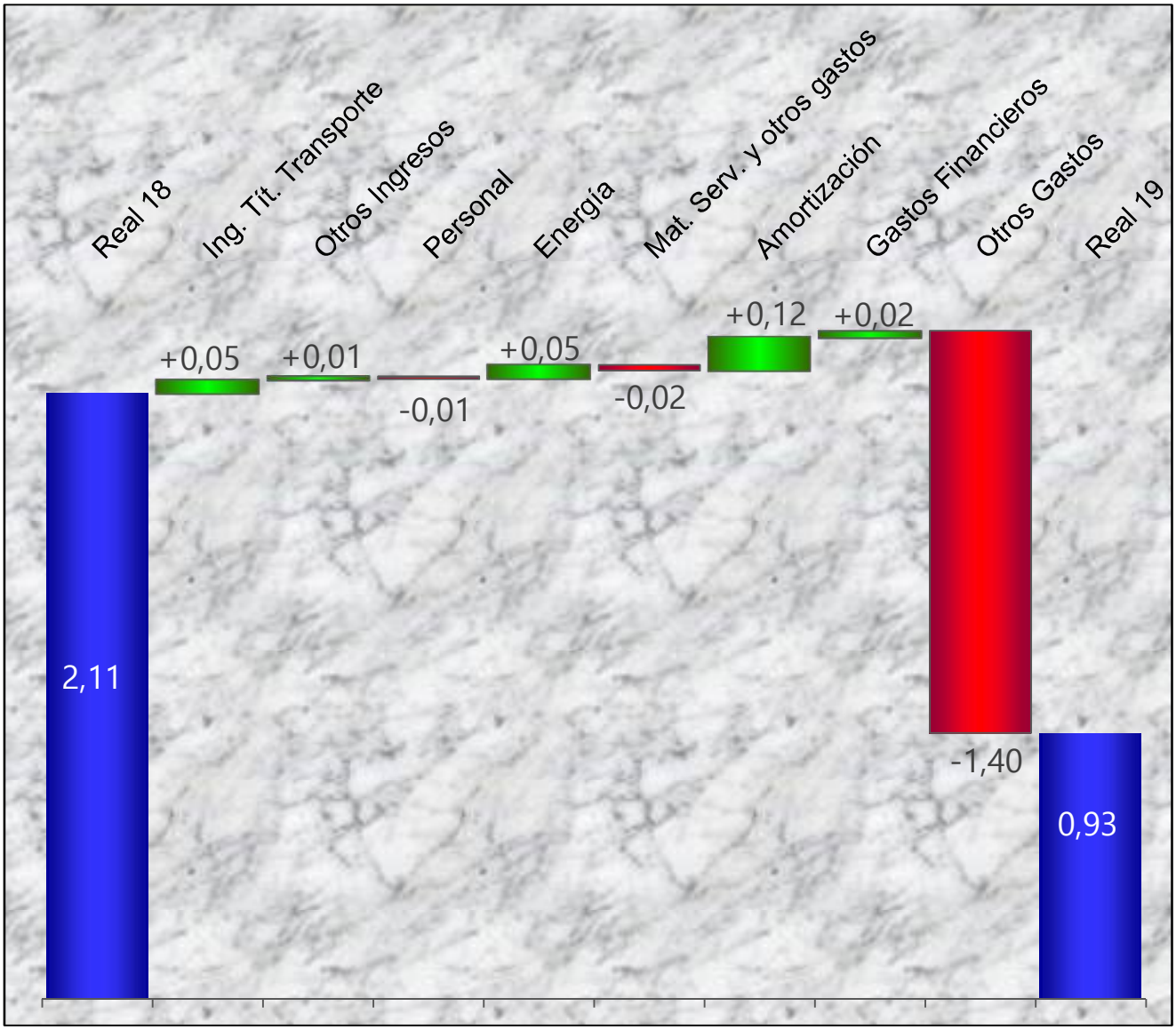
Servicio Público Convenios con CCAA

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	0,32	0,28	0,05	16,6
Convenios CC.AA.	7,61	7,58	0,03	0,4
Resto de Ingresos	0,57	0,59	-0,01	-2,3
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	0,00	0,00		
+ TOTAL INGRESOS	**8,51**	**8,45**	**0,06**	**0,7**
GASTOS				
Personal	1,43	1,42	0,01	0,7
Energía de tracción	0,34	0,39	-0,05	-12,6
Materiales y Servicios	3,08	3,10	-0,02	-0,5
Servicios del Exterior	0,37	0,39	-0,02	-4,4
Cánones	2,72	2,71	0,00	0,1
Mantenimiento de trenes	0,73	0,92	-0,20	-21,2
Seguridad	0,10	0,15	-0,05	-35,0
Otros Gastos	0,57	0,28	0,28	100,1
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	0,68	0,79	-0,12	-14,7
Gastos financieros	0,04	0,07	-0,02	-33,9
Gastos indirectos y de estructura	0,59	0,58	0,02	3,2
Gastos excepcionales	0,02	-1,37	1,38	101,3
- TOTAL GASTOS	**7,58**	**6,34**	**1,24**	**19,6**
= **RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**0,93**	**2,11**	**-1,18**	**-56,0**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2019 vs 2018
Servicio Público Convenios con CCAA
(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.2.3. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Servicios Comerciales

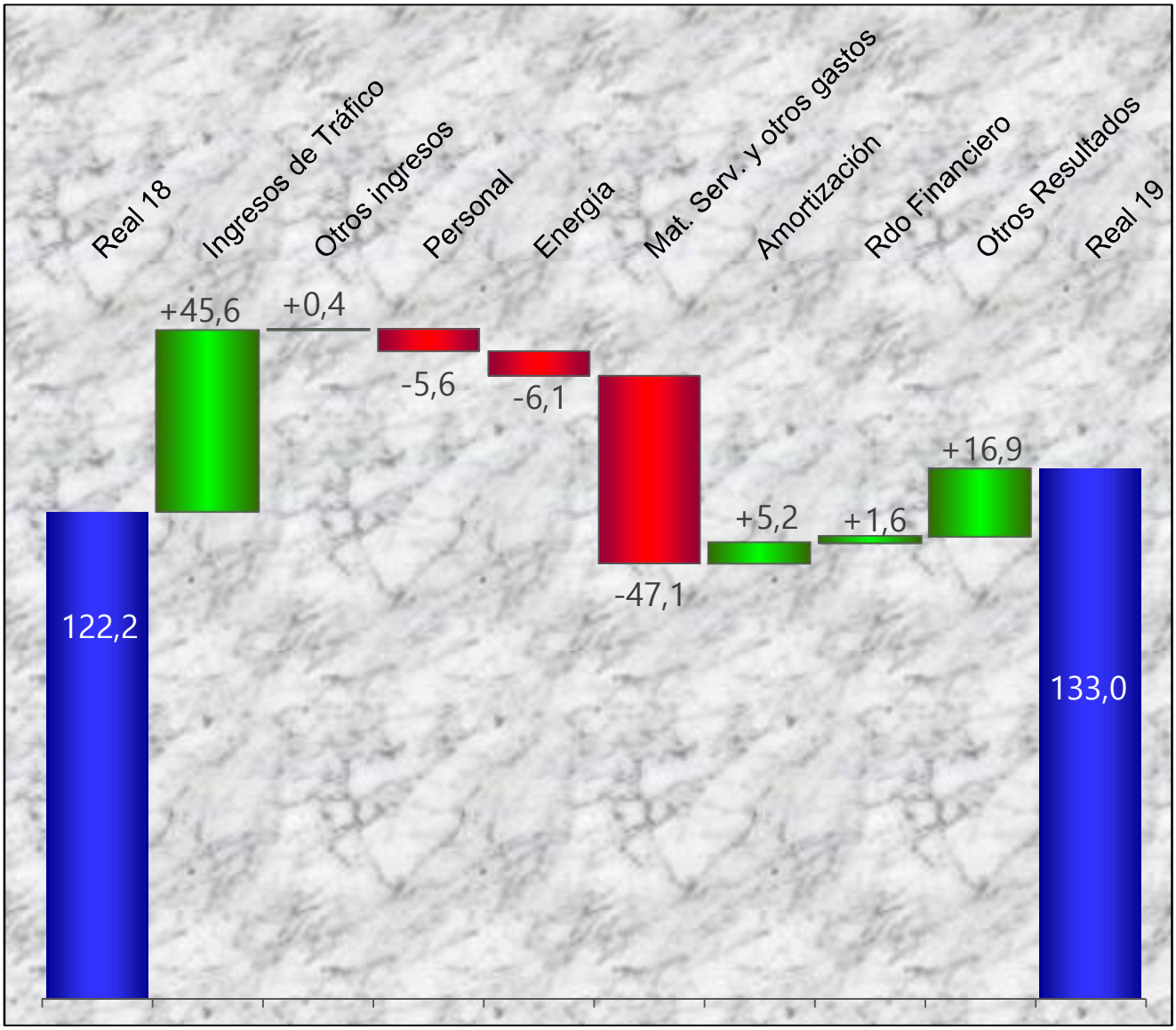
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	1.511,37	1.465,79	45,58	3,1
Resto de Ingresos	88,23	87,85	0,37	0,4
+ TOTAL INGRESOS	**1.599,60**	**1.553,64**	**45,95**	**3,0**
GASTOS				
Personal (*)	117,20	111,58	5,62	5,0
Energía de tracción	105,50	99,36	6,14	6,2
Materiales y Servicios	702,81	667,59	35,22	5,3
Servicios del Exterior	153,04	145,54	7,50	5,2
Cánones	549,77	522,05	27,72	5,3
Mantenimiento de trenes	282,78	277,80	4,98	1,8
Seguridad	1,42	1,18	0,24	20,2
Otros Gastos	84,28	77,58	6,70	8,6
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	97,73	102,97	-5,24	-5,1
Gastos financieros	13,26	14,88	-1,62	-10,9
Gastos indirectos y de estructura	86,61	82,94	3,67	4,4
Gastos excepcionales	-25,03	-4,48	-20,55	-459,0
- TOTAL GASTOS	**1.466,56**	**1.431,41**	**35,15**	**2,5**
= **RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**133,03**	**122,23**	**10,81**	**8,8**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2019 vs 2018
Servicios Comerciales

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicios Comerciales

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2019	2018 (*)	% 2019/2018
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.511,37	1.465,79	3,1
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	9,64	9,57	0,7
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	34.542,4	33.674,5	2,6
Viajeros - Kilómetro (Millones)	15.679,1	15.309,4	2,4
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	21.512,4	21.245,8	1,3
Kilómetros - Tren (Miles)	62.394	61.709	1,1
Plazas / Tren	345	344	0,1
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	72,1	71,2	0,9
Ingresos / Km. Tren	24,22	23,75	2,0
Viajeros / Tren	251	248	1,3
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	24.781,6	24.723,2	0,2
Diésel	1.399,1	1.447,5	-3,3
Eléctricas	23.382,4	23.275,7	0,5

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicios Comerciales

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE

(Millones de Euros)

Mercados	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
Serv. Comerciales Este	234,98	229,95	2,2
Serv. Comerciales Nordeste (*)	501,03	492,37	1,8
Serv. Comerciales Norte	140,66	130,80	7,5
Serv. Comerciales Mediterráneo	68,63	70,16	-2,2
Serv. Comerciales Sur	387,03	367,02	5,5
Serv. Comerciales Transversales	155,84	153,72	1,4
Trenes Turísticos	7,91	6,93	14,1
Serv. Comerciales Internacional	15,28	14,85	2,9
TOTAL	**1.511,37**	**1.465,79**	**3,1**

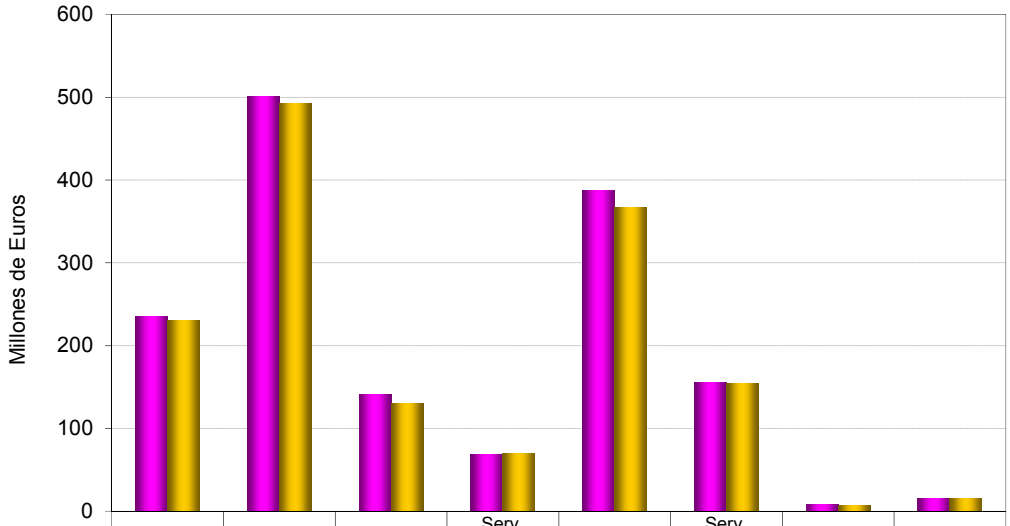
VIAJEROS

(Miles de viajeros)

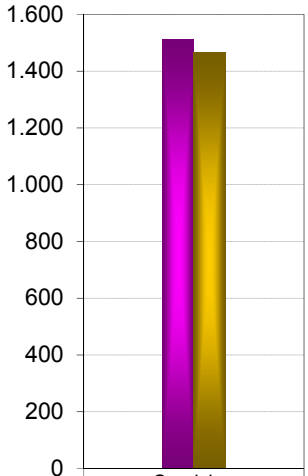
Mercados	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
Serv. Comerciales Este	5.910,4	5.773,4	2,4
Serv. Comerciales Nordeste (*)	8.154,4	8.181,4	-0,3
Serv. Comerciales Norte	4.964,6	4.736,4	4,8
Serv. Comerciales Mediterráneo	2.523,6	2.548,3	-1,0
Serv. Comerciales Sur	8.196,7	7.727,2	6,1
Serv. Comerciales Transversales	3.918,7	3.851,5	1,7
Trenes Turísticos	23,7	30,6	-22,7
Serv. Comerciales Internacional	850,3	825,7	3,0
TOTAL	**34.542,4**	**33.674,5**	**2,6**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

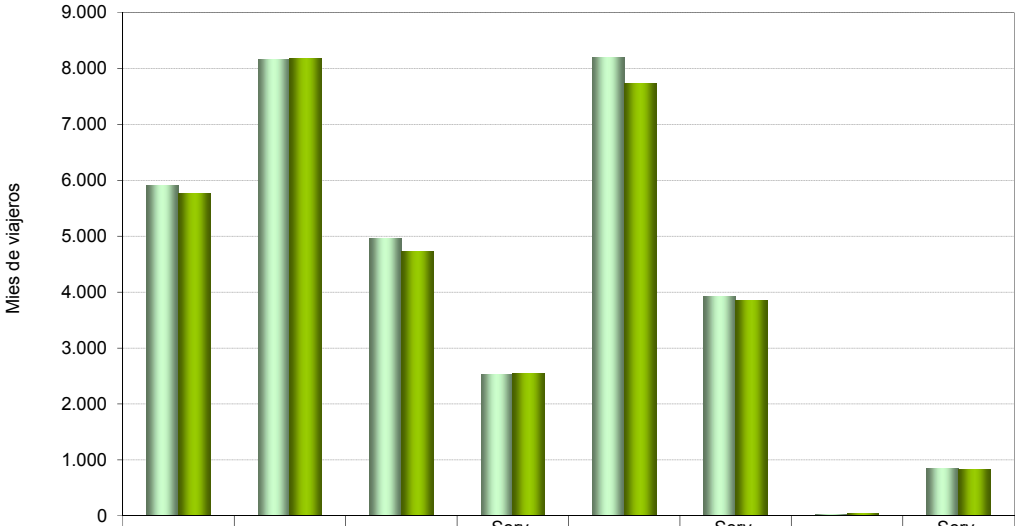


	Serv. Comerciales Este	Serv. Comerciales Nordeste (*)	Serv. Comerciales Norte	Serv. Comerciales Mediterráneo	Serv. Comerciales Sur	Serv. Comerciales Transversales	Trenes Turísticos	Serv. Comerciales Internacional
Año 2019	234,98	501,03	140,66	68,63	387,03	155,84	7,91	15,28
Año 2018	229,95	492,37	130,80	70,16	367,02	153,72	6,93	14,85

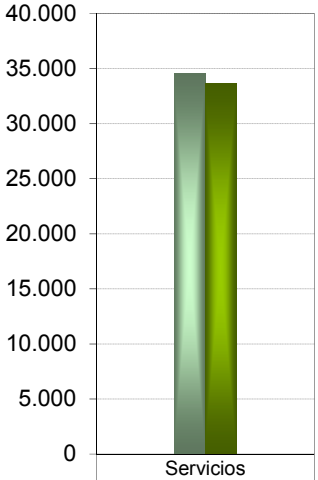


	Servicios Comerciales
Año 2019	1.511,37
Año 2018	1.465,79

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 2019	5.910,4	8.154,4	4.964,6	2.523,6	8.196,7	3.918,7	23,7	850,3
Año 2018	5.773,4	8.181,4	4.736,4	2.548,3	7.727,2	3.851,5	30,6	825,7



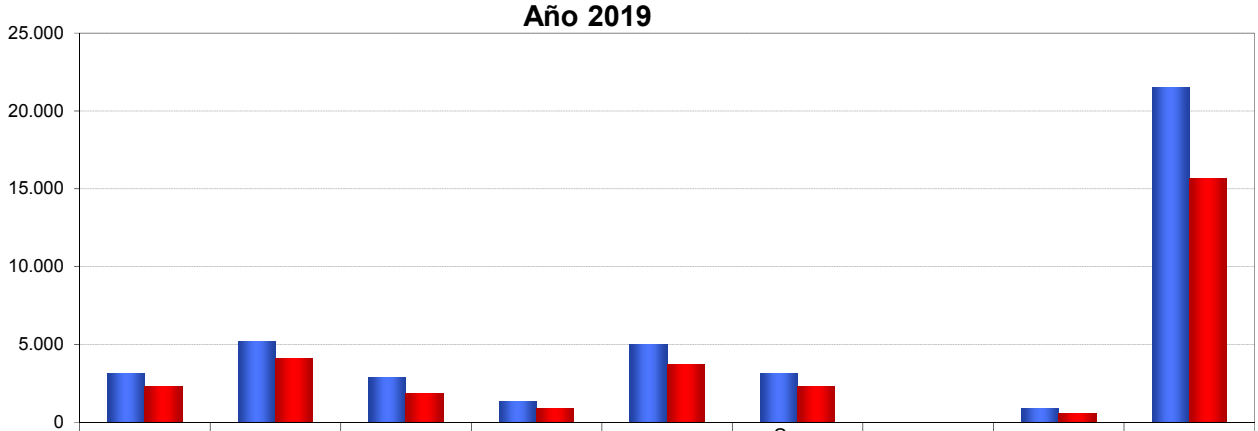
	Servicios Comerciales
Año 2019	34.542,4
Año 2018	33.674,5

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

SERVICIOS COMERCIALES

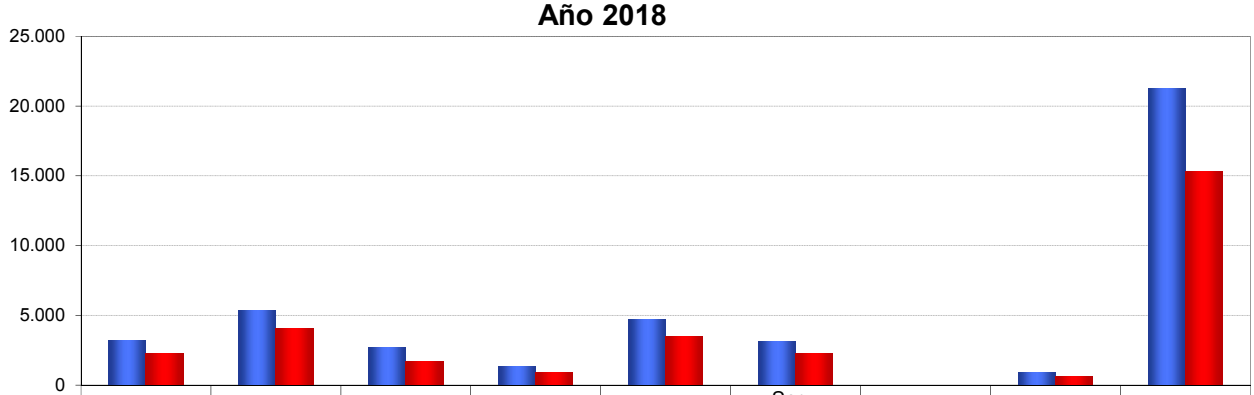
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2019



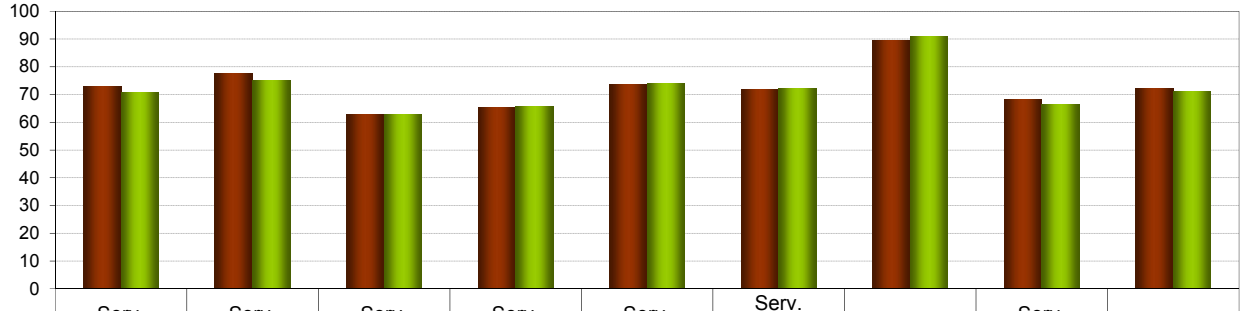
	Serv. Comerciales Este	Serv. Comerciales Nordeste (*)	Serv. Comerciales Norte	Serv. Comerciales Mediterráneo	Serv. Comerciales Sur	Serv. Comerciales Transversales	Trenes Turísticos	Serv. Comerciales Internacional	Servicios Comerciales
OFERTA	3.127,9	5.203,6	2.866,3	1.310,0	4.972,8	3.165,2	5,9	860,7	21.512,4
DEMANDA	2.304,0	4.075,3	1.816,7	867,0	3.712,6	2.309,3	5,3	588,9	15.679,1

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

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 2019	72,9	77,6	62,8	65,5	73,7	71,9	89,5	68,4	72,1
Año 2018	70,7	75,2	62,7	65,5	73,8	72,2	90,9	66,6	71,2

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

RENFE Viajeros, SME, S.A.

CIERRE 2019	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	2.308.992	38	2.309.030	2.309.030	
Convenios específicos con CC.AA.	35.775	-3	35.772	35.772	(1)
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.168.761	-9.311	1.159.450	1.159.450	(1)
Ingresos de Tráfico	**3.513.528**	**-9.276**			
Alquileres y Cánones	10.705	-37	10.669	10.669	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	165	0	165	165	(4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(4)
Otros Ingresos	48.524	-557	47.967	47.967	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	11.359	0	11.359	11.359	(1)
Convenios ADIF	14.445	20.640	35.085	35.085	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	331	0	331	331	
Ingresos Varios	**85.529**	**20.046**			
TOTAL INGRESOS	**3.599.057**	**10.770**			
Personal (*)	641.527	-7.284	634.243	634.243	
Energía de Tracción	241.250	-1.732	239.519	237.230	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				2.289	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	6.473	0	6.473	6.473	(3)
Cánones	1.255.637	10.734	1.266.371	1.266.371	(2)
Servicios Adif	8.993	-246	8.747	8.747	(2)
Resto de Servicios	987.829	-7.083	980.746	980.746	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-3.107	-3.107	-3.107	
Otros Gastos					(2)
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**3.141.710**	**-8.718**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**457.347**	**19.488**			
Amortizaciones	313.377			313.377	
Retiros del Inmovilizado	10.998			10.998	(4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(4)
Otros Resultados				8.856	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**132.972**	**19.488**	**152.460**	**161.316**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	1.769			1.769	
Diferencias de cambio (ingreso)				0	(5)
Gastos financieros	36.768			36.768	
Diferencias de cambio (gasto)				0	(5)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0	(5)
Resultado Financiero	**-34.999**			**-34.999**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	10.770				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-8.718				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**19.488**	**-19.488**			
Ingresos Excepcionales	8.856				
Gastos Excepcionales	0			0	
Resultados Excepcionales	**8.856**			**0**	
Resultado antes de Impuestos	**126.317**			**126.317**	
Impuesto sobre Beneficios	21.856			21.856	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**104.461**			**104.461**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (1.300.301 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (2.493.093 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (8.762 miles de €)
(4) Resultados por enajenaciones y otros (108.34 miles de €)
(5) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (0 miles de €)

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2019 el gasto realizado por la sociedad Renfe Viajeros, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 281.826,5 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	273.157,4
Inversiones financieras	8.669,1
Total	**281.826,5**

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 2019	84.568,3	30,0
Suministro de 30 trenes de Alta Velocidad	45.113,0	16,0
Adquisición de material rodante a Renfe Alquiler SME, S.A.	21.403,7	7,6
Adaptación de composiciones 446 y 447 para mejora accesibilidad	14.869,2	5,3
Adquisición del 33% de las acciones de Logirail, SME, S.A.	8.669,1	3,1
Proyecto WIFI Y+. WIFI a bordo en trenes	6.374,7	2,3
Transformación de material Tren Hotel s/7 para circular a 330 km/h	5.360,7	1,9
Mejora de tracción de trenes s/100	4.307,6	1,5
Mejora de la fiabilidad serie 447	3.174,2	1,1
Transición dinámica al ASFA digital en vehículos s/130 y s/730	3.029,2	1,1
Nuevos desarrollos del Sistema de Venta de Renfe Viajeros	2.882,7	1,0
Cambio de configuración de trenes de la s/112 en trenes monoclase	2.715,9	1,0
Sustitución de escaleras mecánicas en varias estaciones de Madrid	2.351,2	0,8
Aumento de la capacidad en los trenes de la serie 103	2.315,1	0,8
Reparación accidente 103.017	2.096,9	0,7
Mejoras de interiorismo en trenes s/446	2.058,8	0,7

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por tipo de activo, la inversión realizada en 2019 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	161.758,8	57,4
Nuevo material rodante	45.341,4	16,1
Actuaciones en estaciones	38.276,5	13,6
Otras inversiones	6.377,0	2,3
Inversiones Intragrupo	21.403,7	7,6
Inversiones Financieras Intragrupo	8.669,1	3,1
Total	**281.826,5**	**100,0**

Y de las inversiones asociadas al material rodante, su apertura por tipo de material es la siguiente:

importes en miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Trenes de alta velocidad	96.792,5	42,4
Unidades eléctricas de Cercanías	67.918,3	29,7
Trenes autopropulsados eléctricos	21.982,9	9,6
Trenes autopropulsados diesel	17.877,4	7,8
Material diverso	11.913,4	5,2
Material ancho métrico	9.726,3	4,3
Material Talgo	430,4	0,2
Locomotoras	1.862,7	0,8
Total	**228.503,9**	**100,0**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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., Costa Verde Exprés, Expreso de la Robla y Al Ándalus)
- AVE Madrid-Sevilla
- AVE Madrid-Málaga
- Cercanías de Málaga (C-1)
- Cercanías y regionales de Rodalies de Catalunya (UNE EN ISO 14001 solo para MD)
- Cercanías de Asturias
- Cercanías de Ancho Métrico (excepto Cartagena)

Con vistas a la adaptación a las nuevas normas ISO, el Departamento de Calidad está trabajando de cara a 2020 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La puntualidad de los servicios

Servicios retrasados	2017	2018	2019
AVE-LD, internacional en territorio nacional	19,11%	20,65%	17,33%
Regional y Urbano/Suburbano (*)	7,34%	8,44%	8,02%
% Retrasos a la salida (no incluye cercanías) (*)	6,54%	7,48%	7,76%
% de las conexiones perdidas con otros servicios de tren	0,33%	0,41%	0,46%
Retrasos a la llegada			
AVE - Larga Distancia:			
% de retrasos de menos de 60 minutos	15,18%	16,71%	14,16%
% de retrasos de 60 - 119 m	0,61%	0,81%	0,73%
% de retrasos de 120 o más	0,28%	0,30%	0,32%
Media Distancia Convencional y Alta Velocidad (*):			
% de retrasos de menos de 60 minutos	21,68%	22,76%	19,58%
% de retrasos de 60 - 119 m	0,37%	0,49%	0,49%
% de retrasos de 120 o más	0,08%	0,11%	0,14%

Cancelaciones de servicios

Servicios suprimidos	2017	2018	2019
AVE-LD, internacional en territorio nacional	0,17%	0,28%	0,29%
Regional y Urbano/Suburbano (*)	1,25%	0,97%	1,35%

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

Reclamaciones y datos de posventa

	2017	2018	2019
Reclamaciones escritas presentadas	176.551	176.232	189.214
Reclamaciones escritas tramitadas	173.057	172.847	203.301
Devoluciones e Indemnizaciones Automáticas	704.793	739.488	783.762
Plazo Medio de Contestación (días)	45,1	32,8	18,9

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Prestación de Asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida

Asistencia por categoría del servicio	2017	2018	2019
AVE-Larga Distancia	517.738	551.836	559.064
Media Distancia-AVANT	50.178	55.732	57.684
Media Distancia convencional	95.916	92.413	86.599
Cercanías*	481	330	468
Internacional	1.689	1.829	389
Asistencia permanente: solicitud 30' (nº estaciones)	68	67	68
Asistencia puntual: solicitud 12 h (nº estaciones)	67	68	72

(*) 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	
		2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
1	Puntualidad de los trenes	8,71	**8,63**	8,26	**8,21**	6,78	**6,71**	6,44	**6,17**
		Observaciones: Se recoge la percepción de la puntualidad en todos los estudios.							
2	Información a los pasajeros en caso de retrasos	NO	**7,05**	6,47	**5,92**	5,51	**5,43**	5,49	**5,32**
		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"	8,06	**8,03**	7,48	**7,45**	6,66	**6,75**	6,67	**6,43**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios pero con diferentes conceptos en los distintos mercados.							
4	Buen mantenimiento y excelente conservación de trenes	7,81	**7,67**	7,75	**7,83**	7,09	**6,99**	7,03	**7,11**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios.							
5	Alto nivel de seguridad en trenes y estaciones	7,81	**7,80**	7,98	**8,11**	7,40	**7,13**	6,83	**6,60**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.							
6	Limpieza en interior del tren	8,03	**8,00**	7,75	**8,25**	7,65	**7,70**	7,29	**7,28**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios.							
7	Suministro / Servicio de información útil durante el viaje	7,82	**7,80**	7,48	**7,45**	6,66	**6,75**	6,67	**6,43**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.							
8	Tiempo de repuesta a solicitudes de información en estaciones	S/D	**S/D**	7,98	**7,65**	7,27	**7,31**	6,88	**6,97**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.							

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

		Larga Distancia-Alta Velocidad		Media Distancia-Alta Velocidad		Media Distancia-Convencional		Cercanías	
		2018	**2019**	**2018**	**2019**	**2018**	**2019**	**2018**	**2019**
9	Disponibilidad de aseos de buena calidad en todos los trenes	7,12	**6,92**	7,75	**7,83**	7,65	**7,7**	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	8,00	**8,02**	7,50	**7,52**	7,10	**7,02**	7,05	**7,13**
		Observaciones: Se recoge en todos los estudios.							
11	Accesibilidad de estaciones y trenes	8,28	**8,31**	7,90	**7,80**	7,45	**7,03**	7,63	**7,54**
		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: 9,15 2019: 8,41							
		Observaciones: Proviene del estudio específico de Calidad Percibida del Servicio ATENDO. Cercanías autoaccesible.							

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE VIAJEROS, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2019

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	D. PEDRO JOSÉ GÁLVEZ MUÑOZ.
	D. JOSÉ TEÓFILO SERRANO BELTRÁN.
	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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.
PASSENGER TRANSPORT
Profit & Loss Account 2019

	Million €	STATE GENERAL ADMIN.	CATALUÑA	AGREEMENTS WITH AUTONOMOUS REGIONS	PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES	COMMERCIAL PASSENGER TRANSPORT SERVICES	TOTAL
1.	**REVENUE**	**1.569,32**	**478,84**	**8,51**	**2.056,67**	**1.599,60**	**3.656,27**
1.1.	**Sales**	**643,50**	**245,61**	**8,51**	**897,62**	**1.599,60**	**2.497,21**
1.1.1.	Sales (from customers)	595,90	201,40	0,32	797,62	1.511,37	2.308,99
1.1.2.	Other sales (commercial exploitation of railway stations, others, ...) *	47,60	16,05	0,57	64,22	88,23	152,45
1.1.3.	Agreements with Autonomous Regions	-	28,16	7,61	35,78	-	35,78
1.2.	**Public funds**	**925,82**	**233,23**	**0,00**	**1.159,05**	**-**	**1.159,05**
1.2.1.	Public funds used for compensation of expenses (2016)	925,82	234,64	-	1.160,46	-	1.160,46
1.2.2.	Public funds used for compensation of expenses (previous years regularization)	0,00	-1,41	-	-1,41	-	-1,41
2.	**COSTS**	**-1.581,48**	**-474,33**	**-7,58**	**-2.063,39**	**-1.466,56**	**-3.529,95**
2.1.	Wages and social security taxes	-272,68	-70,32	-1,43	-344,43	-117,20	-461,63
2.2.	Energy resources for traction	-98,66	-36,75	-0,34	-135,75	-105,50	-241,25
2.3.	Other operating expenses	-918,88	-274,45	-4,49	-1.197,82	-1.046,26	-2.244,09
2.3.1.	Maintenance and repairs	-165,18	-46,45	-0,73	-212,36	-282,78	-495,14
2.3.2.	Infrastructure charges	-541,57	-161,58	-2,72	-705,86	-549,77	-1.255,64
2.3.3.	Other costs	-212,13	-66,42	-1,05	-279,60	-213,71	-493,31
2.4.	Depreciation	-156,74	-58,00	-0,68	-215,42	-97,73	-313,15
2.5.	Indirect and structural costs	-120,54	-27,22	-0,59	-148,36	-86,61	-234,97
2.6.	Financial costs	-13,98	-7,58	-0,04	-21,61	-13,26	-34,87
	PROFIT (LOSS) BEFORE TAX	**-12,16**	**4,52**	**0,93**	**-6,72**	**133,03**	**126,32**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6. RENFE MERCANCÍAS, 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.

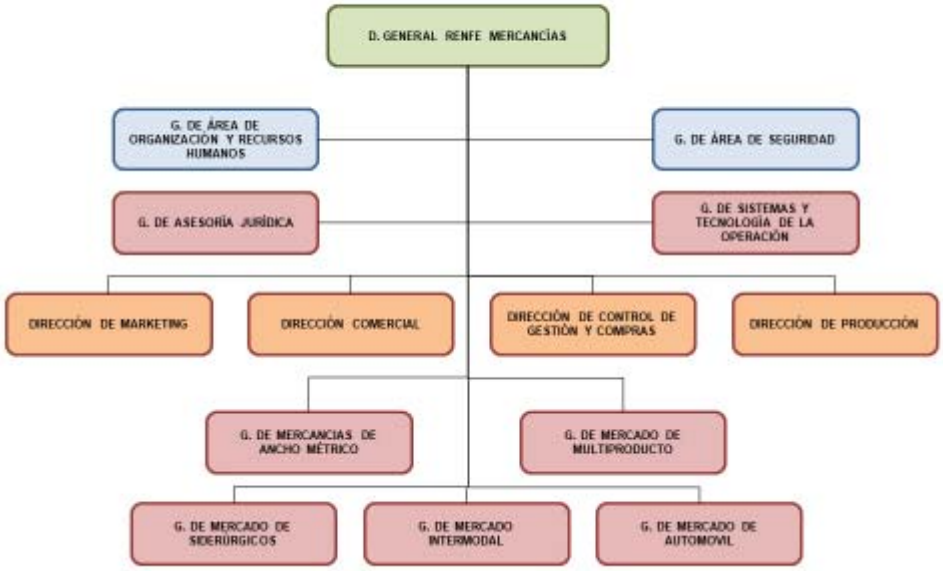
A partir del 2 de octubre de 2016, fecha de entrada en vigor de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, la sociedad pasa a denominarse Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., al ser una sociedad mercantil sobre la que se ejerce control estatal.

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 2019, es el que se detalla a continuación:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019, 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 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

Renfe Mercancías tiene como objetivo mejorar sus resultados para situar a la sociedad en una posición de estabilidad económica operando en un mercado liberalizado.

Durante 2017 y 2018 se llevó a cabo un proceso de redimensionamiento de la sociedad con una reducción significativa de la plantilla de personal. Asimismo, se procedió a identificar y a valorar, por parte de un consultor independiente, los activos excedentarios para su venta y se pusieron en marcha proyectos de transformación necesarios para mejorar la eficiencia de los recursos productivos en base a la transformación de los métodos de planificación y ejecución de la operación, apoyados por sistemas de gestión tecnológicamente avanzados.

Los efectos derivados de estas medidas se han consolidado en el ejercicio 2019 llegándose a un EBITDA próximo al equilibrio, a pesar de que han existidos factores de tipo meteorológicos (DANA, etc.), del entorno internacional (conflictividad de los ferrocarriles franceses), y los efectos de la des-carbonización de las centrales eléctricas, frente a los que la capacidad de gestión de la sociedad es muy limitada. Los datos de actividad comercial no han sido positivos por el impacto de estos factores.

En 2019, Renfe Mercancías ha materializado una segunda fase del proceso de enajenación de material declarado excedentario que comenzó en 2018, mediante la venta de 35 locomotoras y 1.192 vagones a Renfe Alquiler de Material Ferroviario. Este proceso podrá tener continuidad en el ejercicio 2020.

También en este ejercicio se ha procedido a la desinversión del 66% de la participación que Renfe Mercancías tenía en su empresa filial LOGIRAIL, mediante la venta de acciones a las empresas del grupo Renfe Viajeros (33%) y Renfe Fabricación y Mantenimiento (33%).

ESTRATEGIA COMERCIAL

Nuestra estrategia comercial recoge los siguientes aspectos:

- Reforzar nuestra posición comercial con los grandes clientes.
- Mejorar nuestro posicionamiento en terminales para incrementar la eficiencia de las operaciones y la calidad del servicio ofertado.
- Seguir avanzando en la búsqueda de fórmulas novedosas y de rediseño de las operaciones comerciales para incrementar la eficiencia global.
- Continuar con el desarrollo de proyectos internacionales.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En 2019, las principales actuaciones comerciales que se han llevado a cabo son las que a continuación se detallan:

- Mejora de la calidad del servicio. La evolución sigue siendo positiva en los indicadores de puntualidad y fiabilidad del servicio de transporte.
- Diseño de planes específicos de grandes clientes con la adaptación de nuestra oferta a sus necesidades.
- Incremento de los proyectos comerciales internacionales. Se consolida el tráfico de semirremolques entre Barcelona y Luxemburgo y se incorporan los tráficos de Barcelona a Lyon y los tráficos de productos frescos a Holanda.

ESTRATEGIA DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN

Renfe Mercancías ha continuado durante el año 2019 con el proceso de transformación de la gestión de las operaciones relacionadas con el transporte.

Se sigue avanzando de manera significativa en el proceso de digitalización de la gestión de las operaciones como elemento clave para la mejora de la eficiencia y la calidad del servicio prestado.

Durante 2019, la sociedad ha finalizado la implantación de hitos importantes, como son:

- Diseño y desarrollo de apps para la gestión de la operación.
- Consolidación del Centro de Gestión de las Operaciones de Renfe Mercancías.

SINTESIS DEL EJERCICIO

Las ventas en este ejercicio derivadas de la actividad del transporte de mercancías, se han visto condicionadas por factores sobre los que la sociedad no tiene capacidad de gestión (tráficos internacionales afectados por la conflictividad laboral en los ferrocarriles franceses, tráficos nacionales e internacionales condicionados por la afectación a las infraestructuras derivadas de condiciones meteorológicas adversas).

No obstante, los resultados de la compañía han sido muy positivos por ingresos excepcionales derivados de las ventas de material y la desinversión en participaciones financieras en empresas del grupo, que han llevado a que la sociedad se haya mantenido en equilibrio este ejercicio.

RESULTADOS

Renfe Mercancias ha cerrado el año con unos ingresos totales de 219,7 millones de euros en términos absolutos, lo que representa un incremento sobre 2018 del 0,1%.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En 2019 se contabilizaron ingresos extraordinarios por venta de material por importe de 7,3 millones de euros.

Los ingresos de tráfico alcanzaron la cifra de 201,5 millones de euros, con una disminución del 2,7% respecto al año 2018. El comportamiento por áreas de negocio ha sido heterogéneo, con incremento de actividad en Intermodal +16,5% y caídas en Siderúrgicos del -4,0%, Autos -5,1%, Multiproducto -19,8% y Ancho Métrico -22,8%. Por otra parte, las UTES, han aportado ingresos por integración de 7,1 millones de euros, un 3,1% más que en 2018.

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 219,9 millones de euros, lo que supone un decremento del 0,8% respecto a 2018.

Por partidas más significativas podemos destacar:

- Gastos de Personal: el gasto del ejercicio ascendió a 71,5 millones de euros, cifra prácticamente similar a la de 2018 (71,6 millones de euros), si bien la plantilla media se ha reducido en un 2.3%. Los costes de las indemnizaciones, incluidos en la cifra anterior y derivados del Plan de Desvinculaciones, han disminuido en 0,8 millones de euros, un -14,1%.
- Energía de tracción: el decremento del gasto respecto a 2018 es de -2,9 millones de euros (-7,3%), frente a una caída en la producción medida en Toneladas Kilómetro Brutas del 1,9%. El precio de la energía eléctrica disminuyó un 4,6%, y su producción asociada un 1,8%. En el caso de la energía diésel, su precio también bajó un 7,5% y, su producción asociada un 2,4%.
- Cánones Adif: los cánones asociados a la utilización de líneas ferroviarias de la Red de Interés General han aumentado en 10 miles de euros, un +0,3% superior al año 2018. Los asociados a la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias crecen por valor de 0,3 millones de euros con respecto a 2018. En su conjunto esta partida incrementa el gasto en 0,4 millones de euros, un 6,8% más que en 2018.
- Los servicios prestados por Adif han caído 1,4 millones de euros frente a 2018, un -6,6%.
- El gasto asociado a operaciones en terminales Adif crecen a 2018 en 1,0 millones de euros (6,8%)
- El gasto agrupado en el concepto de resto de servicios crece respecto al año 2018 en 1,6 millones de euros, (+9,4%)
- Servicios de empresas del Grupo: esta partida de gasto registra 51,4 millones de euros, con una disminución respecto a 2018 de 0,5 millones de euros (-0,9%).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 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 2019 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 35,01 días (34,22 días en el ejercicio 2018).

Con todo ello se obtiene un resultado bruto de explotación (EBITDA) negativo por importe de 0,2 millones de euros, con una desviación positiva de 2,1 millones de euros, un +91,1% sobre el registrado en 2018.

La dotación a la amortización del año 2019 ascendió a 22,0 millones de euros. Los retiros de inmovilizado se situaron en 0,6 millones de euros, frente a los 2,8 millones de 2018.

Por su parte, el resultado financiero mejora en 17,8 millones de euros, como consecuencia de unos menores gastos financieros de 0,6 millones de euros por la favorable evolución de los tipos de interés, y por el registro de 17,2 millones de euros en ingresos financieros por la enajenación parcial, un 66%, de la participación en LOGIRAIL, mediante la venta de acciones a las empresas del grupo Renfe Viajeros (33%) y Renfe Fabricación y Mantenimiento (33%). Esta adquisición se ha debido a una reorganización de las participaciones de Logirail dentro del Grupo Renfe, en función de la actividad que realiza esta sociedad, que ha incrementado los trabajos realizados a la Sociedad, y para poder realizarle los encargos que se regulan en el artículo 33.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

En el ejercicio 2019, se han registrado apuntes en el epígrafe de resultados excepcionales por 1,6 millones de euros, derivados del cobro de la indemnización por los perjuicios ocasionados al Grupo Renfe en octubre de 2017 por el socavón en la estación de Bellvitge durante las obras de la línea de alta velocidad a Barcelona.

Finalmente, el resultado antes de impuestos se sitúa en -3,8 millones de euros. Esta cifra supone mejorar en 27 millones de euros (+87,8%) los resultados obtenidos por la Sociedad en el ejercicio 2018.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2019 vs 2018 de las principales magnitudes de tráfico, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Ingresos de Tráfico	201,46	206,99	-5,53	-2,7
	Otros Ingresos	18,25	12,44	5,82	46,8
+	TOTAL INGRESOS	**219,71**	**219,43**	**0,28**	**0,1**
	GASTOS				
	Personal	71,51	71,59	-0,08	-0,1
	Energía de tracción	36,58	39,47	-2,89	-7,3
	Cánones (2)	5,66	5,30	0,36	6,8
	Servicios Adif	19,65	21,05	-1,40	-6,6
	Servicios Intragrupo	51,38	51,85	-0,47	-0,9
	Tráfico de Mercancías en Puertos y Terminales	16,12	15,09	1,02	6,8
	Resto de Servicios	19,02	17,39	1,63	9,4
-	TOTAL GASTOS	**219,92**	**221,74**	**-1,82**	**-0,8**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**-0,21**	**-2,32**	**2,11**	**91,1**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	22,59	25,96	-3,37	-13,0
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-22,80**	**-28,28**	**5,48**	**19,4**
	Ingresos Financieros	18,60	1,37	17,23	>1000
	Gastos Financieros	2,75	3,32	-0,57	-17,2
+/-	Resultado Financiero	15,85	-1,95	17,80	913,1
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	1,61	-0,53	2,13	404,6
+/-	Resultados Excepcionales	1,58		1,58	100
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-3,76**	**-30,76**	**27,00**	**87,8**
-	Impuesto sobre Beneficios	-7,56	-8,04	0,49	6,1
=	**RESULTADO**	**3,80**	**-22,71**	**26,51**	**116,7**

Coeficientes de Cobertura

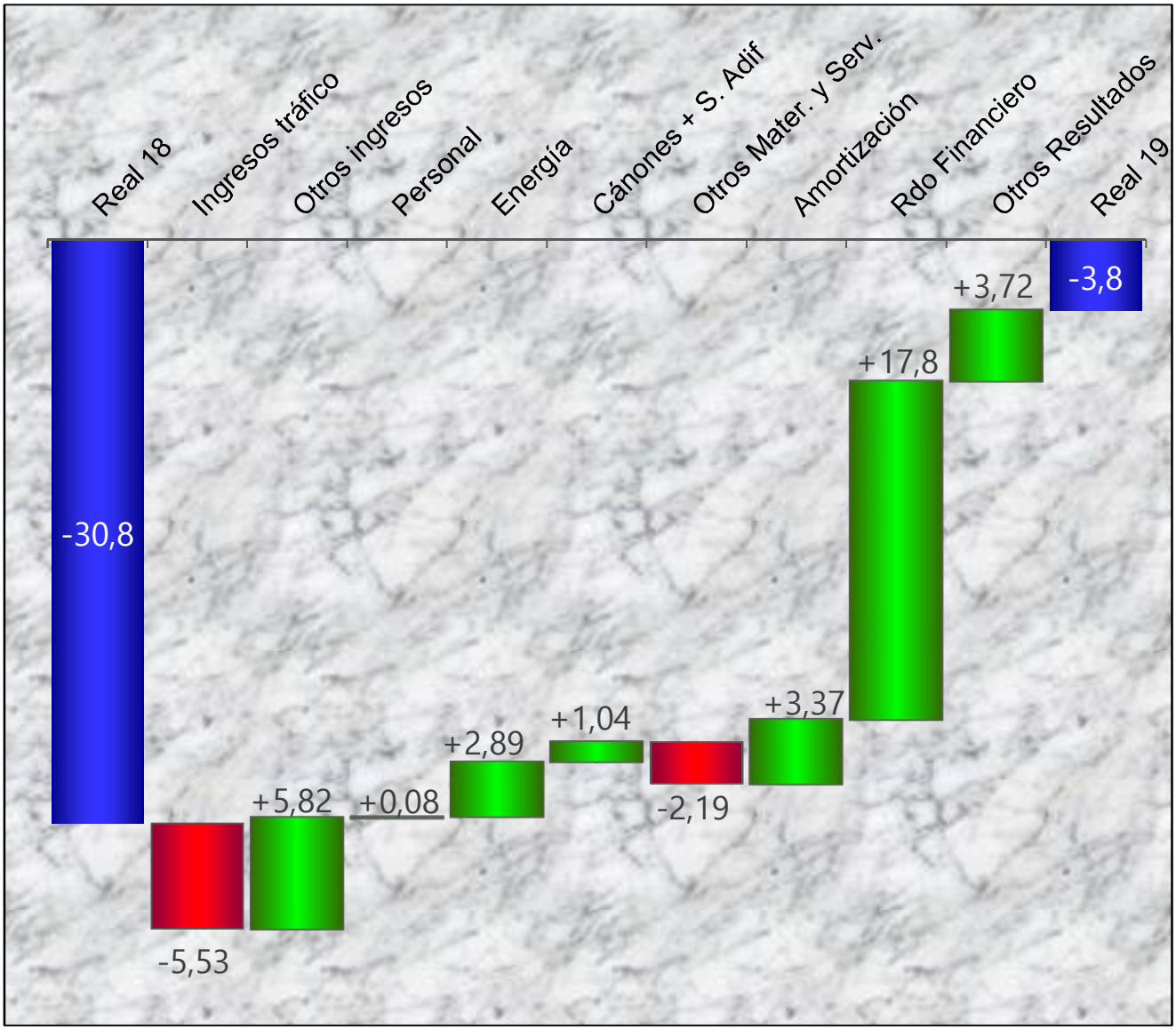
Al EBITDA(%)	99,9	99,0	**0,9**
Al EBIT (%)	90,6	88,6	**2,0**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	98,3	87,7	**10,6**
Al Resultado (%)	101,8	90,6	**11,1**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 71% Canon Infraestructura y 29% Canon IEstaciones.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2019 vs 2018
Renfe Mercancías, SME, S.A.

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2019 IMPORTE (miles Euros)	2019 % s/ TOTAL	2019 % ACUM.	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.
Total ADIF	**25.313,0**	22,6	22,6	23,8	23,8
Servicios ADIF	19.654,7	17,6		19,0	
Canon Infraestructura	4.001,7	3,6		3,6	
Canon Estaciones	1.656,6	1,5		1,2	
Servicios Intragrupo (*)	**51.378,6**	45,9	68,6	46,8	70,7
Tráfico de mercancías en puertos y terminales	**16.115,2**	14,4	83,0	13,6	84,3
Servicios Exteriores Integración U.T.E.s	**6.088,2**	5,4	88,4	5,1	89,3
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**1.647,0**	1,5	89,9	1,5	90,8
Canon util. líneas otros administradores	**1.330,8**	1,2	91,1	1,1	91,9
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**1.075,3**	1,0	92,1	0,7	92,6
Mantenimiento y Limpieza Material Rodante y Motor	**624,8**	0,6	92,6	0,5	93,0
Otros gastos tráfico de mercancías	**602,6**	0,5	93,2	0,6	93,6
Tributos	**424,9**	0,4	93,5	0,2	93,8
Trabajos Realizados por Terceros	**309,9**	0,3	93,8	0,2	94,0
Energía U.D.T.	**197,7**	0,2	94,0	0,2	94,2
Estudios y Consultorías	**164,6**	0,1	94,1	0,1	94,3
Resto	**6.555,6**	5,9	100,0	5,7	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**111.828,3**	**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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
INGRESOS DE TRÁFICO			
Millones de Euros	201,46	206,99	-2,7
Percepción Media (Céntimos de € / T.K.)	3,25	3,27	-0,7
TRÁFICO			
TEU (Miles de unidades equivalentes)	643	556	15,7
Toneladas (Miles)	17.009,5	18.318,8	-7,1
TEU - kilómetro (Millones)	237	206	15,3
Toneladas - Kilómetro (Millones)	6.201,3	6.324,0	-1,9
OFERTA			
T. K. B. (Millones)	15.269,4	15.567,9	-1,9
T. K. B. Diésel (Millones)	3.656,2	3.747,9	-2,4
T. K. B. Eléctricas (Millones)	11.613,2	11.820,0	-1,8
Kilómetros - Tren (Miles)	16.298,6	16.134,4	1,0
TB / Tren	937	965	-2,9
APROVECHAMIENTO			
TKN / TKB (%) (1)	40,6	40,6	-0,0
Ingresos / Km. Tren	12,36	12,83	-3,7
TN / Tren	380	392	-2,9
PERSONAL			
Número medio de personas	1.021,2	1.045,3	-2,3

(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

MERCADO INTERMODAL

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	2.601	2.018	28,9
Tráfico Nacional Terrestre	1.749	1.778	-1,7
Tráfico Nacional Total	**4.349,9**	**3.796,3**	**14,6**
Importación	1.190	1.034	15,1
Exportación	970	839	15,7
Tráfico Internacional Total	**2.159,7**	**1.872,1**	**15,4**
TOTAL	**6.509,6**	**5.668,4**	**14,8**

Toneladas Kilómetro (Millones)

CONCEPTO	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	1.064	789	34,8
Tráfico Nacional Terrestre	592	676	-12,4
Tráfico Nacional Total	**1.655,8**	**1.464,7**	**13,1**
Importación	348	293	18,9
Exportación	315	278	13,3
Tráfico Internacional Total	**663,4**	**571,2**	**16,1**
TOTAL	**2.319,2**	**2.035,9**	**13,9**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

VAGON COMPLETO

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	3.575	3.646	-2,0
CARBONES	682	2.277	-70,0
CARBONES Y GRANELES A.M.	784	986	-20,4
CEREALES	768	809	-5,0
AUTOS	553	530	4,2
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES	220	388	-43,3
PIEDRAS Y TIERRAS	529	528	0,3
CEMENTOS	706	701	0,7
PRODUCTOS QUÍMICOS	446	444	0,4
ACEITES	259	303	-14,5
MADERAS	245	234	4,8
BUTANO Y PROPANO	255	276	-7,6
PAPEL	40	115	-65,5
ABONOS	109	91	19,4
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	285	197	45,0
MINERALES	25	50	-50,2
CALIZAS	47	49	-2,5
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	22	24	-5,4
CENIZAS VOLANTES	12	61	-80,3
TTES. MILITARES	28	25	8,6
TRÁFICO NACIONAL	**9.591,1**	**11.733,6**	**-18,3**
IMPORTACIÓN	352	366	-3,9
EXPORTACIÓN	557	551	1,1
TRÁFICO INTERNACIONAL	**908,8**	**916,9**	**-0,9**
TOTAL	**10.500,0**	**12.650,5**	**-17,0**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

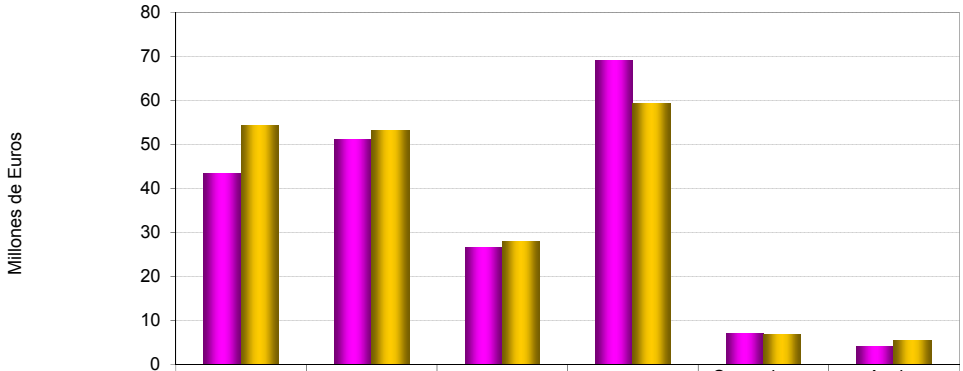
VAGON COMPLETO

Toneladas Kilómetro (Millones)

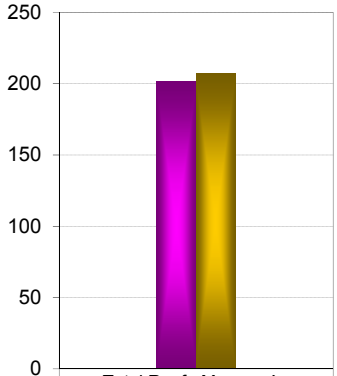
CONCEPTO	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	1.943	2.073	-6,3
AUTOS	294	300	-1,9
CARBONES	103	284	-63,7
MADERAS	212	200	6,0
CEREALES	185	170	8,5
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES	99	137	-28,2
CEMENTOS	129	133	-3,2
PRODUCTOS QUÍMICOS	143	143	-0,2
BUTANO Y PROPANO	128	130	-1,4
PAPEL	22	76	-71,0
ACEITES	72	79	-8,3
PIEDRAS Y TIERRAS	21	22	-2,9
CARBONES Y GRANELES A.M.	6	7	-22,6
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	75	46	64,8
ABONOS	31	29	9,7
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	7	8	-6,8
CENIZAS VOLANTES	5	24	-79,1
MINERALES	4	8	-51,5
TTES. MILITARES	17	12	46,1
CALIZAS	1	1	-1,8
TRÁFICO NACIONAL	**3.497,9**	**3.882,0**	**-9,9**
IMPORTACIÓN	158	163	-2,9
EXPORTACIÓN	226	243	-7,0
TRÁFICO INTERNACIONAL	**384,3**	**406,2**	**-5,4**
TOTAL	**3.882,1**	**4.288,1**	**-9,5**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos de tráfico Mercancías

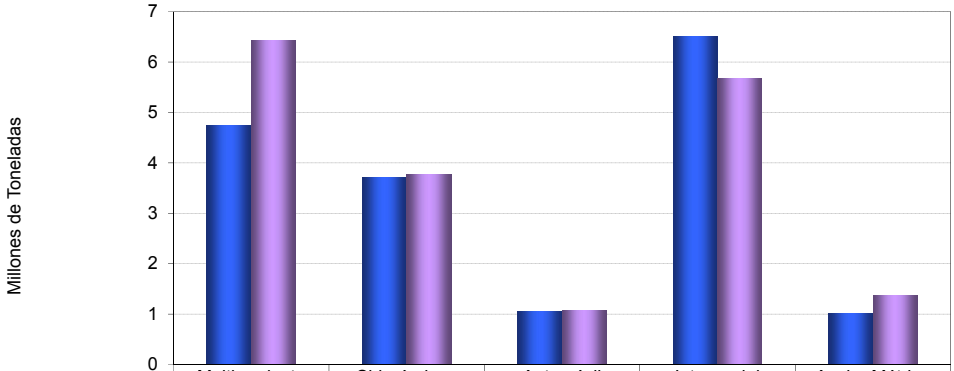


	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Operaciones UTE	Ancho Métrico
Año 2019	43,4	51,1	26,5	69,1	7,1	4,2
Año 2018	54,2	53,2	28,0	59,3	6,9	5,4

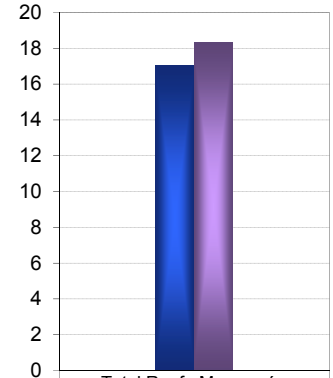


	Total Renfe Mercancías
Año 2019	201,5
Año 2018	207,0

Toneladas



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico
Año 2019	4,74	3,71	1,05	6,51	1,00
Año 2018	6,43	3,78	1,07	5,67	1,37

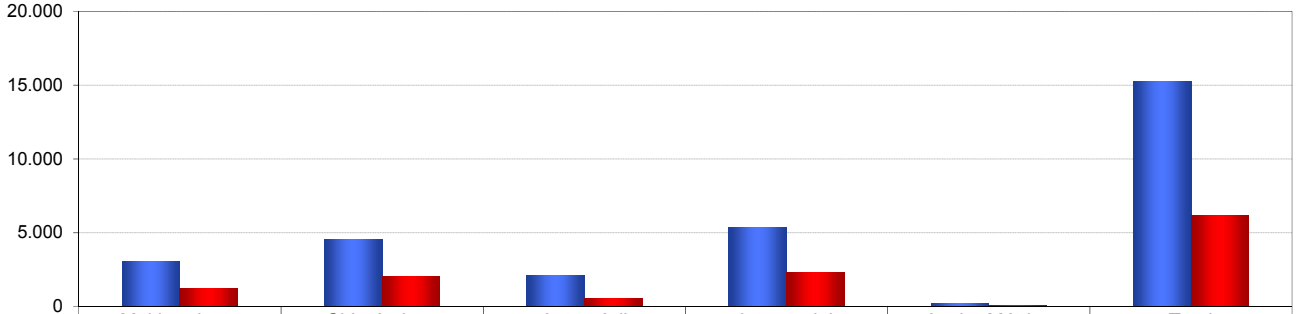


	Total Renfe Mercancías
Año 2019	17,0
Año 2018	18,3

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

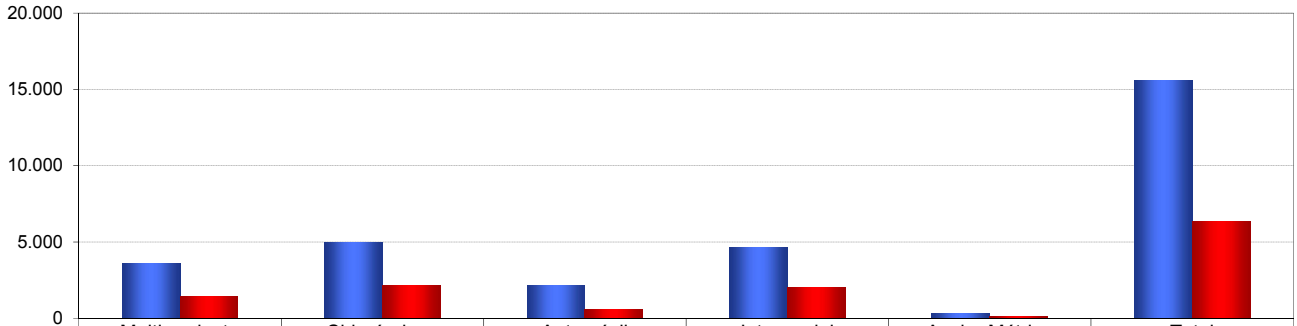
TKB: Millones de Toneladas Kilómetro Brutas
TKN: Millones deToneladas Kilómetro Netas

Año 2019
Tráfico



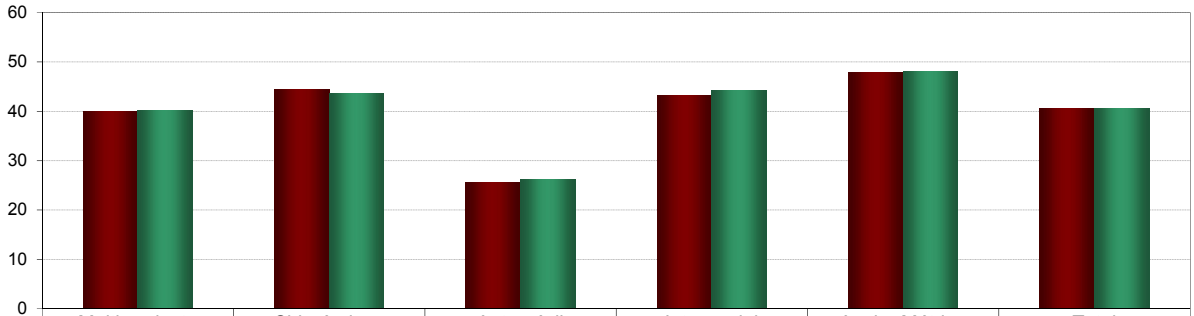
	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
TKB	3.050,7	4.548,7	2.081,6	5.370,4	218,0	15.269,4
TKN	1.221,9	2.022,3	533,5	2.319,2	104,4	6.201,3

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

Aprovechamiento(%)



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Ancho Métrico	Total
Año Actual	40,05	44,46	25,63	43,18	47,89	40,61
Año anterior	40,12	43,57	26,11	44,15	48,02	40,62

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

RENFE Mercancías, SME, S.A

CIERRE 2019	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	201.459	-352	201.107	201.107	
Ingresos de Tráfico	**201.459**	**-352**			
Alquileres y Cánones	5.996	-33	5.963	5.963	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	5	0	5	5	(4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	7.299	0	7.299	7.299	(4)
Otros Ingresos	1.052	-190	862	862	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	1.103	0	1.103	1.103	(1)
Convenios ADIF	2.800	-4	2.795	2.795	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	0	0	0	0	
Ingresos Varios	**18.254**	**-227**			
TOTAL INGRESOS	**219.714**	**-580**			
Personal (*)	71.509	-649	70.860	70.860	
Energía de Tracción	36.583	-128	36.456	35.772	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				684	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	0	0	0	0	(3)
Cánones	5.658	6	5.665	5.665	(2)
Servicios Adif	19.655	-437	19.218	19.218	(2)
Resto de Servicios	86.515	-133	86.382	86.382	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-846	-846	-846	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**219.921**	**-2.186**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**-207**	**1.607**			
Amortizaciones	22.028			22.028	
Retiros del Inmovilizado	390			390	(4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	175			175	(4)
Otros Resultados				1.584	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**-22.801**	**1.607**	**-21.194**	**-19.610**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	18.601			1.434	
Diferencias de cambio (ingreso)				0	
Gastos financieros	2.747			2.750	
Diferencias de cambio (gasto)				0	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				17.170	(5)
Resultado Financiero	**15.853**			**15.853**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	-580				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-2.186				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**1.607**	**-1.607**			
Ingresos Excepcionales	1.584				
Gastos Excepcionales	0			0	
Resultados Excepcionales	**1.584**			0	
Resultado antes de Impuestos	**-3.757**			**-3.757**	
Impuesto sobre Beneficios	-7.556			-7.556	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**3.799**			**3.799**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (10.724 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (147.036 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (684 miles de €)
(4) Resultados por enajenaciones y otros (6.738 miles de €)
(5) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (17.169 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2019 el importe realizado por la sociedad Renfe Mercancías, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 10.511,9 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	10.511,9
Inversiones financieras	
Total	**10.511,9**

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

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Grandes Reparaciones 2019	7.455,0	70,8
Plan de transformación de procesos y sistemas - Fase II	1.458,7	13,9
Reparación locomotora 252.015 por accidente	487,6	4,6
Cambio tensores y tracción reforzada en parque de Renfe Mercancías	406,8	3,9
Plan de fiabilidad locomotoras s/252	251,8	2,4
Refuerzo del conjunto de tracción de 434 vagones del mercado Multiproducto	158,3	1,5
Suministro e instalación aplicación de registro de vagones	110,5	1,1
Adquisición de 815 toldos de poliéster revestidos de PVC para vagones JJ5 y JJ92/93	62,4	0,6
Recrecido de 180 vagones tipo XX para transporte de madera	44,8	0,4
Adecuación de 14 vagones X7 para quitanieves	40,0	0,4
Refuerzo conjunto tracción vagones mercado Siderúrgico	18,4	0,2
Adquisición de mobiliario para dependencias	17,6	0,2

Además de las 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Modernización y mejoras de material	8.925,0	84,9
Otras inversiones	1.586,9	15,1
Total	**10.511,9**	**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	8.185,7	91,7
Locomotoras varias series	739,3	8,3
Total	**8.925,0**	**100,0**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.4. EMPRESAS PARTICIPADAS POR 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 grupos señalados consolidan en las cuentas del Grupo RENFE-Operadora consolidado.

Respecto de las primeras, aquellas en las que la participación supera el 50%, se incluye, para cada una de ellas, información sobre su actividad y principales magnitudes en el ejercicio 2019.

En concreto, se trata de:

DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN
PECOVASA RENFE Mercancías, S.M.E., S.A.	85,45%

Hay que destacar que, en este ejercicio 2019, la sociedad RENFE Mercancías ha procedido a realizar la desinversión del 66% de su participación accionarial en su empresa filial LOGIRAIL, SME, S.A., mediante la venta de dicho porcentaje de acciones a las empresas del propio Grupo Renfe, RENFE Viajeros (33%) y RENFE Fabricación y Mantenimiento (33%).

Respecto de las segundas, aquellas en las que la participación no supera el 50%, la relación y el porcentaje de participación de RENFE Mercancías en las mismas, es la siguiente:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN RENFE MERCANCÍAS SME, S.A.
Conterail, S.A.	50%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	49%
Construrail, S.A.	49%
Alfil Logistics, S.A.	40%
SEMAT, S.A.	36,36%
Logirail, SME, S.A.	34%
TRANSFESA, S.A.	20,36%
Intercontainer Interfrigo,S.A.(en liquidación)	3,89%

6.4.1. PECOVASA RENFE MERCANCÍAS, SME, S.A.

6.4.1.1. Introducción

La Sociedad fue creada el 4 de julio 1988, estando la estructura accionarial repartida de la siguiente forma: RENFE Mercancías SME, S.A. con un 85,45%, Deutsche Bahn Ibérica Holding con un 14,55%.

Su actividad principal consiste en la prestación de servicios logísticos integrales especializados en el transporte ferroviario de automóviles y gestión de centros logísticos para el automóvil.

6.4.1.2. Resultados y Principales Magnitudes

Al cierre de 2019, la cifra de negocio se sitúa en 13.547 miles de euros, casi un 10,3% por debajo de la cifra alcanzada en el ejercicio anterior, donde esta magnitud se situó en 15.108 miles de euros.

El volumen de vehículos transportados por la Sociedad ha sido de 228.268 unidades, lo que supone una disminución con respecto al ejercicio anterior de un 9,95%. Este descenso está motivado principalmente por la caída de matriculaciones en España durante el ejercicio 2019 en un 4,8% y por los mantenimientos preventivos realizados a parte del parque de vagones de la Sociedad.

La Sociedad ha visto reducirse sus resultados, pasando de un resultado de explotación de 501 miles de euros en 2018 a 256 miles de euros en 2019.

De esta forma, la Sociedad registra al finalizar el ejercicio unos beneficios después de impuestos de 191 miles de euros, frente a 381 miles de euros en 2018.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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:

- 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 2019 han sido los siguientes:

	Miles de Euros
Balance	
Inmovilizado	3.113
Cuentas a cobrar	1.793
Periodificaciones	6
Tesorería	738
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-191
Capital	60
Deudas a LP	2.658
Proveedores	3.122
Cuenta de Resultados	
Ventas	15.284
Otros ingresos	1
Aprovisionamientos	0
Gastos de Personal	0
Servicios exteriores	-14.861
Amortización	-513
Gastos Financieros	-67

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2019 arroja una pérdida de 156 miles de 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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 2019 han sido los siguientes:

	Miles de Euros
Balance	
Inmovilizado	225
Cuentas a cobrar	1.193
Periodificaciones	407
Tesorería	879
Capital	1.200
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	678
Deudas a LP	3
Proveedores	823
Cuenta de Resultados	
Ventas	3.638
Otros ingresos	2
Aprovisionamientos	-1.106
Gastos de Personal	-935
Servicios exteriores	-1.249
Tributos	-11
Amortizaciones	-128
Gastos Financieros	0

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2019 arroja un beneficio de 211 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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 2019 han sido los siguientes:

	Miles de Euros
Balance	
Inmovilizado	9
Cuentas a cobrar	82
Periodificaciones	5
Tesorería	76
Capital	274
Resultados	-212
Deudas a LP	1
Proveedores	109
Cuenta de Resultados	
Ventas	187
Aprovisionamientos	-46
Gastos de Personal	-55
Servicios exteriores	-158
Amortizaciones	-7
Gastos Financieros	0

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2019 arroja una pérdida de 79 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).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE **Maniobras SAV** en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2019 han sido los siguientes:

Miles de euros

Balance

Inmovilizado	3
Cuentas a cobrar	717
Periodificaciones	1
Tesorería	757
Capital	540
Resultados	516
Deudas a LP	0
Proveedores	422

Cuenta de Resultados

Ventas	2.120
Otros ingresos	19
Aprovisionamientos	-206
Gastos de Personal	-1.164
Servicios exteriores	-571
Amortizaciones	-1
Gastos Financieros	0

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2019 arroja un beneficio de 197 miles de euros.

Esta UTE se constituyó el 27 de noviembre de 2017, para la ejecución del 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE **Terminal Constanti 2** en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2019 han sido los siguientes:

	Miles de Euros
Balance	
Inmovilizado	8
Cuentas a cobrar	530
Periodificaciones	4
Tesorería	558
Capital	750
Resultados	-75
Deudas a LP	0
Proveedores	425
Cuenta de Resultados	
Ventas	430
Otros ingresos	8
Aprovisionamientos	-41
Gastos de Personal	-150
Servicios exteriores	-319
Tributos	-1
Amortizaciones	0
Gastos Financieros	-2

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2019 arroja una pérdida de 75 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 26 de julio de 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE **Terminal GRANOLLERS** en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2019 han sido los siguientes:

	Miles de Euros
Balance	
Inmovilizado	10
Cuentas a cobrar	553
Periodificaciones	80
Tesorería	258
Capital	540
Resultados	-13
Deudas a LP	0
Proveedores	374
Cuenta de Resultados	
Ventas	449
Otros ingresos	20
Aprovisionamientos	-35
Gastos de Personal	-162
Servicios exteriores	-283
Tributos	0
Amortizaciones	-1
Gastos Financieros	-1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2019 arroja una pérdida de 13 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 12 de junio de 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.6. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE MERCANCÍAS, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2019

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	D. JOSE GARCÍA GARCÍA.
	D. JOAN TORRES CAROL.
	D. ALVARO RODRÍGUEZ DAPENA.
	Dª ASUNCIÓN CUERVO PINNA
	D. KOLDO GARCÍA IZAGUIRRE
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7. RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SME, S.A.

7.1. INTRODUCCIÓN

Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A., 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.

Gestiona el acceso a las instalaciones de mantenimiento ferroviario y las solicitudes de prestación de servicios a los nuevos operadores de transporte de viajeros por ferrocarril, dando respuesta a las obligaciones derivadas de la liberalización de los servicios ferroviarios.

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 la sociedad.
- Contrataciones con la Industria Privada.
- Para determinadas series, coexisten ambos modos de mantenimiento (Interno y Externo).

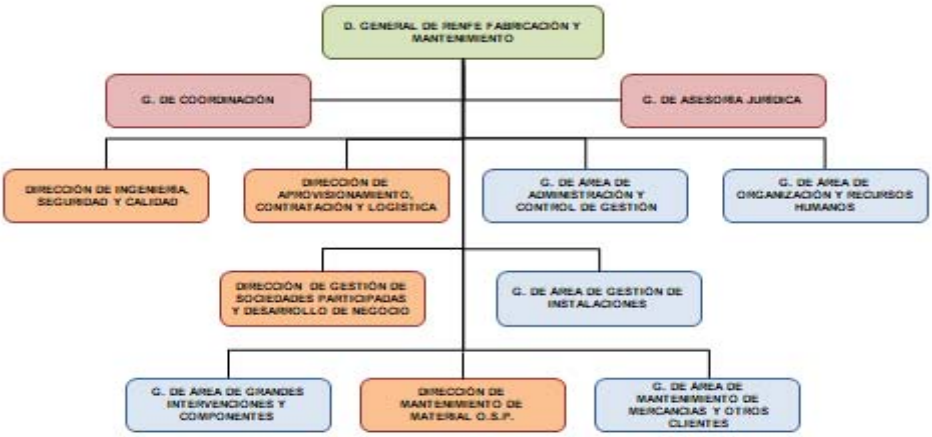
Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM):

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.

Renfe Fabricación y Mantenimiento tiene una organización estructurada con el propósito 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es



Las áreas de mantenimiento son;

- La Dirección de Mantenimiento de Material de Obligaciones de Servicio Público, que aglutina las Gerencias de Mantenimiento de Cercanías Madrid, Rodalíes Cataluña, Norte y Centro-Sur.

- 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.

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.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la Sociedad de Fabricación y Mantenimiento en el ejercicio 2019, 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

Liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril

Con objeto de dar respuesta a las obligaciones derivadas de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, Renfe Fabricación y Mantenimiento publicó el catálogo de precios y servicios de sus instalaciones de mantenimiento ferroviario.

La información está disponible en la web de la compañía, e incluye la relación de instalaciones clasificadas en función de la actividad que realizan (mantenimiento ligero, pesado, otras instalaciones y vías de apartado, si bien éstas últimas serán gestionadas por ADIF), así como el procedimiento para solicitar la prestación de los servicios ofrecidos.

En dicho procedimiento se establecen las condiciones de acceso y prestación de los servicios de manera transparente, objetiva y no discriminatoria, facilitando a los nuevos operadores la certidumbre necesaria para la realización de sus operaciones ferroviarias futuras, dentro del contexto de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril a partir de diciembre de 2020.

Este proceso supone un avance en la mejora de la gestión de la capacidad disponible de las instalaciones de mantenimiento y el establecimiento de un sistema que permitirá compatibilizar las operaciones de mantenimiento del parque del Grupo RENFE y de las distintas empresas ferroviarias.

Modernización de los Sistemas de Información

El Plan de Sistemas es un proyecto de desarrollo e implantación de una herramienta de soporte a las actividades de gestión del Sistema de Gestión del Mantenimiento y forma parte de una de las líneas estratégicas de RENFE Operadora para la innovación en el mantenimiento.

Constituye el entorno donde se centralizará a futuro el tratamiento de toda la información necesaria para la toma de decisión en la gestión de la actividad del mantenimiento.

El desarrollo del Plan de Sistemas que implementa sus primeras fases en el ejercicio 2019, supone una evolución tecnológica, un cambio en los procesos de gestión y constituye en sí misma un impulso en la transformación digital de la sociedad.

Los objetivos del plan de Sistemas, son los siguientes:

- Solventar la obsolescencia tecnológica de los sistemas de información y facilitar una herramienta evolucionada como soporte a la gestión funcional de las distintas áreas.
- Impulsar una línea estratégica de evolución hacia las nuevas tecnologías en la gestión de un sistema de gestión del mantenimiento (SGM), para una división

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

industrial, como referencia en su responsabilidad de Entidad Encargada de Mantenimiento.

- Evolucionar en los procesos de ejecución del mantenimiento, hacia una innovación y digitalización del proceso productivo en su definición y desarrollo, imputación de recursos y retorno de la experiencia. Cambio cultural en el buen hacer del mantenimiento desde la transversalidad de los procesos.
- Cuadro de mando Operativo, para la vigilancia y control de los resultados técnicos y económicos en la gestión del mantenimiento propio y de la ejecución del mantenimiento de otras empresas (Sociedades y Fabricantes).
- Información integrada, única y no redundante, homogénea y uniforme, compartida con operadores y mantenedores, como corazón del negocio de la Fabricación y Mantenimiento del material ferroviario.

Actuaciones Medioambientales y de Eficiencia Energética:

Durante el año 2019 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones en materia de medio ambiente y eficiencia energética:

- Coordinación del Sistema de Gestión Ambiental en los 48 centros con certificado ambiental.
- Plan de acciones correctivas de la auditoria externa del SGA (en elaboración).
- Remedición de suelos: Control y seguimiento de los proyectos de remedición en curso.
- Vertidos:
    - En licitación la adecuación de la red de vertidos de Can Tunis Motor, Tarragona y Valencia.
    - En ejecución red vertidos Humanes e Irún y la redacción del proyecto de nueva EDAR de Sevilla Motor.
- Proyectos integrales de iluminación con tecnología LED:
    - Ejecución de los proyectos integrales en Santa Catalina I y II y BMI de Villaverde.
    - Valoración ofertas técnicas proyectos de los talleres de Vilanova, Redondela, Miranda Motor y Valencia.
- Proyecto estratégico MT6 (Sistema de Gestión de la Energía): elaboración ET licitación Fase I.
- Plan de Gestión Sostenible del Agua en las BM de Andalucía.
- Proyecto piloto de energía solar fotovoltaica para ACS, mediante paneles solares parabólicos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Sistema de Gestión Integrado de Mantenimiento (Calidad):

Renfe Mantenimiento cuenta con la certificación ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015. Durante 2019 ha mantenido y renovado la certificación unificada de Renfe Fabricación y Mantenimiento para todos sus centros de Mantenimiento, ampliando la certificación a las nuevas instalaciones de la BMI de Valladolid, con el certificado de AENOR ER-0505/1997 y análogamente se ha mantenido y renovado la certificación AENOR GA-2011/0064 para los 47 centros más importantes de la empresa.

Entre las actividades certificadas se encuentra:

- La fabricación, transformaciones, pintado y modificaciones.
- El mantenimiento integral preventivo, correctivo, visitas/inspecciones de seguridad, asistencia técnica en línea y asistencia en accidentes.
- La reparación y pruebas de componentes de los subsistemas de vehículos ferroviarios.
- La gestión de proyectos de construcción de talleres e instalaciones para el mantenimiento de vehículos ferroviarios.
- La reparación y pruebas de máquinas eléctricas rotativas y motores térmicos, equipos y componentes mecánicos.
- La calibración de equipos de medición y ensayo y la producción de rótulos autoadhesivos relacionados con el sector ferroviario.
- La consultoría técnica en ingeniería de mantenimiento ferroviario.
- El montaje del sistema de frenado 3d y FAT en vagones de ancho métrico.

Certificación como Entidad Encargada de Mantenimiento:

Se mantiene el certificado a Renfe Fabricación y Mantenimiento como Entidad Encargada de Mantenimiento, según Reglamento (UE) 445/2011, por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para todas las funciones:

- Función de gestión (referencia ES/31/0015/0007).
- Función de desarrollo del mantenimiento (referencia ES/33/2015/002).
- Función de gestión del mantenimiento (referencia ES/33/2015/001).
- Función de ejecución de mantenimiento ES/32/2015/002).

Durante el pasado año 2019, se ha adaptado la estructura documental del sistema de gestión del mantenimiento a los últimos cambios organizativos, planificándose además la adaptación para certificarse bajo el nuevo reglamento de ejecución (UE) 2019/779 que deroga al anterior reglamento (UE) 445/2011, y que entrará en vigor a partir del 16 de junio de 2020. Este hito representa ser la Entidad Encargada de Mantenimiento certificada para todo el parque del Grupo RENFE.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Plan Anual de Seguridad 2019

Renfe diseñó este Plan Anual de Seguridad con el objetivo de:

1.- Comprobar regularmente que el Sistema de Gestión del Mantenimiento es adecuado y eficaz en la gestión de la seguridad de la Entidad Encargada de Mantenimiento, de acuerdo con la política y objetivos de seguridad, su correcta interpretación, promoviendo una cultura de la seguridad positiva.

2.- Comprometer a toda la organización en el cumplimiento de los objetivos de seguridad para la disminución progresiva de la accidentabilidad ferroviaria en explotación e igualmente, en los movimientos de los vehículos en las instalaciones gestionadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento.

3.- Establecer las líneas estratégicas y programas de acción para el año 2019 que permitan el cumplimiento de los objetivos de seguridad, fomentando la participación de todos los actores en el mantenimiento del material y gestión de las Instalaciones, mediante el reconocimiento de las buenas prácticas.

4.- Analizar y valorar el retorno de la experiencia, aprendida para promover la mejora continua del Sistema de Gestión del Mantenimiento desde la planificación, vigilancia y coordinación de la seguridad operativa en Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Se analiza mensualmente el seguimiento de las acciones establecidas para realizar una gestión proactiva de los riesgos técnicos y humanos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RESULTADOS ECONÓMICOS

INGRESOS

El volumen total de ingresos registrado en el año 2019 es de 711,4 millones de euros, suponiendo una cifra de negocios similar a la de 2018 que fue de 711,1.

En lo que se refiere a ingresos externos se produce un notable descenso de ingresos de 10,1 millones de euros, pasando de 44,3 en 2018 a 34,2 millones en 2019.

El principal motivo de esta desviación se debe a que en este año se han realizado las últimas 3 actuaciones overhaul de la serie 103, mientras que en 2018 se realizaron 11, lo que conlleva unos menores ingresos de 6,5 millones de euros.

También destaca una menor facturación en penalizaciones a mantenedores externos, así como en pruebas y homologaciones de trenes nuevos y en gestión de instalaciones como consecuencia de los nuevos acuerdos alcanzados en 2019, junto a una reducción en las grandes intervenciones de vehículos de ADIF.

Se han mantenido los niveles de ingresos de otras actividades relevantes como reparación de componentes y prestación de servicios de mantenimiento a terceros.

En lo referente a los ingresos con clientes intragrupo (Viajeros, Mercancías y Alquiler de Material), ascienden a 677,1 millones de euros, aumentando respecto a 2018 en 10,3 millones.

Con el principal cliente, Renfe Viajeros, se han facturado 614,3 millones de euros, superando en 9,6 millones la cifra de 2018.

Cabe destacar el incremento de ingresos, 7,2 millones, por actividad del parque de Viajeros.

Asimismo, hay que mencionar el incremento en trabajos para activos de esa sociedad (sin incluir intervenciones de segundo nivel), en 4,9 millones, especialmente por los nuevos proyectos para la mejora de la fiabilidad del parque antiguo y del interiorismo del parque de Ancho Métrico.

Por último, la facturación en intervenciones de segundo nivel ha disminuido en 7,2 M€, respecto a 2018. En esta disminución hay que tener en cuenta que en 2019 se han acometido intervenciones de vehículos más antiguos, lo que las hace más complejas y con una mayor estadía en las intervenciones.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Con el cliente Renfe Mercancías, se ha producido una disminución de ingresos respecto a 2018 de 0,5 millones de euros, que se relaciona con la menor facturación en locomotoras, -0,6 millones de euros, debido a una caída en la actividad en primer y segundo nivel de su parque, mientras que en vagones la facturación se incrementa en 0,1 millones de euros, como consecuencia de un aumento en actividad y reparaciones correctivas que compensan el descenso en las reparaciones de segundo nivel de vagones.

Con el cliente Renfe Alquiler de Material Ferroviario, se ha aumentado la facturación en un 11,1%, pasando de 11,9 millones de euros en 2018 a 13,2 millones, por incremento en reparaciones de segundo nivel, especialmente de automotores 592.

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 715,8 millones de euros, lo que representa un aumento de 12,3 millones (1,7%) respecto a 2018.

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 166,0 millones de euros, lo que significa un aumento de 1,3 millones frente a 2018, a pesar de la reducción de agentes medios empleados, pasando de 3.168 a 3.135. Los motivos de este aumento de gasto son la subida salarial de 2019, los nuevos topes máximos de cotización a la seguridad social que han subido un 7% y otros costes como la provisión realizada por demandas.

Otros Materiales y Servicios

Durante 2019, el consumo de materiales ha aumentado respecto a 2018 en 0,1 millones de euros.

Teniendo en cuenta la menor producción de intervenciones de segundo nivel, encontramos que este crecimiento responde a la mayor realización de proyectos de inversión (Ancho Métrico, Falibilidad del parque y Reparaciones accidentales), y a un mayor gasto en primer nivel de mantenimiento, relacionado con la internalización del mantenimiento de Civias 465 en Madrid, y con un incremento significativo en el mantenimiento correctivo y renovación de repuestos obsoletos, como consecuencia de la mayor antigüedad del parque mantenido.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el caso de los servicios externos, el aumento registrado es de un 2,5%, destacando el incremento de la actividad de los trenes de Viajeros mantenidos por empresas externas, la reparación de vagones por terceros y la externalización de reparaciones de componentes.

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 2019 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 2019 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 57,60 días (56,91 días en el ejercicio 2018).

Como consecuencia de la evolución registrada en los ingresos y los gastos comentada anteriormente, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en 2019 es de -4,4 millones de euros, disminuyendo en 12 millones el de 2018.

Por su parte, la dotación a la amortización del año 2019 se sitúa en 19,6 millones de euros.

El Resultado financiero del 2019 asciende a 6,4 millones de euros, mejorando en 1,7 millones el del 2018, como consecuencia de un aumento de los dividendos de empresas participadas. También destacan unos menores Gastos Financieros derivados de la disminución de la cifra de endeudamiento del Grupo y 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 -12.9 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2019 vs 2018 de las principales magnitudes así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Mantenimiento y Reparación Intragrupo	543,62	530,70	12,92	2,4
	Grandes Reparaciones y otros trabajos al Grupo	133,50	136,10	-2,60	-1,9
	Mantenimiento y Reparación a Terceros	17,76	25,06	-7,30	-29,1
	Ingresos de la Actividad	694,89	691,87	3,02	0,4
	Ingresos Varios	16,49	19,27	-2,77	-14,4
+	TOTAL INGRESOS	**711,38**	**711,13**	**0,25**	**0,0**
	GASTOS				
	Personal	165,99	164,67	1,32	0,8
	Servicios Adif (excepto energía) (2)	1,11	1,27	-0,16	-13,0
	Consumo de Materiales	78,93	78,80	0,13	0,2
	Servicios Intragrupo	37,68	37,49	0,18	0,5
	Reparación y Conservación Intalac. Fijas	20,87	20,47	0,40	2,0
	Mantenimiento de Material	381,47	373,24	8,23	2,2
	Resto de Servicios	29,77	27,62	2,15	7,8
-	TOTAL GASTOS	**715,82**	**703,56**	**12,26**	**1,7**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**-4,43**	**7,57**	**-12,01**	**-158,6**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	19,59	20,81	-1,22	-5,9
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-24,02**	**-13,24**	**-10,79**	**-81,5**
	Ingresos Financieros	8,90	7,64	1,26	16,4
	Gastos Financieros	2,50	2,97	-0,46	-15,6
+/-	Resultado Financiero	6,40	4,68	1,72	36,8
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	4,75	10,47	-5,73	-54,7
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-12,87**	**1,92**	**-14,79**	**-771,4**
-	Impuesto sobre Beneficios	-5,20	-3,99	-1,21	-30,2
=	**RESULTADO**	**-7,67**	**5,91**	**-13,58**	**-229,8**

Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	99,4	101,1	**-1,7**
Al EBIT (%)	96,7	98,2	**-1,4**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	98,2	100,3	**-2,0**
Al Resultado (%)	98,9	100,8	**-1,9**

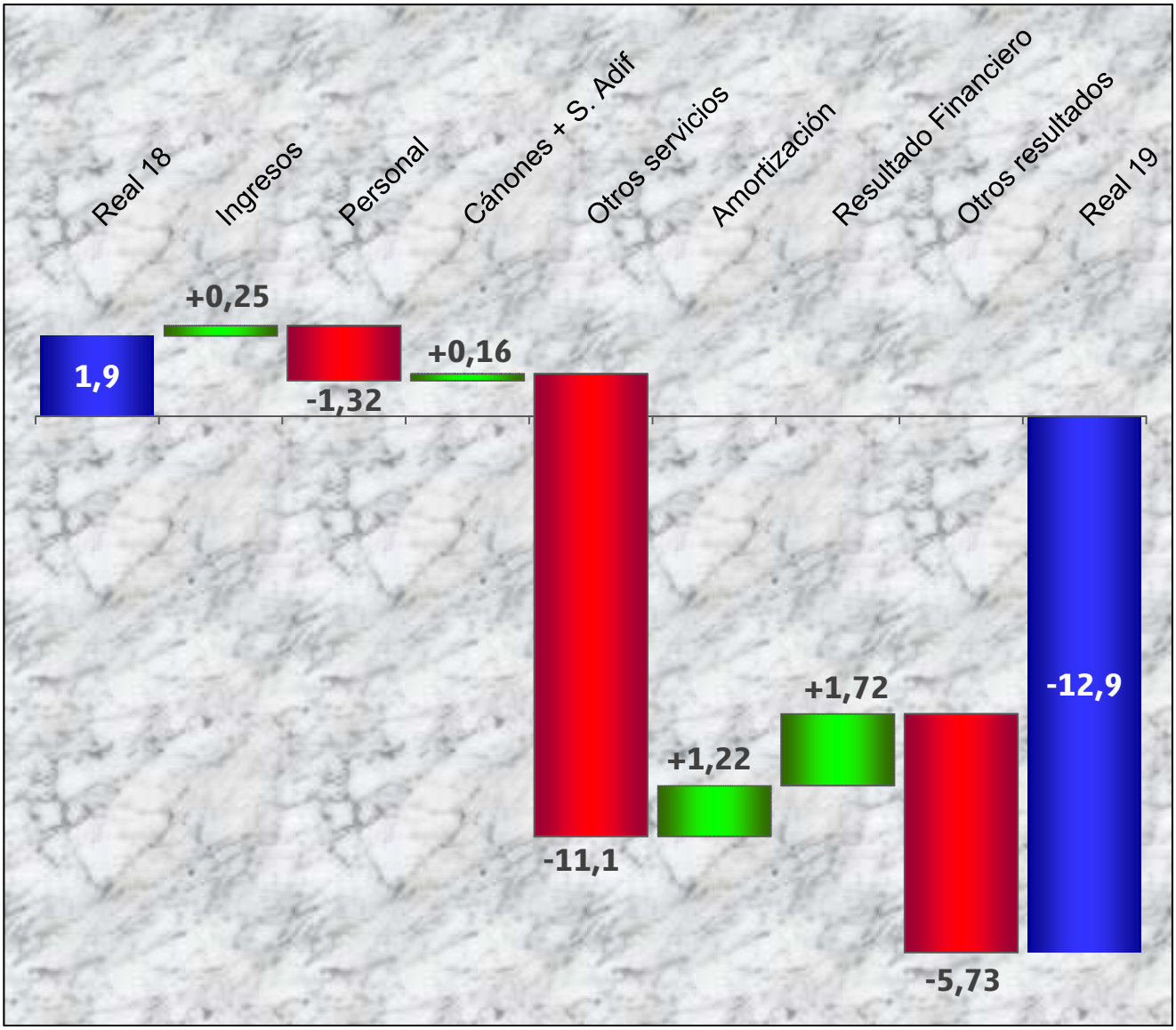
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 98% Servicios Adif.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos 2019 vs 2018

RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.

(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Fabricación y Mantenimiento,SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2019 IMPORTE (miles Euros)	2019 % s/ TOTAL	2019 % ACUM.	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.
Total ADIF	**1.105,7**	0,2	0,2	0,2	0,2
Servicios ADIF	1.082,7	0,2		0,2	
Canon Estaciones	23,0	0,0		0,0	
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**381.471,2**	69,4	69,6	69,3	69,5
Consumo de Materiales de Almacen	**78.929,5**	14,4	83,9	14,6	84,1
Servicios Intragrupo (*)	**37.675,9**	6,9	90,8	7,0	91,1
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**20.873,4**	3,8	94,6	3,8	94,9
Energía U.D.T.	**10.249,6**	1,9	96,4	2,0	96,8
Trabajos Realizados por Terceros	**10.181,5**	1,9	98,3	1,7	98,6
Tributos	**1.644,4**	0,3	98,6	0,2	98,8
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**1.832,7**	0,3	98,9	0,2	99,0
Estudios y Consultorías	**571,0**	0,1	99,0	0,1	99,1
Resto	**5.293,9**	1,0	100,0	0,9	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**549.829,0**	**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	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	3.135,2	3.168,0	-1,0

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Ingresos de la Actividad	694.889	962	695.852	695.852	
Alquileres y Cánones	3.371	62	3.433	3.433	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	27	0	27	27	(5)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(5)
Otros Ingresos	9.950	-729	9.221	9.221	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	47	0	47	47	(1)
Convenios ADIF	2.774	0	2.774	2.774	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	325	0	325	325	
Ingresos Varios	**16.494**	**-667**			
TOTAL INGRESOS	**711.383**	**296**			
Personal (*)	165.988	390	166.378	166.378	
Consumo de Materiales de Almacén	78.930	0	78.930	78.930	(3)
Cánones	23	4	27	27	(2)
Servicios Adif	1.083	-87	995	995	(2)
Resto de Servicios	469.794	-4.761	465.033	465.033	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		0	0	0	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**715.817**	**-4.454**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**-4.434**	**4.749**			
Amortizaciones	19.536			19.536	
Retiros del Inmovilizado	51			51	(5)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(5)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**-24.021**	**4.749**	**-19.271**	**-19.271**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	8.901			8.901	
Gastos financieros	2.502			2.472	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				30	(4)
Resultado Financiero	**6.399**			**6.399**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	296				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-4.454				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**4.749**	**-4.749**			
Ingresos Excepcionales	0	0			
Gastos Excepcionales	0	0			
Resultados Excepcionales	**0**	**0**			
Resultado antes de Impuestos	**-12.872**			**-12.872**	
Impuesto sobre Beneficios	-5.200			-5.200	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-7.672**			**-7.672**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (15.475 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (466.056 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (78.930 miles de €)
(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (30 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (-24 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2019, el importe ejecutado por la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 23.394,4 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	14.725,3
Inversiones financieras	8.669,1
Total	**23.394,4**

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	%
Adquisicion del 33% de las acciones de Logirail, SME, S.A.	8.669,1	37,1
Suministro de piezas de parque para series 114, 130, 450, 3600, 3800, 2600, 599, Civia, 130 y 449	1.711,6	7,3
Reposición de activos en las BM de Madrid	1.590,9	6,8
Motorización de desvíos en ancho ibérico en BM Fuencarral	1.264,3	5,4
Suministro e instalación de tecnología led en las BM de Miranda de Ebro, Redondela, Vilanova, Santa Catalina II y BMI Madrid	881,8	3,8
Evolución y ampliación sisrtema Máximo	585,6	2,5
Ampliación playa de vías y nuevo túnel de lavado Santa Catalina II	507,1	2,2
Adaptación de la BM Valencia Fuente de San Luis para instalar torno de foso de doble ancho	360,7	1,5
Obra de instalación de un sistema de calefacción por radiación en la BMI Villaverde	353,9	1,5
Redacción de proyecto constructivo del nuevo taller de AV Fuencarral	269,3	1,2
Adecuación instalación alta y baja tensión GMI Norte	247,3	1,1
Obras de acondicionamiento de las naves de las BM de Sevilla Automotor y Sevilla Motor	242,7	1,0
Sum. de elementos críticos para tornos de BM Sta. Catalina AV, Atocha Autopropulsado, Zaragoza y Fuencarral Motor	236,6	1,0

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El más significativo se corresponde con la adquisición de una participación del 33% en el capital de Logirail, SME, S.A., empresa del Grupo RENFE, con la que se favorece la asunción por parte de esta sociedad de los encargos que le pudieren realizar tanto RENFE Mercancías, SME, S.A., como hasta ahora, como RENFE Viajeros SME, S.A. y RENFE Fabricación y Mantenimiento SME, S.A., al amparo de lo establecido en el artículo 33.3 de la Ley de Contratos del Sector Público.

Del resto de inversiones, la práctica totalidad de los proyectos corresponden a actuaciones que permitan incrementar la productividad o la capacidad de las instalaciones y 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.

También se incluye una actuación que 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 (Evolución y ampliación del sistema Máximo).

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2019 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevos talleres y mejoras de los actuales	11.755,1	50,2
Piezas de parque	1.979,5	8,5
Otras Inversiones (sistemas)	990,7	4,2
Inversiones financieras Intragrupo	8.669,1	37,1
Total	**23.394,4**	**100,0**

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.4. EMPRESAS PARTICIPADAS POR RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO

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 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 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 2019, las cinco sociedades participadas de mantenimiento activas (Nertus, Actren, Btren, Irvia y Erion) tuvieron unas ventas conjuntas de 247,7 millones de euros (224,9 millones en 2018), un EBIT de 29,9 millones de euros (21,8 millones en 2018) y un beneficio después de impuestos de 22,5 millones de euros (16,3 millones en 2018). Renfe Fabricación y Mantenimiento ha percibido durante 2019 unos dividendos de 8,8 millones de euros (7,6 millones en 2018), que se han incorporado a los ingresos financieros del ejercicio.

Por otra parte, la sociedad Albitren, cuya liquidación se acordó el 5 de noviembre de 2014, cesó su actividad durante 2015.

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 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 S.A. en Cornellá de Llobregat (78 unidades de Cercanías S/447), Madrid-Atocha (84 unidades de Cercanías Civia S/465, en UTE con Actren), Madrid-Santa Catalina y La Sagra (26 trenes de alta velocidad S/103).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Resultados Económicos

En el ejercicio 2018-2019 Nertus ha alcanzado una cifra de ventas de 60,1 millones de euros, lo que supone un aumento del 3,8% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 57,9 millones. Este crecimiento se debe fundamentalmente al aumento de actividad en todos los proyectos.

El EBIT en este periodo ha sido de 11,0 millones de euros (6,5 millones en 2017-18; aumento del 68,16%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 8,2 millones de euros, frente a 4,9 millones el ejercicio anterior (aumento del 69,0%).

La plantilla a 30 de septiembre de 2019 era de 532 personas (574 a 30-9-2018). Durante el ejercicio 2018-2019, la plantilla media fue de 554 personas (568 en el ejercicio 2017-2018).

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 FERROCARRILES S.A. (CAF) y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO S.A. Su capital social es de 3 millones de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en múltiples instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A.: Humanes (78 unidades de Cercanías S/446, en UTE con Btren), Madrid-Atocha (84 unidades de Cercanías Civia S/465, en UTE con Nertus), Madrid-Santa Catalina, La Sagra, Madrid-Fuencarral A.V. y Barcelona Can Tunis A.V. (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 (90 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 2019 Actren ha alcanzado una cifra de ventas de 88,1 millones de euros, lo que supone un aumento del 7,7% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 81,8 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 1,6 millones de euros (2,8 millones en 2018), con una disminución del 43,4%. Esta caída del resultado operativo se debe, principalmente, al peor desempeño económico de los proyectos de

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

mantenimiento de los trenes de media distancia, especialmente por el plan de acción sobre los servicios prestados en Extremadura (S/598 y S/599).

El beneficio después de impuestos ascendió a 1,2 millones de euros, frente a 2,3 millones el ejercicio anterior (disminución del 47,8%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2019 era de 546 personas (466 a 31-12-2018). Durante el ejercicio 2019, la plantilla media fue de 532 personas (491 en el ejercicio 2018).

7.4.3 BTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Btren Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 17 de mayo de 2007. Está participada al 51% por BOMBARDIER EUROPEAN HOLDINGS SLU (Bombardier) y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO 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 S.A.: 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).

Asímismo mantiene 3 locomotoras S/253 para el operador privado CAPTRAIN ESPAÑA

Resultados Económicos

En el ejercicio 2019 Btren ha alcanzado una cifra de ventas de 50,4 millones de euros, lo que supone un aumento del 10,0% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 45,8 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 11,0 millones de euros (8,2 millones en 2017, +33,3%), debiéndose este incremento a la revisión al alza de los márgenes de los proyectos de mantenimiento.

El beneficio después de impuestos ascendió a 8,3 millones de euros, frente a 6,2 millones € el ejercicio anterior (aumento del 35,9%).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La Plantilla a 31 de diciembre de 2019 era de 292 personas (298 a 31-12-2018). Durante el ejercicio 2019, la plantilla media fue de 296 personas (300 en el ejercicio 2018).

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 S.A. Su capital social es de 0,5 millones de euros.

Actividad

Erion mantuvo en 2019 un parque medio de 60 locomotoras diésel, de las que 18 corresponden a la S/334, propiedad de Renfe Viajeros, y las restantes 42 (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 adjudicó a Erion el mantenimiento de estos trenes por un periodo de 4 años desde el 25 de julio de 2016, y FGC ha ejecutado su opción a prórroga por un año adicional.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2019, Erion ha alcanzado una cifra de ventas de 18,9 millones de euros, lo que supone un aumento del 2,9% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 18,4 millones.

Del volumen de negocio en 2019, 10,2 millones de euros corresponden a los contratos de mantenimiento vigentes (incluye facturación a FGC) y 8,7 millones a trabajos adicionales a los mismos, no incluidos en su alcance (grandes intervenciones, reparaciones accidentales, etc.). En 2018, los ingresos por mantenimiento y por trabajos adicionales ascendieron a 10,1 y 8,3 millones de euros, respectivamente.

El EBIT en este periodo ha sido de 2,8 millones de euros (2,6 millones en 2017, +7,7%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 2,1 millones de euros, frente a 1,9 millones el ejercicio anterior (+10,5%).

La Plantilla a 31-12-2019 era de 48 personas (45 a 31-12-2018). Durante el ejercicio 2018, la plantilla media fue de 46,4 personas (45 en el ejercicio 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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 2019, Erion France ha mantenido un parque medio de 59 locomotoras diésel (53 S/335 y 6 EMD Class 77).

Respecto a sus resultados económicos, los ingresos crecen de 5,9 millones de euros a 6,9 millones (+17,0%), pasando el EBIT de 555 a 362 miles de euros (-34,8%) y el Resultado Neto de 395 a 333 miles de euros (-15,7%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2019 era de 40 personas (40 a 31-12-2018).

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 S.A. Su capital social es de 7,5 millones de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en las siguientes instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Fabricación y Mantenimiento S.A. 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) y Madrid Cerro Negro (15 trenes de Alta Velocidad S/104, desde 1-4-2019); también tiene alquilados locales a Renfe F.y M. en el citado Complejo Ferroviario de Madrid Cerro Negro, donde está ubicado el Centro de Reparación de Componentes Electrónicos.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2019, Irvia ha alcanzado una cifra de ventas de 30,2 millones de euros, lo que supone un aumento del 44,2% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 21,0 millones.

De estos ingresos, un 54,1% corresponde al mantenimiento de trenes de Cercanías, un 25,1 % al mantenimiento de trenes de Alta Velocidad, que es responsable de la mayor parte del aumento de facturación de Irvia, y la reparación de componentes electrónicos ha supuesto en 2019 un 20,8% de la facturación.

El EBIT en este periodo ha sido de 3,5 millones de euros (1,6 millones en 2018, aumento del 121%).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El beneficio después de impuestos ascendió a 2,6 millones de euros, frente a 1,2 millones en el ejercicio anterior (+129,1%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2019 era de 248 personas (183 a 31-12-2018). Durante el ejercicio 2019, la plantilla media fue de 226 personas (177 en el ejercicio 2018).

7.4.6 ALBITREN MANTENIMIENTO Y SERVICIOS INDUSTRIALES S.A.

Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales S.A. se constituyó el 19 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.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 euros.

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, 2017, 2018 y 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2019

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	D. JORDI PRAT SOLER.
	D. MANUEL GÓMEZ ACOSTA.
	Dª ANA TRIFÓN ARÉVALO.
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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).

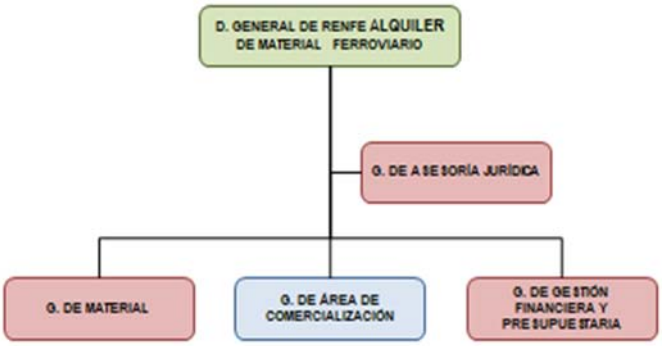
El 100% del capital de esta sociedad, al igual que el de las otras tres creadas en aplicación del RDL citado, pertenece a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

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 2019 es el siguiente:



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El activo fundamental de Renfe Alquiler lo compone el material rodante del que dispone, que, al cierre de 2019 (*), era el siguiente:

- 31 trenes de viajeros aptos para circular por la red de ancho ibérico o convencional.
- 98 locomotoras: 72 eléctricas y 26 diésel.
- 2.239 vagones de diversas series.

(*) Incluye el material comprado a Mercancías, SME, S.A en fecha 31/12/2019

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.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Renfe Alquiler de Material Ferroviario en el ejercicio 2019, 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Las principales actuaciones desarrolladas por la sociedad en 2019 han sido:

- Con fecha 30 de enero se firmó el III 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 ampliación gradual del número de automotores objeto del contrato mediante el arrendamiento de cuatro nuevos automotores de la serie 592.0. Durante el año 2019 se han incorporado los automotores 592.034, 592.059 y 592.002, quedando pendiente para los primeros meses de 2020 el cuarto automotor 592.036.

- Con fecha 7 de mayo 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 los cuatro trenes de la serie 100 que aún quedaban en su activo.

- Con fecha 19 de junio se firmó contrato de Agencia para la venta de material excedentario de Renfe Viajeros por parte de Renfe Alquiler que actuará en calidad de Agente, gestionando la comercialización del material a cambio de una comisión.

  En el segundo semestre de 2019, se realizaron operaciones al amparo de este contrato de Agencia por un importe total de 258.500 euros.

- Con fecha 31 de diciembre, se lleva a cabo la adquisición a Renfe Mercancías de un lote de material excedentario formado por 35 locomotoras de las series 269, 289 y 1600 y 1.192 vagones de diversas series de ancho métrico y ancho ibérico, por un importe total de 10.397.875,57 euros.

- Arrendamiento de locomotoras y vagones: como resultado de dicha actuación comercial, a finales de 2019 había 30 locomotoras y 152 vagones arrendados.

- Venta de material excedentario no comercializable en arrendamiento: durante 2019 se han realizado dos ofertas para la venta de vagones, que, en conjunto, han supuesto la enajenación de 407 unidades correspondiente a 11 lotes por un importe total de 1.564.152 euros.

  Asimismo, se han vendido 4 locomotoras s/1500 por 350.000 euros para Madagascar y 3 locomotoras eléctricas s/269 en el mercado nacional.

  El importe total de las ventas de vagones y locomotoras asciende a 1.974.152 euros.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RESULTADOS

El ejercicio 2019 se ha cerrado con unos ingresos totales de 16,9 millones de euros, generados principalmente por la gestión de los contratos de alquiler y por la venta de material excedentario. Esta cifra es inferior, en un 7,2 %, a la de 2018 debido por una parte al menor ingreso por alquiler intragrupo de los trenes serie 100 que en 2019 estuvieron solamente en esta Sociedad hasta el 7 de mayo y también por el menor beneficio de venta de Inmovilizado intragrupo, dado que en 2018 se contabilizó 1 millón de euros por la venta parcial de dichos trenes a la sociedad de Viajeros.

Sin tener en cuenta el efecto del alquiler y venta de los trenes de la s/100 a Viajeros, la variación de la cifra total de ingresos se situaría en un +9,6%.

Los gastos al EBITDA en 2019, que han sido de 8,5 millones de euros, se han incrementado el 3,5% respecto a 2018. 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 7,5 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 SME, S.A., por importe de 6,9 millones.

2.- El coste de los servicios de Apoyo a la Gestión prestados por la EPE RENFE-Operadora, por valor de 0,22 millones de euros.

El incremento en los gastos al EBITDA se debe, entre otras cosas, al incremento de gastos de Servicios del Exterior por un mayor número de reparaciones RSI y cambios de ejes efectuados a los vagones alquilados a Pecovasa. Por contra, en 2019 disminuye el gasto por canon de estacionamiento de vagones.

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 2019 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 2019 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 21,98 días (24,37 días en el ejercicio 2018).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Como consecuencia del menor ingreso y mayor gasto producidos en 2019 por los motivos indicados, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de 8,4 millones de euros, inferior en un 16,1% al de 2018.

La principal causa que provoca un EBITDA inferior en 2019, tal como se ha señalado anteriormente, es el menor ingreso intragrupo por alquiler y venta de trenes a Viajeros.

El hecho de tener en 2019 un menor número de trenes para transporte de viajeros y durante menos tiempo en el Inmovilizado de Renfe Alquiler, tiene su reflejo en la amortización y gastos financieros que son muy inferiores a los de 2018.

La dotación a las cuentas de amortización y retiros del inmovilizado del parque de material ferroviario ha sido en 2019 de 4,5 millones de euros, un 25,1 % menor que en 2018.

El resultado financiero ha sido en 2019 de +0,01 millones de euros, frente a un resultado de -0,05 millones en 2018.

Finalmente, una vez incluida la amortización y el resultado financiero, el resultado antes de impuestos que se obtiene en el ejercicio 2019 es de 4,0 millones de euros, 0,07 millones mejor que en 2018.

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019	2019	2018	VARIACIÓN % (1) DIFERENCIA	%
	INGRESOS				
	Alquiler de Material Rodante Intragrupo	0,61	2,28	-1,68	-73,4
	Alquiler de Material Rodante a terceros	15,38	14,58	0,80	5,5
	Ingresos de la Actividad	15,99	16,87	-0,87	-5,2
	Ingresos Varios	0,91	1,35	-0,44	-32,6
+	TOTAL INGRESOS	**16,90**	**18,22**	**-1,32**	**-7,2**
	GASTOS				
	Personal	0,53	0,50	0,03	5,8
	Cánones y servicios Adif (excepto energía)	0,23	0,33	-0,11	-31,7
	Materiales y Servicios del Exterior e Intragrupo	7,77	7,40	0,37	5,0
-	TOTAL GASTOS	**8,53**	**8,24**	**0,29**	**3,5**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**8,37**	**9,98**	**-1,61**	**-16,1**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	4,54	6,06	-1,52	-25,1
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**3,83**	**3,92**	**-0,09**	**-2,2**
	Ingresos Financieros	0,01	0,04	-0,02	-64,4
	Gastos Financieros	0,00	0,09	-0,09	-100,0
+/-	Resultado Financiero	0,01	-0,05	0,07	123,4
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	0,17	0,08	0,09	109,9
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**4,01**	**3,94**	**0,07**	**1,8**
-	Impuesto sobre Beneficios	1,33	0,97	0,36	37,1
=	**RESULTADO**	**2,69**	**2,98**	**-0,29**	**-9,7**

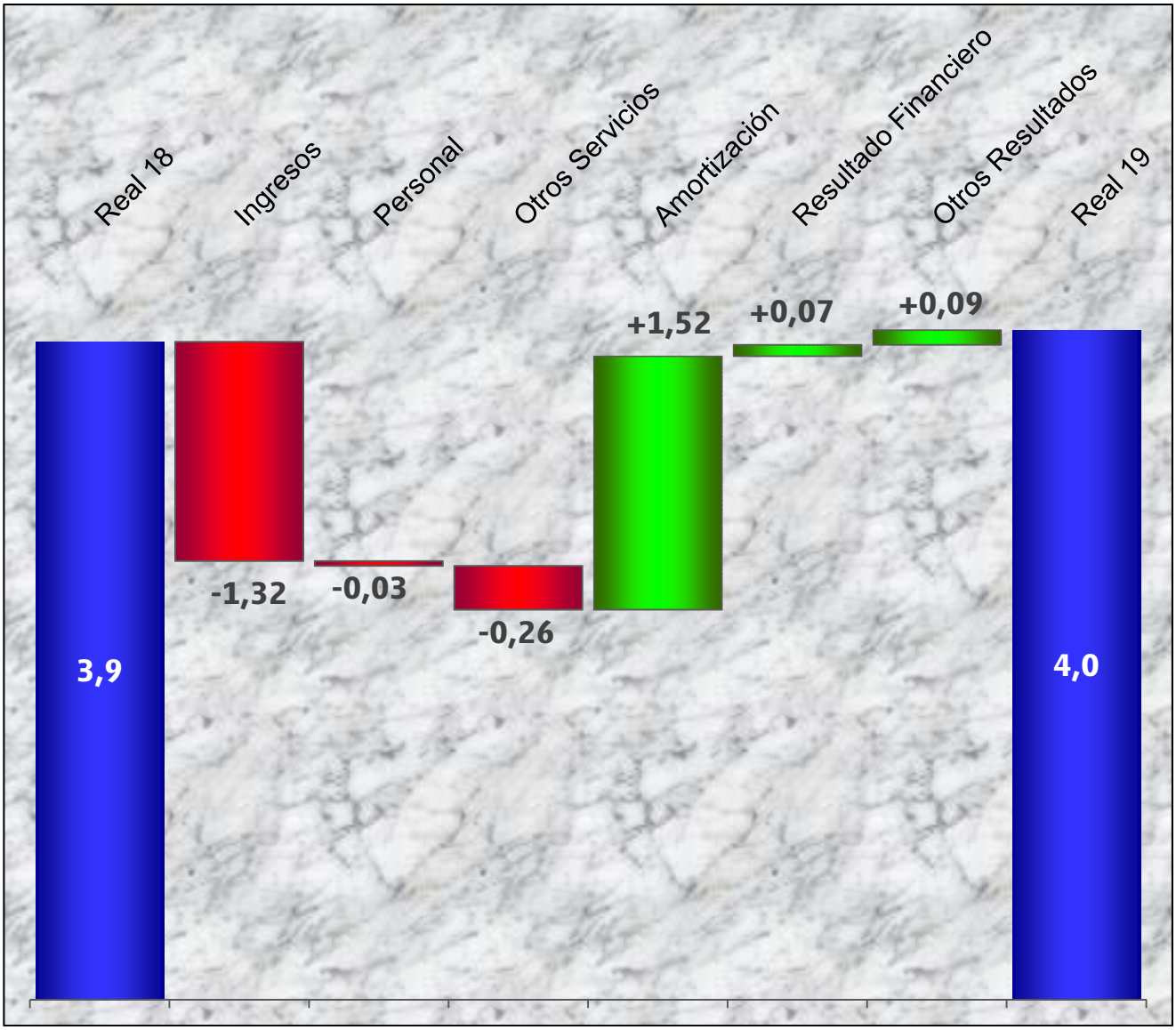
Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	198,1	221,1	**-23,0**
Al EBIT (%)	129,3	127,4	**1,9**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	131,1	127,6	**3,5**
Al Resultado (%)	118,9	119,5	**-0,6**

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2019 vs 2018
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.
(millones de euros)



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2019 IMPORTE (miles Euros)	2019 % s/ TOTAL	2019 % ACUM.	2018 % s/ TOTAL	2018 % ACUM.
Total ADIF	**228,0**	2,9	2,9	4,3	4,3
Canon Estaciones	225,3	2,8		4,3	
Servicios ADIF	2,8	0,0		0,0	
Servicios Intragrupo (*)	**7.535,0**	94,2	97,0	94,3	98,7
Mantenimiento y Limpieza Material Rodante y Motor	**118,7**	1,5	98,5	0,1	98,7
Tributos	**35,6**	0,4	99,0	0,5	99,2
Estudios y Consultorías	**8,0**	0,1	99,1	0,1	99,3
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**5,2**	0,1	99,1	0,0	99,3
Resto	**69,8**	0,9	100,0	0,7	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**8.000,5**	**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 Pública Empresarial Renfe Operadora.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2019	2018	Variación 2019/2018 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	6,0	5,3	14,3

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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 2019	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Ingresos de la Actividad	15.992	160,2	16.152	16.152	
Alquileres y Cánones	0	0,0	0	0	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	472	0,0	472	472	(3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	49	0,0	49	49	(3)
Otros Ingresos	33	0,0	33	33	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	357	0,0	357	357	(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	**910**	**0,0**			
TOTAL INGRESOS	**16.902**	**160,2**			
Personal (*)	532	-69,8	463	463	
Cánones	225	0,0	225	225	(2)
Servicios Adif	3	0,1	3	3	(2)
Resto de Servicios	7.772	61,1	7.834	7.834	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		0,0	0	0	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**8.533**	**-8,7**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**8.370**	**168,8**			
Amortizaciones	4.377			4.377	
Retiros del Inmovilizado	160			160	(3)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(3)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**3.833**	**168,8**	**4.001**	**4.001**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	13			13	
Gastos financieros	0			0	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0	
Resultado Financiero	**13**			**13**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	160				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-9				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**169**	**-168,8**			
Ingresos Excepcionales	0	0,0			
Gastos Excepcionales	0	0,0			
Resultados Excepcionales	**0**	**0,0**			
Resultado antes de Impuestos	**4.014**			**4.014**	
Impuesto sobre Beneficios	1.325			1.325	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**2.689**			**2.689**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (390 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (8.062 miles de €)
(3) Deterioro y resultado por enajenaciones del inmov. (361 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2019, el importe realizado por la sociedad Renfe Alquiler, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 16.313,7 miles de euros distribuidos del modo siguiente:

importes en miles de euros

Concepto	Gasto
Inversión material e inmaterial	16.313,7
Inversiones financieras	
Total	**16.313,7**

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	%
Compra a Renfe Mercancias, SME, S.A., de 1.192 vagones y 35 locomotoras de diversas series	10.397,9	63,8
Grandes Reparaciones 2019	5.826,3	35,7
Compra a Renfe Mercancías, SME, S.A., de 21 vagones MC y MMC	89,5	0,5

Como puede observarse, todas las inversiones tienen que ver, o bien con la adquisición de material excedentario de Renfe Mercancías, para su comercialización o achatarramiento, o bien con el mantenimiento y mejora de los vehículos propiedad de esta sociedad, de acuerdo con los planes de mantenimiento de cada una de las series.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.4. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2019

Presidente:	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.
Consejeros:	DÑA. CRISTINA HERNÁNDEZ FERREIRO
	D. FRANCISCO BONACHE CÓRDOBA.
	DÑA. CARMEN VÉLEZ SÁNCHEZ.
Secretario: **(no consejero)**	D. JOSÉ LUÍS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria: **(no consejera)**	Dª. MARÍA PUENTE PELÁEZ.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

La Organización Mundial de la Salud elevó el 11 de marzo de 2020 la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional.

Como parte de las medidas tomadas por el Gobierno español para hacer frente a esta coyuntura, y en el marco de la declaración del estado de alarma recogida en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, se recogieron, en su artículo 14.2 las siguientes medidas en materia de transportes:

> *a) En los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %. Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto.*
>
> *b) Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:*
>
> *i. Servicios ferroviarios de media distancia: 50 %.*
>
> *ii. Servicios ferroviarios media distancia-AVANT: 50 %.*
>
> *iii. Servicios regulares de transporte de viajeros por carretera: 50 %.*
>
> *iv. Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 50 %.*
>
> *v. Servicios de transporte marítimo sometidos a contrato de navegación: 50 %.*
>
> *Los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta de servicios.*
>
> *Por Resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrán modificar los porcentajes de reducción de los servicios referidos anteriormente y establecer condiciones específicas al respecto. En esta resolución se tendrá en cuenta la necesidad de garantizar que los ciudadanos puedan acceder a sus puestos de trabajo y los servicios básicos en caso necesario.*

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

…/…

g) En aquellos servicios en los que el billete otorga una plaza sentada o camarote, los operadores de transporte tomarán las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

En igual sentido se incluye una letra c) para hacer referencia a los servicios públicos de transporte de competencia autonómica o local.

Posteriormente, con fecha 23 de marzo de 2020, mediante la Orden Ministerial 273/2020, se establece un nuevo ajuste de los mencionados servicios:

Artículo 1. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros no sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

En los servicios de transporte público de viajeros ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), previstos en el artículo 14.2 a) del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 70%.

Este porcentaje podrá ser modificado por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Artículo 2. Reducción del porcentaje de servicios de transporte de viajeros sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

i) Servicios ferroviarios de media distancia: 70%.

ii) Servicios ferroviarios de media distancia-AVANT: 70%.

iii) Servicios regulares de transporte de viajeros por carretera: 70%.

iv) Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 70%.

v) Servicios de transporte marítimo sometidos a contrato de navegación: 70%.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

vi) Servicios ferroviarios de cercanías: 20%, en horas punta, y 50%, en horas valle.

Estos porcentajes podrán ser modificados por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

2. En los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios y marítimos de competencia autonómica o local que están sometidos a contrato público u OSP, las autoridades autonómicas y locales procederán a reducir el porcentaje máximo de prestación de los servicios de su competencia, de acuerdo a la evolución de la situación, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar el acceso a los puestos de trabajo y servicios básicos de los ciudadanos en sus territorios, sin que se produzcan aglomeraciones.

Nuevamente, por OM/306/2020, de 30 de marzo, se vuelven a dictar normas de reducción de servicios. Concretamente:

Artículo 1. Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros de carácter urbano y periurbano.

1. Los servicios de transporte público de viajeros por carretera y ferroviarios de ámbito urbano y periurbano, que estén sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), o sean de titularidad pública, con independencia de la Administración titular o competente sobre los mismos, reducirán su oferta de servicios y frecuencias hasta alcanzar niveles de prestación similares a los de fin de semana, considerando la necesidad de acceso al puesto de trabajo del personal ocupado en los servicios esenciales y el acceso de los ciudadanos a los servicios básicos. Esta reducción será de aplicación para el periodo de aplicación del Real Decreto-ley 10/2020.

2. Los horarios y frecuencias de los servicios de transporte señalados podrán ajustarse, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1, atendiendo a las necesidades específicas de cada territorio, por parte de la Administración competente o por los operadores, en virtud de causa justificada, teniendo en cuenta, en todo caso, que deben adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los viajeros. Dicho ajuste de horario y frecuencias se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.

Artículo 2. Reducción de la oferta de servicios de transporte de viajeros no urbanos ni periurbanos, sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La oferta de los servicios de transporte de viajeros de carácter no urbano ni periurbano, sometidos a contrato público u OSP se ajustará a las necesidades específicas de la demanda, reduciéndolos todo lo posible en el marco de lo dispuesto por la Orden TMA/273/2020, de 24 de marzo, por los operadores o las Administraciones competentes al respecto. Dicho ajuste se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.

Las dos primeras declaraciones extienden su período de vigencia desde su publicación en el BOE hasta la finalización del estado alarma o prórrogas del mismo, mientras que la tercera se extiende desde el 30 de marzo al 9 de abril.

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

Además, para adecuarse a lo dispuesto en la letra g) del artículo 14.2 del Real Decreto 463/2020, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, comunicó a Renfe la obligación de comercializar sus trenes a un tercio de su capacidad para garantizar la distancia entre pasajeros, recogida en la norma citada.

El estado de alarma finalizó el 21 de junio, pero no se ha repuesto la oferta.

El efecto de lo señalado anteriormente en la oferta comercial del operador por lo que se refiere a los servicios comerciales de alta velocidad y larga distancia, puede resumirse de la siguiente manera:

	Miles de trenes km día medio					
	2019	Acum. a febrero 2020	Acum. a marzo 2020	Acum. a abril 2020	Acum. a mayo 2020	Acum. a junio 2020
SSCC	170,9	176,3	157,3	127,9	109,5	98,4

	Miles de plazas ofertadas día medio					
	2019	Acum. a febrero 2020	Acum. a marzo 2020	Acum. a abril 2020	Acum. a mayo 2020	Acum. a junio 2020
SSCC	108,7	105,3	95,8	77,6	61,8	59,4

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

	Miles de viajeros día medio					
	2019	Acum. a febrero 2020	Acum. a marzo 2020	Acum. a abril 2020	Acum. a mayo 2020	Acum. a junio 2020
SSCC	94,6	85,5	70,1	52,6	42,8	38,0

	Miles de euros de ingresos día medio					
	2019	Acum. a febrero 2020	Acum. a marzo 2020	Acum. a abril 2020	Acum. a mayo 2020	Acum. a junio 2020
SSCC	4.140,7	3.725,0	3.036,9	2.291,0	1.868,1	1.671,1

A estas alturas del ejercicio, es difícil evaluar el efecto al final del mismo, dadas las incertidumbres sobre el proceso de normalización de la actividad.

Por lo que se refiere a los servicios calificados como OSP, el contrato con la AGE recoge en su cláusula decimoquinta, Revisión del contrato, punto 2, lo siguiente:

> *2. En caso de dificultad significativa y siempre que se haga necesario adoptar medias que superen el techo de gasto, la Dirección General de Transporte Terrestre iniciará el correspondiente expediente para la modificación del contrato, según el procedimiento establecido en la normativa vigente, en aquello que sea necesario para recuperar el equilibrio económico y la adecuada satisfacción del interés público*

Es decir, parece razonable entender que la carga recaerá sobre la autoridad competente.

Sin embargo, en el sector de transporte de mercancías no se establecieron restricciones al tráfico.

A pesar de no haberse establecido tales restricciones normativas, el propio efecto de la pandemia y de las restricciones a la actividad económica que se han ido produciendo, han afectado de manera indubitable al sector de transporte de mercancías, y, evidentemente, al de transporte de mercancías por ferrocarril.

A título de ejemplo, a continuación, se incluye un cuadro con las magnitudes básicas medias diarias de transporte de mercancías durante los dos primeros meses de 2020, y los valores medios diarios de esas mismas magnitudes en los meses siguientes.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Parámetro	Media diaria hasta febrero 2020	Media diaria en el mes de marzo 2020	Media diaria en el mes de abril 2020	Media diaria en el mes de mayo 2020	Media diaria en el mes de junio 2020
Km-Tren	44.143,4	39.793,8	24.990,7	28.841,9	33.683,9
TK Brutas	41.047.886,1	37.391.964,8	22.778.854,3	25.814.168,8	29.709.677,4
TK Netas	16.581.552,7	15.393.337,6	9.942.397,8	10.804.057,6	12.461.290,3

Como puede observarse, el efecto en el mes de marzo es menor ya que afectó solo a la segunda quincena, mientras que el efecto en el mes de abril recoge no solo el efecto de la Semana Santa, sino también la paralización completa de la actividad durante los nueve primeros días del mes.

En línea con lo anterior los meses de mayo y junio tienden a recuperar, lentamente, la actividad.

En el caso del negocio de alquiler de material ferroviario, la sociedad del Grupo encargada del mismo, siendo plenamente consciente de las dificultades que pueden estar sufriendo sus clientes que tienen alquiladas locomotoras y vagones para transporte de mercancías, ha propuesto a sus arrendatarios, como medida temporal de carácter extraordinario, una suspensión temporal del arrendamiento y, por consiguiente, del pago de la cuota fija establecida en los correspondientes contratos en vigor.

Esta medida está sujeta al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- Suspensión por el número de días en que el material arrendado esté completamente parado por no poder realizar los servicios o tráficos que tenían contratados, siempre que el motivo de dicha pérdida de actividad sea exclusivamente la situación de alerta sanitaria.

- El período de suspensión del contrato deberá estar comprendido en el período de duración del estado de alarma.

Para acreditar el primero de los puntos, el cliente deberá aportar la oportuna documentación que será analizada caso por caso por Renfe Alquiler.

Hasta el mes de mayo, esto ha supuesto una reducción de ingresos de unos 600 miles de euros, compensados en buena medida por un ahorro en gastos de mantenimiento al no haber circulado el material.

En el mes de junio los ingresos se han vuelto a situar en niveles similares a los dos primeros meses del año.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el caso de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, cabecera del Grupo, en una valoración preliminar, la crisis sanitaria producida por el COVID-19, dado el carácter transversal y de soporte de prácticamente todas las actividades de la entidad para las propias sociedades del Grupo, no tiene por qué suponer un impacto significativo en su cuenta de resultados.

No obstante, dado que la Entidad actúa como financiadora del Grupo, el RDL 26/2020, de 7 de julio incrementa el límite de la autorización de endeudamiento a RENFE-Operadora para el ejercicio 2020 a 1.000 millones de euros, respecto de los 250 millones de euros que establecía la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 prorrogados en 2020.

Sin embargo, los dos proyectos internacionales desarrollados en el momento actual bajo su paraguas, dado el carácter de pandemia de la citada crisis sanitaria, sí se están viendo afectados:

Proyecto Haramain

La continuidad de la fase CPS-1, cuya vigencia contractual era hasta el 31 de marzo, se ha visto alterada por las medidas adoptadas por las Autoridades Saudíes en relación con el COVID-19, que han supuesto la paralización de todo el transporte público. No obstante, aunque se desconoce la extensión temporal de esta situación, el Cliente tiene intención de reanudar el servicio comercial en cuanto sea posible y para ello se está negociando el reconocimiento de un pago por su parte en concepto de compensación por la paralización y el mantenimiento de los recursos disponibles de cara a que la reanudación pueda ser rápida. A falta de datos más concretos por parte de las Autoridades, el mencionado acuerdo para la compensación se basa en una paralización de entre 5 y 6 meses, dado que el Cliente ha anunciado públicamente la reanudación de los servicios comerciales en septiembre de 2020 e internamente se está trabajando en que dicha reanudación se produzca entre el 15 y el 30 de dicho mes.

Dado que se desconoce tanto el importe total de la compensación como el tiempo exacto por el que ésta se extenderá, aún no se puede realizar un cálculo del impacto económico, de haberlo.

Proyecto Texas

Según ha comunicado el cliente la actual fase 1 del proyecto puede verse extendida en el tiempo hasta mediados del ejercicio 2021, quedando como mínimo retrasado a ese momento el cobro de los trabajos realizados por Renfe.

No obstante, se continúa trabajando en el contrato que ligará a Renfe con este proyecto en sus fases 2 y 3, tal y como se firmó en el acuerdo firmado a finales de 2019.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por todo lo anterior, aun siendo en estos momentos muy difícil valorar el impacto sobre las cuentas del Grupo, porque dependerá asimismo de la vuelta a la normalidad de la producción y de la demanda, cabe esperar efectos significativos en los estados financieros de cierre del ejercicio 2020.

En otro orden de cosas, con fecha 10 de febrero de 2020, la Intervención General de la Administración del Estado, emitió con carácter definitivo su "Informe de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación del ejercicio 2018 compensación obligaciones de servicio público cercanías, media distancia y ancho métrico de competencia AGE a Renfe Viajeros".

La cifra considerada por la IGAE para 2018 es de 909.819 miles de euros, frente a los 917.725 miles de euros considerados por Renfe Viajeros en la liquidación provisional, es decir, 7.906 miles de euros menor.

Este ajuste incluye un importe de 8.540 miles de euros por considerar la IGAE que el déficit de los servicios Vigo-Tui (951 miles de euros), la relación Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos (2.840 miles de euros) y la relación Puertollano-Mérida-Badajoz (4.749 miles de euros), no deben ser cubiertos por la AGE durante el período que va desde el 1 de enero de 2018 al 18 de diciembre de 2018, es decir, desde la fecha de entrada en vigor del contrato hasta la fecha efectiva de la firma del mismo.

En el período de alegaciones se aportó a la IGAE un informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que se concluía, de forma resumida, que la fecha de entrada en vigor del contrato a todos los efectos, incluido el de cobertura del déficit de dichos servicios por la AGE, debía ser el 1 de enero de 2018, apoyando por tanto el criterio de Renfe.

Dicho informe de la Abogacía del Estado, junto con las alegaciones de Renfe, no fueron tenidas en cuenta en el informe definitivo de la IGAE.

La reunión de la Comisión de Seguimiento para aprobar la liquidación definitiva realizada por la IGAE, se produjo el pasado 21 de julio, y su decisión fue la de aprobar la liquidación de 2018 según la cifra propuesta por la IGAE, con el voto en contra de Renfe.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Estado de la información no financiera 2019

Informe de Responsabilidad Social y Gobierno Corporativo

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIR_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Índice

1. Grupo Renfe 4
1.1. Principales indicadores del grupo 4
1.2. Modelo de negocio 6
1.3. Misión y visión 7
1.4. Principales oficinas y talleres del Grupo Renfe 7
1.5. Marcas, productos y servicios 8
1.6. Factores y Tendencias 16
1.7. Obligaciones de Servicio Público 17
1.8. Información fiscal. Impuestos y subvenciones 19
1.9. Calidad del servicio 22
1.10. Reclamaciones de clientes 22
1.11. Salud y seguridad de los clientes 24
1.13. Proveedores 25
1.14. Integrando la RSC en la cadena de proveedores 27
1.15. Sistemas de supervisión y auditoria de proveedores 28
1.16. Internacionalización 28
1.17. Principales hitos 33
1.18. Premios y reconocimientos 38
2. Innovación en Renfe 40
2.1. Renfe AVLO 40
2.2. I+D+i en Renfe 42
2.3. Digitalización 46
2.4. Ciberseguridad 48
3. Nuestro equipo 50
3.1. Generando Empleo 50
3.2. Gestión de la diversidad 51
3.3. Organización del trabajo 63
3.4. Seguridad y salud laboral 64
3.5. Relaciones sociales 66
3.6. Salud y seguridad en el trabajo en los convenios colectivos 68
3.7. Gestión del talento 68
3.8. Igualdad 75

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4. Renfe, proveedores de Sostenibilidad 78

4.1 Amables con el medio ambiente, por naturaleza 78

4.2. Minimizando riesgos ambientales 82

4.3. Preservando la biodiversidad 89

5. Contribución al progreso social 92

5.1. Accesibilidad en Renfe 93

5.2. Dialogo con los Grupos de Interés 99

5.3. Acción social 106

5.4. Proyectos culturales y educativos de Renfe 113

5.5. Turismo cultural 116

5.6. Patrocinios 120

6. Gobierno corporativo 121

6.1. Naturaleza jurídica y titularidad 121

6.2. Órganos de Gobierno de Renfe-Operadora 123

6.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección. 139

6.4. Sociedades Mercantiles Estatales 144

6.5. Políticas del Grupo Renfe 146

6.6. Sistema de control interno 152

6.7. Lucha contra la corrupción y el soborno 159

6.8. Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación 162

7. Acerca del Informe Anual 166

7.1. Alcance 166

7.2. Ley 11/2018 y Estándares internacionales 167

7.3. Análisis de materialidad 167

7.4. Asuntos relevantes 167

7.5. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS 171

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1. Grupo Renfe

Renfe-Operadora, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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., Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe of America Sociedad Mercantil Estatal, S.A., participadas íntegramente por Renfe-Operadora.

1.1. Principales indicadores del grupo

Dimensión económica	2019	2018
Resultado bruto de explotación (EBITDA) (millones de euros)	472,3	523,5
Total ingresos (millones de euros)	4.047,8	3.979,1

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos de tráfico (millones de euros)	3.713,4	3.639,4
Ingresos varios (millones de euros)	334,5	339,7
Total gastos al EBITDA (millones de euros)	3.575,6	3.455,7
Cánones ferroviarios Adif (millones de euros)	1.261,5	1.229,0
Resultado de ejercicio Grupo Renfe (millones de euros) [1]	100,68	111,42
Número de proveedores adjudicatarios	1.324	1.243
Pagos a proveedores (millones de euros) [2]	3.209,5	3.074,1
Periodo medio de pago a proveedores [2]	57,67	59,99
Viajeros (millones)	510,9	507,1
Toneladas (millones)	17,0	18,3

[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	**2019**	**2018**
Número de empleados (a 31 de diciembre)	15.053	14.565
Número de mujeres en plantilla	2.254	1.965
Antigüedad media de los empleados (hombres – años)	26,22	28,24
Antigüedad media de los empleados (mujeres – años)	19,26	21,72
Índice de rotación de la plantilla hombres (%)	8,13	7,52
Índice de rotación de la plantilla mujeres (%)	9,42	7,66
Inversión en formación (miles de euros)	4.123,24	3.578,34
Horas totales de formación	807.619	563.598
Empleados que reciben una evaluación formal del desempeño	2.713	2.618
% de empleados cubiertos por convenios colectivos	94,07	94,47
Ratio de absentismo por accidente laboral	0,53	0,49
Jornadas perdidas por accidente laboral	26.343	23.624
Formación en prevención de riesgos (horas)	15.622	12.466
Contratación a Centros Especiales de Empleo (miles de euros)	11.754	3.738
Contribución social (miles de euros)	70.554	69.689
Inversión en la comunidad (miles de euros)	12.910	12.562

Dimensión ambiental	**2019**	**2018**
GWh tracción eléctrica	2.460,30	2.388,12
Millones de litros de diésel consumidos para tracción	72,12	75,20
GWh L diésel para tracción	711,8	742,8
GWh total para tracción	3.172,1	3.130,9

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Intensidad Energética de tracción (Wh/UT)	94,8	94,2
Intensidad de Carbono de tracción (g CO_2 /UT)	5,54	21,55
Gastos e inversiones ambientales (miles de euros)	2.755	2.538
Consumo de agua (miles de m^3) (Dato estimativo)	903	918
Generación de residuos peligrosos (toneladas)	578	948
% Tráficos de viajeros con trenes de baja emisión acústica	95	95
% Tráficos de mercancías con trenes de baja emisión acústica	78	77

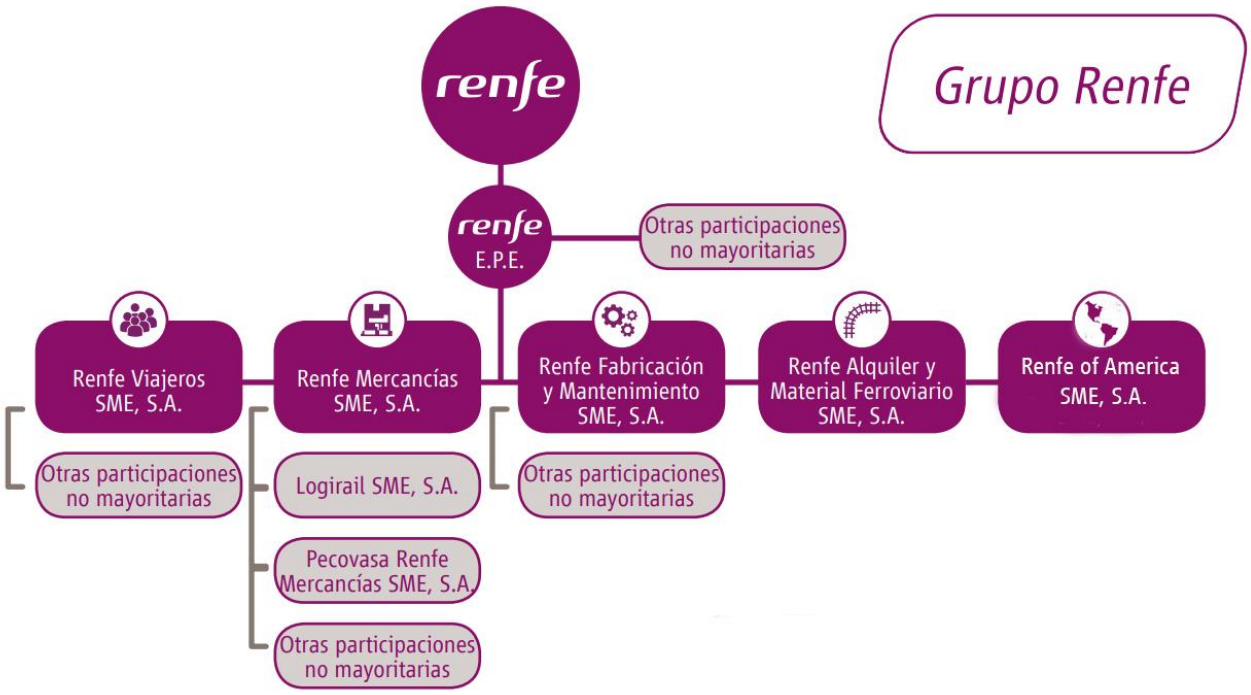
1.2. Modelo de negocio

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:



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1.3. Misión y visión

Con fecha 24 de enero de 2019 el Consejo de Administración de Renfe Operadora aprobó el Plan Estratégico 2019-2023. El objetivo del plan es construir una compañía nacional e internacional de servicios de transporte de calidad que esté preparada para afrontar con éxito la próxima liberalización del transporte doméstico de viajeros por ferrocarril.

Misión

Ofrecer servicios de transporte de calidad ajustados a la confianza y nuevas necesidades de nuestros clientes nacionales e internacionales, cumpliendo con nuestro compromiso con los empleados y con la sociedad española.

Visión

Operador Integral de Movilidad y Operador Logístico Internacional.

Ser un referente de transporte en calidad de servicio, seguridad, eficiencia, intermodalidad, y satisfacción del cliente.

Ser un referente internacional en el transporte de alta velocidad de pasajeros.

1.4. 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Marcas, productos y servicios

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

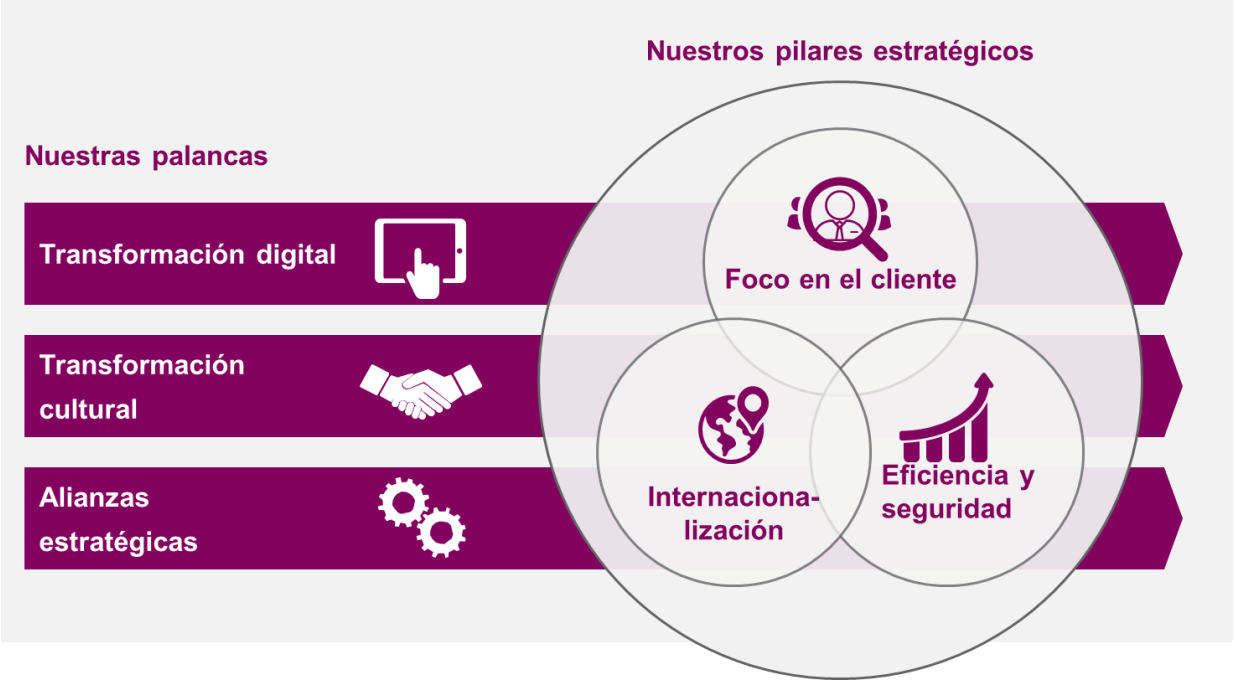
Objetivos y estrategias

El Plan Estratégico de Renfe 2019-2023-2028 se apoya en tres pilares clave:

- Foco en el cliente: Consiste en situar a nuestros clientes en el centro de toda nuestra actividad y enfocar los esfuerzos de cada tarea y proceso hacia la máxima satisfacción del cliente final.
- Eficiencia: Con el foco puesto en eficiencia, seguridad y mejora continua, debemos llevar a cabo todas las mejoras que nos permitan alcanzar indicadores de coste y operativos de primer nivel, con el objetivo de ser mucho más competitivos en todos los negocios.
- Internacionalización: Renfe debe convertirse en un operador ferroviario de referencia internacional, con especial atención a los servicios de alta velocidad y cercanías.

A su vez, se han identificado tres palancas que accionan de forma específica y, a su vez, transversal el Plan Estratégico:

- Transformación digital: Extender la adopción de tecnologías digitales dentro de la compañía con el objetivo de ser más ágiles, mejorar la oferta al cliente y hacer más eficientes todos nuestros procesos.
- Transformación cultural: Evolución de la cultura y los valores de la empresa para asegurar la implantación del plan estratégico, promoviendo la excelencia y la diversidad y la formación continua de nuestros empleados.
- Alianzas: Alianzas con los actores más relevantes en los diferentes ámbitos en los que opera Renfe con el objetivo de mejorar y ampliar el servicio al cliente.



El Plan Estratégico contiene 24 iniciativas que se concretan en 43 proyectos. Los mismos, se han asignado a responsables (sponsors y dueños), encargados de definir los planes de ejecución y configurar grupos de trabajo multidisciplinares. Se han definido indicadores para medir el avance y éxito de los proyectos.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario.

9.666	empleados (a 31 de diciembre de 2019)	12	Núcleos de Cercanías
510,9	millones de viajeros transportados	730	trenes de Cercanías
457,4	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros)	350	trenes de Media Distancia y AV Media Distancia
281,8	inversión (millones de euros)	265	trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia
5.562	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.

1.015	empleados (a 31 de diciembre de 2019)	536.884	automóviles transportados por ferrocarril
-0,2	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros)	1.278	trenes a la semana
10,5	Inversión (millones de euros)	242	locomotoras operativas
17	millones de toneladas netas transportados	10.011	vagones operativos
273	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 multicliente.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Así mismo, y ante la próxima liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, se ha elaborado un procedimiento de gestión para la obtención de acceso a las instalaciones de mantenimiento ferroviario y prestación de servicios a los nuevos operadores entrantes, que se puede consultar en la página web de Renfe y que contiene información pormenorizada sobre las características técnicas de las instalaciones, la descripción de los servicios ferroviarios conexos, los precios de acceso y el proceso de solicitud.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

3.163	empleados (a 31 de diciembre de 2019)	168	intervenciones de mantenimiento pesado
-4,4	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros). Pendiente cierre provisional	97	locomotoras de Viajeros mantenidas
23,4	inversión (millones de euros)	184	locomotoras de Mercancías mantenidas
106	Bases de Mantenimiento	603	trenes autopropulsados mantenidos
138	grandes intervenciones de mantenimiento cíclicas	11.876	vagones mantenidos

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Renfe Alquiler, 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.

6	Empleados (a 31 de diciembre de 2019)	98	locomotoras de mercancías
8,4	EBITDA Resultado bruto de explotación (millones de euros)	2.239	vagones para el transporte de mercancías
16,31	Inversión (millones de euros)	31	trenes de viajeros de Media Distancia

Renfe of America Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Durante 2019, Renfe ha constituido formalmente 'Renfe of América', una sociedad filial en Estados Unidos. La nueva sociedad estará dirigida por el actual director general de Desarrollo y Estrategia de Renfe, Manual Villalante

El lanzamiento de esta filial se incluye en el plan estratégico de Renfe, donde la internacionalización es uno de sus principales pilares. Además, desde finales de 2018 Renfe fue seleccionada como "socio estratégico" del proyecto de construcción del AVE entre Dallas y Houston, en Texas.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

La normativa europea que transpone el Real Decreto-ley 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”. Por lo que al recoger esa normativa el Real Decreto-ley, asegura que Renfe preste los servicios hasta la finalización del contrato previamente firmado con la Administración General del Estado.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Durante 2019, y para regular la entrada de operadores en los servicios comerciales de viajeros a partir del 14 de diciembre de 2020, ADIF ha establecido unos acuerdos marco de capacidad que incluyen tres ejes/corredores:

- Madrid-Barcelona-Frontera Francesa
- Madrid-Levante (Valencia y Alicante)
- Madrid-Toledo-Sevilla-Málaga

Cada uno de esos ejes/corredores dispone a su vez de una oferta de capacidad ordenada en tres paquetes, A, B y C, los cuales contemplan franjas horarias de capacidad que se han establecido basándose en la optimización de la infraestructura, así como en las demandas de los candidatos a adjudicación, y en la optimización de la rotación de sus trenes.

Presentadas las solicitudes de adjudicación, el 27 noviembre de 2019 ADIF realizó la preadjudicación de los diferentes paquetes de la siguiente forma:

- **Paquete A:**

  Renfe Viajeros

  Parte con 96 trenes AVE y ocupará un 86% de media de la capacidad ofertada para este paquete en el conjunto de los tres corredores, entre finales de 2020 y finales de 2030. Así, incrementa su oferta actual en un 20%.

- **Paquete B:**

  ILSA: Air Nostrum (55%) y Trenitalia (45%)

  Operará con 23 trenes Frecciarossa 1000 y ocupará el 70% de media de la capacidad ofertada para este paquete en el conjunto de los tres corredores, y tiene prevista su entrada en enero de 2022, tras la homologación del material en España.

- **Paquete C:**

  RIELSFERA: SNCF (100%)

  Operará con 10 trenes Alstom Dúplex (dos plantas) ya homologados en España, y ocupará el 100% de la capacidad ofertada para este paquete en el conjunto de los tres corredores, y tiene prevista su entrada en diciembre de 2020.

Esta apertura del tráfico en España conllevará un alza en la capacidad ofertada del 50% en la relación Madrid-Barcelona, del 40% en la Madrid-Levante, y del 60% en la Madrid-Sur

Entorno competitivo

La intensidad competitiva del transporte en España es significativamente más alta que la de otros países del entorno.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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.

1.5. 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.

  Actualmente, el 55 % de las personas en el mundo vive en ciudades, y se estima que esta proporción aumentará hasta un 13 % de cara a 2050. La urbanización va a continuar y lo va a hacer más rápido en los países de ingresos bajos y medios, lo que plantea un reto y una oportunidad para el desarrollo de un 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.
- Energías alternativas: Dentro del desarrollo de alternativas sostenibles para el transporte, destaca en el ámbito ferroviario la utilización del hidrógeno, cuyo primer tren comercial lleva un breve tiempo operando en Alemania. En otros países europeos se contempla y estudia esta energía como sustituta del diésel.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.
- Cambios en el comercio mundial: la globalización y la disrupción digital, junto a otros factores como el auge de los países emergentes en la economía mundial y cambios en el mercado global, como la aparición de aranceles, evidencian la transformación del comercio mundial y su funcionamiento.

1.6. Obligaciones de Servicio Público

En los últimos años, la Administración General del Estado (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, 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- En cuanto a los servicios Avant, se añaden los servicios de alta velocidad Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca para aquellos 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.

En el consejo de ministros del 30 de agosto de 2019 se aprueba la incorporación como Obligación de Servicios Público de los servicios de Alta Velocidad Media Distancia (AVANT) Sevilla-Córdoba-Granada y Málaga-Granada. Además, se modifican los siguientes servicios de Media Distancia prestados anteriormente en ancho convencional:

- El servicio Granada-Algeciras pasa a ser Antequera-Algeciras
- El servicio Sevilla-Granada-Almería pasa a ser Granada-Almería

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1.7. 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:

Millones de euros	Beneficio obtenido	
País	2019	2018
España	96,22	111,04
Arabia Saudita	4,36	0,32
EE. UU. (Tejas)	0,07	-
Total (*)	100,65	111,36

(*) Dato atribuido a la Entidad dominante

Los impuestos sobre beneficios pagados en los referidos países han sido los siguientes:

Millones de euros	Impuesto sobre beneficio pagado	
País	2019	2018
España	10,84(*)	10,45(**)
Arabia Saudita	-	-
EE. UU. (Tejas)	0,02	-
Total	10,86	10,45

(*) Durante el año 2019 se han realizado pagos fraccionados a cuenta del impuesto sobre sociedades del 2019 por importe de 19,75 millones de euros no habiéndose producido en el ejercicio 2019 devoluciones por este concepto. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2019 tendría como resultado una devolución por importe de 8,91 millones de euros, una vez deducidos los pagos fraccionados anteriormente indicados, determinando una tributación neta estimada del impuesto sobre beneficios del ejercicio 2019 de 10,84 millones de euros.

(**) Durante el año 2018 se realizaron pagos fraccionados a cuenta del impuesto sobre sociedades del 2018 por importe de 17,80 millones de euros y se recibieron devoluciones por este concepto por importe de 22,53 millones de euros. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2018 tendría como resultado una devolución por importe de 7,35 millones de euros, una vez deducidos los pagos fraccionados anteriormente indicados, determinando una tributación neta estimada del impuesto sobre beneficios del ejercicio 2018 de 10,45 millones de euros.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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:

Miles de euros	2019	2018
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	350.117	357.415
Obligaciones de servicio público de Cercanías	461.475	444.703
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	122.531	115.607
	934.123	917.725

- **Subvenciones concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público (OSP) competencia de la Generalitat de Cataluña**

El Estado traspasó a la Generalitat 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 Generalitat 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	2019	2018
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	55.181	52.457
Obligaciones de servicio público de Cercanías	179.457	179.806
	234.638	232.263

- **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 Generalitat de Cataluña, existe un Convenio para la compensación del mayor déficit de explotación con origen en decisiones de la Generalitat, en uso de sus competencias, en cuanto a política tarifaria o estándares de calidad, compromisos y condiciones, distintos

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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	2019	2018
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	28.163	25.256
Junta de Extremadura	3.518	4.770
Diputación General Aragón	4.094	4.174
	35.775	34.200

- **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.

En 2019 no se ha registrado en el patrimonio neto ninguna subvención de capital procedente de Proyectos CEF, ni en el caso del ERTMS (afectaría a VIAJEROS), ni en el caso del GNL (afectaría a la EPE).

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1.8. Calidad del servicio

Servicios comerciales	2019	2018
Alta Velocidad-Larga Distancia	7,91	7,99

Obligaciones de Servicio Público	2019	2018
Alta Velocidad-Media Distancia	7,55	7,62
Media Distancia	6,83	6,97
Cercanías Madrid	7,13	7,19
Rodalies Cataluña (*)	6,03	6,21
Cercanías Asturias	7,32	7,46
Cercanías Bilbao	6,65	6,91
Cercanías Cádiz	7,90	7,29
Cercanías Málaga	7,71	7,63
Cercanías Murcia-Alicante	6,70	6,99
Cercanías San Sebastián	7,26	6,65
Cercanías Santander	7,37	7,14
Cercanías Sevilla	7,31	7,50
Cercanías Valencia	6,33	6,44
Cercanías Zaragoza	7,67	7,53
Feve	6,60	6,50

(*) Sólo núcleo Barcelona.

El indicador de satisfacción global de la cartera de clientes de Renfe Mercancías en 2019 es de 6,34.

Trenes de mercancías	2019	2018
Mercancías	6,34	6,89

1.9. 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	2019	2018
Alta Velocidad - Larga Distancia	2,56	2,44
Media Distancia	1,05	0,99
Cercanías	0,16	0,15
Atendo (por cada 1.000 asistencias)	1,52	1,17

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ancho Métrico	0,61	0,61

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 las estaciones puedes dirigirte a los Servicios de Atención al Cliente. Asimismo, pueden 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	2019	2018
Mercancías	55	25

Reclamaciones, multas y sanciones

Durante el año 2019, el número de reclamaciones iniciadas contra Renfe y tramitadas ascendió a 226, lo que implicó un importe de las resoluciones estimatorias de 265.845 euros. De éstas, el 84,96% correspondió a lesiones en el tren y en la estación.

Por otro lado, Renfe recibió en el año 2019 38 denuncias administrativas, por un importe total de 102.196 euros. El 26,32% de las mismas correspondieron a temas relacionados con consumo.

Expedientes tramitados	2019	2018
Número de expedientes tramitados	226	272
Importe económico de las resoluciones estimatorias (€)	265.845	375.925,86
Tipología de los expedientes tramitados		
Arrollamientos	1	5
Lesiones en el tren	91	88
Lesiones en estación	101	100
Otros	33	79
Denuncias		
Número de denuncias recibidas	38	61
Importe económico (€)	102.196	8.560
Tipología de denuncias (número)		
Incendios	2	4
Consumo	10	26
Agencia de Protección de Datos	3	0
Competencia	1	0

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Disciplina laboral	12	20
Otros	10	11

Actuaciones penales

Número de actuaciones penales	5	14
Importe económico (€)	202.830,90	354.876,14

Tipología de actuaciones penales (número)

Arrollamientos de personas	1	1
Lesiones	1	4
Incidentes en el tren	0	1
Accidentes laborales	1	2
Otros	2	6

1.10. 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

1.13. *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 cuando se trata de servicios y suministros, y entre 5.000 euros y 40.000 euros cuando se trata de obras, aun cuando legalmente no tenga obligación de hacerlo.

Proveedores e importe adjudicado

	2019	2018
Adjudicatarios (*)	1.324	1.243
Importe (millones de euros)	770,41	1.180,08

(*) Hay adjudicatarios con más de un contrato adjudicado en el año.

Procedimientos utilizados en la adjudicación de los Contratos de Renfe 2019

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Procedimiento	Nº de contratos	Importe (miles de euros)	% sobre el volumen contratado
Gestión Simplificada Abierto	208	2.362,31	0,31%
Gestión Simplificada Contratación Directa	1.945	12.583,37	1,63%
Abierto	591	119.483,73	15,51%
Negociado con Publicidad	23	9.086,11	1,18%
Restringido	5	16.431,84	2,13%
Contratación Directa	73	13.262,20	1,72%
Negociado sin Publicidad	296	165.972,42	21,54%
Contrato basado en acuerdo marco	18.249	298.837,81	38,79%
Modificaciones	138	132.393,42	17,18%

Principales 20 proveedores de Renfe por importe facturado 2019

Empresa	Importe (miles de euros)
ADIF ALTA VELOCIDAD	1.028.824
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (Adif)	875.888
PATENTES TALGO S.L.	214.832
FERROVIAL SERVICIOS S.A.	139.385
NERTUS MANTENIMIENTO SERVICIOS FERROVIARIOS, S.A. (*)	67.446
ACTREN MANTENIMIENTO FERROVIA S.A. (*)	66.650
ALSTOM TRANSPORTE S.A.	63.966
ALTHENIA S.L.	32.347
IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO, S.A. (*)	30.927
CLECE S.A.	28.847
ACCIONA FACILITY SERVICES S.A.	25.848
EQUMEDIA XL S.L.	23.360
UTE TDE TME TSOL XIV	21.015
CONSTRUCCIONES AUXILIAR FERRO S.A.	17.307
FAIVELEY TRANSPORT IBERICA S.A.	14.845
INTERSERVE FACILITIES SERVICE S.A.	14.716
UTE ACTREN NERTUS	14.490
GARDA SERVICIOS DE SEGURIDAD S.A.	14.018
UTE ABCTREN	13.920
INGENIERIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE SME MP S.A.	12.840

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Periodo Medio de Pago a proveedores

Al cierre del ejercicio 2019 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 57,67 días.

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.

1.14. 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

resolución del contrato en atención a las circunstancias concurrentes que se detallen en los pliegos de condiciones particulares.

1.15. 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 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 arranque, 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.

1.16. Internacionalización

Estrategia de internacionalización

Con la entrada en vigor del Cuarto Paquete Ferroviario, cuyo objetivo es el establecimiento de 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 Saudita, 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Proyectos Específicos

Proyecto Haramain: el desarrollo de la Alta Velocidad en Arabia Saudita

El Proyecto Haramain inició los servicios comerciales, en fase de preoperación, el 11 de octubre de 2018, cuatro días a la semana (jueves, viernes, sábados y domingos), desde las estaciones de Makkah Al Mukarramah, Madinah, Sulaymaniyah en Jeddah y la de KAEC (King Abdullah Economic City). Los tres días restantes se dedicaron a realizar pruebas de trenes y de la infraestructura.

A lo largo de 2019, el servicio comercial se incrementó en un 77% las plazas ofertadas y los días programados se incrementaron en un día pasando de cuatro días a la semana, como se venía haciendo hasta ese momento, a cinco.

Durante los períodos del Ramadán y el Hajj se incrementó la oferta comercial para dar un servicio más adecuado a los días de mayor afluencia de viajeros, coincidiendo con las fechas más significativas en el calendario musulmán. En total, durante las semanas de Ramadán se trasladaron 132.557 viajeros, y en la del Hajj 69.289 viajeros. Se programaron 434 trenes en ambos períodos, de los cuales 78 fueron en doble configuración durante el Hajj.

El 29 de septiembre de 2019 se produjo un incendio en la estación de Jeddah que le ocasionó importantes daños materiales. Como consecuencia de este grave incidente el servicio quedó suspendido temporalmente, volviéndose a reanudar tras la construcción de un *bypass* en la estación de Jeddah de 1,5 km.

Asimismo, entró en funcionamiento el servicio en el ramal del aeropuerto KAIA de Jeddah, con 14 circulaciones desde dicha estación a La Meca, Medina y KAEC. La construcción de esta estación supone un hito en el transporte Saudita uniendo la Terminal 1 del Aeropuerto de Jeddah con la red de trenes Haramain, contando con una superficie de 12.000 m2 y capacidad para más de 3.000 pasajeros/hora.

En 2019 se ha incorporado paulatinamente el sistema de señalización y seguridad ERTMS Nivel 2 entre Makkah y Madinah permitiendo alcanzar una velocidad comercial máxima de 300 km/h en algunos tramos.

Los logros alcanzados durante el año 2019 han permitido que los servicios comerciales queden ya suficientemente testados para que en a principios del siguiente año se pueda alcanzar el millón de viajeros transportados desde el comienzo de la operación.

El denominado “Proyecto Haramain High Speed Railway” (desarrollo de la alta velocidad en Arabia Saudita entre Medina y La Meca), cuya adjudicación a un consorcio hispano-Saudita 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, los sistemas, el suministro del material rodante (35 trenes comerciales y uno de lujo para el Rey), la puesta en servicio y la operación ferroviaria, así como el mantenimiento de la línea y del material rodante durante doce años.

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

Este proyecto consta de dos fases:

- 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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, para la gestión y defensa de los intereses de Renfe en Arabia Saudita, y denominado "Renfe-Operadora, Saudi Arabian Branch".

Simultáneamente, 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.

Proyecto de iniciativa privada de Texas Central: desarrollo de la Alta Velocidad Dallas-Houston en Texas EE.UU.

El Proyecto está promovido por Texas Central Partners, LLC (Texas Central), empresa privada apoyada por inversores principalmente texanos.

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 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, a los sistemas de transporte público y contarán con amplias zonas de aparcamiento.

El coste total del proyecto se ha estimado en 20.000 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 preparadas para velocidades de 205 mph (330 kph). No obstante, en principio circularán a 186 mph (300 kph).

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 en diciembre de 2019 Texas Central llegó a un preacuerdo con Renfe para que esta sea la empresa operadora de esta innovadora línea de alta velocidad

Su puesta en marcha 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 a lo largo de 2020 Texas Central espera comenzar la construcción en el tercer trimestre de 2020.

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 como socio estratégico para que tas una primera fase como asesores técnicos en el desarrollo, diseño y construcción, con el apoyo de Adif e Ineco, pase a ser el responsable de la operación y mantenimiento para la puesta a punto del servicio,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

así como la operación de los trenes, el mantenimiento de los equipos y otros servicios relacionados con la comercialización de billetes.

De este modo 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.) hasta el año 2042.

Reino Unido

Durante 2019, no han salido nuevas franquicias a concurso, y el sistema está en fase de revisión por el gobierno británico.

Paralelamente, Renfe negoció su inclusión en la propuesta de *MTR Corporación* y *Global Rail Constuction Limited* (GRCL), que habían sido precalificados para la franquicia *West Coast Partnership (WCP)*. Aunque el grupo MTR-GRCL-Renfe quedó como finalista junto con otra oferta, formada por *First Group* y Trenitalia, el Departamento de Transportes británico adjudicó la franquicia a este último grupo.

Servicios de Consultoría y Asistencia Técnica a ISR

Durante 2019, Renfe ha seguido 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

En 2019, la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario ha vendido cuatro locomotoras de ancho métrico a la sociedad francesa *Arterail Société Par Actions Simplifiée* para la posterior operación de estas locomotoras en Madagascar. El ancho métrico de vía en Madagascar coincide con el existente en España, condición que ha facilitado su venta.

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.

Asimismo, 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.

Programas de Formación y Seminarios

Renfe ha impartido, durante el ejercicio 2019, varios cursos internacionales, como, por ejemplo:

- Seminario de Formación sobre cambiadores de ejes de ancho variable para JIC (Japan East Railways Group).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Seminario de Formación para jóvenes dirigentes de los ferrocarriles rusos (RZD), desarrollado en Madrid y Barcelona.
- Seminario sobre la Seguridad en la Circulación con HKSAR, agencia de Seguridad Ferroviaria del Gobierno de Hong Kong
- Seminario, sobre servicios de cercanías en Nairobi, dirigido a directivos de Kenya Railways, Banco Mundial y otras entidades públicas relacionados con el Master Plan de Transporte de Nairobi.

Otras actividades

Renfe, también está explorando proyectos de Cercanías en algunos países de América Central y del Sur, como son Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Bolivia, así como, proyectos de alta velocidad que pueden surgir en América del Norte, como podrían ser Florida, Washington o Illinois en Estados Unidos y Ontario en Canadá.

Relaciones Institucionales Internacionales y de Cooperación

Participación en organizaciones internacionales

Renfe es miembro de las principales 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 2019, Renfe ha acogido la reunión de Forum Global de Pasajeros de la UIC, celebrada en Toledo y la reunión de Alto Nivel de Pasajeros de la CER y la UIC Europa presididas ambas por el director general de Desarrollo y Estrategia.

Por otra parte, Renfe ha colaborado con la UIC y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en el curso de formación de la UIC del nivel II en sistemas de Alta Velocidad ("*Training on High Speed Systems Level II*"), que se viene impartiendo anualmente en Madrid, en el que participan compañías ferroviarias de todo el mundo.

Visitas de delegaciones extranjeras

A lo largo del año 2019, 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 Estados Unidos, Uruguay, Guatemala, Colombia, Brasil, Senegal, Kenia, Uganda, Madagascar, Francia, Finlandia, Bulgaria, República Checa, Suecia, Arabia Saudita, China, Japón, India, Australia, Bélgica, Canadá, Hong Kong, India, Lituania, Malta, Mozambique, Rusia y Ucrania.

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, Costa Rica, Ecuador o Paraguay.

Asimismo, continúan en vigor los acuerdos de colaboración con *China Railway Corporation* y con los Ferrocarriles de Rusia RZD, así como entre la Asociación Española de Fabricantes, Exportadores de

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 el acuerdo de colaboración suscrito con la Universidad Estatal de Ferrocarriles de Moscú (MIIT) y el convenio firmado con la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP) para la participación en el Proyecto de Hermanamiento con Ucrania.

1.17. Principales hitos

Décimo aniversario de los servicios Ave Cataluña-Andalucía

Renfe puso en marcha el servicio Ave Cataluña-Andalucía el 10 de enero de 2009, aprovechando la variante ferroviaria construida en las proximidades de Madrid, lo que permitía conectar el Cataluña y Aragón con Andalucía sin realizar parada en Madrid y reducir considerablemente el tiempo de viaje.

En los diez años en funcionamiento de los trenes Ave entre Cataluña, Aragón y Andalucía, un total de 10,4 millones de clientes han utilizado los servicios de Alta Velocidad que enlazan directamente estas comunidades sin realizar parada en Madrid. De ellos, 1,3 millones corresponden a desplazamientos realizados durante el último año.

Renfe, primera compañía de ferrocarril del mundo que implanta un sistema de notificaciones personalizadas por Twitter

La implantación de este sistema permite a los viajeros de Cercanías Madrid y Rodalies de Catalunya disponer de un sistema de notificaciones personalizadas por mensaje directo, gracias a la alianza entre Renfe Operadora y Twitter España.

Este servicio facilita en tiempo real a los usuarios toda la información relativa a las líneas y horarios que seleccionen.

Renfe es la primera compañía de ferrocarril del mundo que implanta un sistema de información automático por Twitter y la primera empresa pública española que desarrolla este tipo de servicio de la mano de la citada plataforma social.

Servicio Renfe Atendo en las estaciones de Valdepeñas, Torrelavega y Zumárraga

Desde el 7 de marzo de 2019, Renfe Viajeros presta el servicio Atendo, en tres nuevas estaciones: Valdepeñas, Torrelavega y Zumárraga, en todos los casos en su modalidad de puntual.

Desde hace más de una década Renfe trabaja para hacer más accesibles las instalaciones, los trenes, así como los productos y servicios que ofrece a sus clientes. El objetivo es proporcionar un sistema de transporte inclusivo que favorezca y mejore las condiciones de vida de todas las personas.

El Consejo de Administración aprueba la licitación de compra de 211 trenes de gran capacidad

El 23 de marzo de 2019 el Consejo de Administración de Renfe aprobó la licitación de compra de 211 trenes de gran capacidad destinados a los grandes núcleos de Cercanías, por un importe de 2.270,5 millones de euros.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En total, incluyendo la adquisición de piezas de parque, el mantenimiento de primer nivel de parte de los trenes adquiridos durante 15 años, así como el utillaje y el almacén inicial necesarios para dicho mantenimiento, la licitación ha ascendido a 2.726,6 millones de euros.

El objetivo de esta operación es renovar el parque de material rodante para maximizar la capacidad de transporte en los grandes núcleos de Cercanías altamente saturados. Para ello, se adquirirán trenes de al menos 900 plazas (en el caso de los de 100 metros), lo que supone un incremento del 20% de la capacidad sobre la flota actual de trenes Civia.

Wifi a bordo de los AVE Madrid-Barcelona y Barcelona-Sevilla/Málaga

Desde el 1 de abril de 2019, Renfe incorpora en sus servicios del corredor Ave Madrid-Barcelona-Girona 'PlayRenfe', su plataforma pionera de conectividad Wifi, con contenidos a la carta y acceso a una oferta global de productos, incluidos servicios a bordo y televisión en directo de importantes eventos deportivos.

Renfe inicia la compra de hasta 105 trenes de Media Distancia

El Consejo de Administración de Renfe aprueba la licitación de compra de hasta 105 trenes de media distancia (43 en firme y 62 opcionales) destinados a los servicios dentro del contrato de Obligaciones de Servicio Público (OSP), por un importe de 750,8 millones de euros.

Los trenes a adquirir serán eléctricos e híbridos. Estos últimos dispondrán de un coche generador para la tracción en vías no electrificadas y diseñados para evolucionar hacia soluciones respetuosas con el medioambiente.

Renfe inicia la compra de hasta 38 trenes híbridos de Cercanías

El Consejo de Administración de Renfe aprobó la licitación de compra de hasta 38 trenes híbridos de Cercanías (29+9 opcionales), por un importe de 365,6 millones de euros. En total, incluyendo la adquisición de piezas de parque, el mantenimiento integral de 11 de los trenes durante 15 años, el utillaje y almacén inicial necesario para dicho mantenimiento, así como opciones adicionales de suministro y mantenimiento, la licitación asciende a 473,9 millones de euros.

El objetivo de esta operación es renovar el parque de material rodante para dotarlo de accesibilidad y adaptarlo a los futuros cambios en la infraestructura y electrificación de la vía, de ahí que sean híbridos, y configurables tanto con ejes de ancho convencional como con ejes de ancho UIC.

Nuevo servicio de alta velocidad entre Madrid y Granada

El 26 de junio de 2019 comienzan a prestar servicio los trenes de Alta Velocidad entre Madrid/Barcelona y Granada por una nueva infraestructura entre Antequera Santa Ana y Granada que permite una mejora sustancial en los tiempos de viaje. Se destinan a los servicios AVE de la capital granadina con Madrid y Barcelona, los modelos de las series 102 y 112, respectivamente, que disponen de una velocidad comercial máxima de 330km/h.

El 25 de junio de 2019 se inaugura el nuevo espacio de Renfe en Granada. Este espacio integra todos los servicios que Renfe ofrece en esta estación, Atendo, Centro de Servicios, canal de venta y máquinas autoventa.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Acuerdo de colaboración con las entidades de Turismo de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco para promocionar la España Verde

Renfe Viajeros y las entidades de Turismo de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco han suscrito un acuerdo de colaboración con motivo del 30 aniversario de la marca España Verde para la promoción del tren y las cuatro Comunidades Autónomas del norte peninsular que la integran.

En virtud del acuerdo, estas instituciones se comprometieron a celebrar un viaje en el que participan periodistas procedentes de diversos países

La marca España Verde ha optado por el tren para realizar este viaje de aniversario en tanto que ha sido tradicionalmente un vehículo de unión entre las cuatro Comunidades Autónomas que abarcan las cornisas cantábrica y atlántica, las que conforman la España Verde y por las que, desde hace treinta y seis años, circulan trenes turísticos de lujo de Renfe.

Renfe y Correos firman un acuerdo para facilitar la compra de billetes de tren en oficinas postales

El acuerdo comercial facilitará la compra de billetes para viajar en trenes Ave y de larga y media distancia en cualquiera de las 2.400 oficinas de correos multiservicios distribuidas por toda España.

El acuerdo implica para Correos la posibilidad de seguir implementando su estrategia de diversificación de actividades gracias al potencial que ofrecen sus oficinas como canal de distribución y venta por su capilaridad y cobertura.

Para Renfe supone el cumplimiento de su objetivo de servicio público esencial en tanto que, del total de oficinas de correos en las que se va a poner a disposición de los usuarios billetes de transporte ferroviario, 1.297 se encuentran en zonas rurales o de baja densidad de población en las que residen más de 15 millones de ciudadanos y no existe hoy puntos de acceso para la obtención presencial de billetes de Renfe.

Renfe Cercanías de Madrid reanuda el servicio habitual de trenes por el túnel de Recoletos

El 17 de noviembre, el núcleo de Madrid recupera la circulación de trenes por ambos túneles sin cortes ni restricciones. El túnel de Recoletos había permanecido sin servicio ferroviario desde el 2 de junio. Por este túnel pasan las líneas C1, C2, C7, C8 y C10,

El reinicio del servicio cuenta con una novedad: Cercanías Madrid mantiene el servicio especial en el Corredor del Henares por la vía de contorno, con una frecuencia media de un tren a la hora, frecuencia que se incrementa con un tren cada 30-45 minutos en periodos de hora punta. Son trenes desde Guadalajara con paradas en Azuqueca, Meco, Alcalá Universidad, Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz, San Fernando, Fuente de la Mora y Chamartín.

Gracias a su reforma integral, se ha mejorado la fiabilidad de la línea y de sus instalaciones, reduciendo notablemente la posibilidad de que se produzcan incidencias que afecten a la circulación. Además, se facilitan las labores de mantenimiento y se incrementa el confort de los viajeros

La estación de Recoletos cuenta con una nueva imagen, con vinilos y nueva luminaria en andenes y vestíbulos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe lleva a ARCO 2019 la problemática de los grafitis en los trenes

Renfe lleva la "obra más cara" a la Feria de Arte Contemporáneo 2019, mostrando la problemática del vandalismo y los grafitis en los trenes, bajo el lema "Esta obra ha costado 15 millones de euros y la hemos pagado entre todos".

Según los cálculos de Renfe, el coste de la limpieza de grafitis en trenes ascendió el pasado año de 15 millones de euros, sin contar los gastos de aumento de vigilancia y seguridad en estaciones para evitar estos actos vandálicos. Estos costes aumentarían la factura hasta los 25 millones de euros anuales, con los que se podrían comprar tres trenes nuevos de cercanías todos los años, o un nuevo AVE cada dos años. Esta situación perjudica a los viajeros en términos de seguridad y de retrasos, sólo en Cercanías Madrid las demoras afectaron el año pasado a más de 200.000 viajeros por grafitis en trenes en marcha.

Renfe moverá por el territorio nacional su obra, podrá contemplarse en las estaciones de Valencia, Barcelona, Zaragoza, Bilbao, Santander, Madrid y Sevilla, finalizado su recorrido en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

Renfe lanza "Valor Mujer", un programa para el impulso y la visibilidad del arbitraje femenino en el deporte

El presidente de Renfe, Isaías Táboas, ha firmado un acuerdo con las federaciones de fútbol, baloncesto, balonmano y rugby para el apoyo y la visibilización del colectivo de arbitras en estos deportes que suman más de 330.000 mujeres con licencia federativa. Renfe persigue que "Valor Mujer" sea una plataforma decisiva de impulso al deporte femenino y ayude a la detección y formación de mujeres en el entorno del deporte. Este programa representa el compromiso de Renfe con la igualdad y con la reivindicación de los valores del deporte.

Renfe organiza una exposición sobre el papel de la Mujer en el Ferrocarril con motivo del 8M

Con motivo del Día Internacional de la Mujer, Renfe realizó una exposición con retrospectiva fotográfica sobre la participación de las mujeres en el ferrocarril español a lo largo de su historia.

Secretarias, guardagujas, guardabarreras, limpiadoras, informadoras, vendedoras de billetes, etc. Eran los trabajos que realizaban las mujeres desde los inicios del ferrocarril y que se mantuvieron a lo largo de décadas. Esos oficios están representados en esta exposición con la que se pretende rendir homenaje al colectivo femenino. El fondo documental procede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

La exposición tuvo lugar en la estación de Cercanías de Nuevos Ministerios, Renfe quiere hacer visible su implicación con la igualdad modificando el nombre. Además, durante todo el mes de marzo la estación de Nuevos Ministerios se denominará "Nuevos Ministerios - 8 de marzo". De esta manera, Renfe quiere afianzar su compromiso con la igualdad.

Renfe y la Red de Ciudades por la Bicicleta trabajarán para fomentar su uso en el ferrocarril

Renfe y la Red de Ciudades por la Bicicleta han firmado un acuerdo por el que se creará un grupo de trabajo conjunto entre ambas entidades que impulse políticas de fomento de la intermodalidad ferrocarril – bicicleta, con el fin de colaborar en la protección de la salud y la lucha contra la contaminación atmosférica en el ámbito de la movilidad

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La compañía está diseñando un modelo basado en "movilidad como servicio", (mobility as a service), para formar parte del conjunto del viaje, desde que el cliente sale de su casa hasta que llega a su destino, teniendo en cuenta medios de transporte llamadas de 'última milla', como la bicicleta.

Renfe lanza la campaña 'ECOPuntos' para incentivar el viaje sostenible en tren

La campaña promocional 'ECOPuntos arranca el próximo día 22 de septiembre, Día Mundial sin Coches: los viajeros que cuentan con la tarjeta de fidelización '+Renfe' anotarán el doble de puntos al adquirir ese día billetes de Alta Velocidad - Larga Distancia.

De esta forma, Renfe quiere contribuir a que los viajeros utilicen el tren como medio de transporte sostenible y responsable, concienciando a los clientes sobre la importancia del cuidado del medioambiente.

Renfe retomó, coincidiendo con la fecha de inicio en Madrid de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambios Climático (COP25), la campaña promocional 'ECOPuntos'. Esta iniciativa tendrá continuidad en diversas fechas del año para concienciar y fomentar el tren como transporte menos contaminante (Día de la Tierra, Día Mundial del Medioambiente, etc.).

Mil profesionales se formarán en Experiencia de Cliente durante 2020

Durante 2019 se han impartido 1.921 horas de formación en Experiencia de Cliente a más de 450 profesionales de todos los niveles directivos del Grupos Renfe, que han participado en talleres de formación, sesiones estratégicas o ponencias de profesionales y expertos en esta materia. Su asistencia e implicación es clave para que, desde sus puestos y responsabilidades concretas, sirvan de impulsores de la Experiencia de Cliente en sus áreas.

Asimismo, se está trabajando en un Programa de Formación en Experiencia de Cliente que contempla diferentes itinerarios formativos en esta disciplina y cuyo alcance global abarcará a más de 1.000 profesionales de todos los niveles directivos, para su implementación en toda la organización.

Catálogo de precios y servicios de sus instalaciones de mantenimiento ferroviario

Con objeto de dar respuesta a las obligaciones derivadas de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 23/2018 que modifica la Ley del Sector Ferroviario, y que regula la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

La información está disponible en la web de la compañía, con la relación de instalaciones y el procedimiento para solicitar la prestación. En dicho apartado se puede visualizar la relación de instalaciones de servicio, clasificadas en función de la actividad que realizan (mantenimiento ligero, pesado, otras instalaciones y vías de apartado, si bien éstas últimas serán gestionadas por Adif).

Además de los precios, se ha elaborado un procedimiento de gestión para la obtención de acceso a las instalaciones de mantenimiento ferroviario y prestación de servicios a los nuevos operadores entrantes, dentro del contexto de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril a partir de diciembre de 2020.

En dicho procedimiento se establecen las condiciones de acceso y prestación de los servicios de manera transparente, objetiva y no discriminatoria, facilitando a los nuevos operadores la certidumbre necesaria para la realización de sus operaciones ferroviarias futuras.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Este proceso supone un avance en la mejora de la gestión de la capacidad disponible de las instalaciones de mantenimiento y el establecimiento de un sistema que permitirá compatibilizar las operaciones de mantenimiento del parque de Renfe Operadora y de las distintas empresas ferroviarias.

Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España.

En 2019, a través de Adif, compramos 2,5 Twh de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen), para la energía de tracción de todos nuestros vehículos eléctricos, lo que supone el 77,9 de nuestra energía de tracción.

Ello ha convertido a Renfe en el primer consumidor final de energía renovable de España, con un 2,6% del total de la energía renovable eléctrica consumida en nuestro país. Esto permitirá la reducción de más de 7 millones de toneladas de CO_2 hasta 2030 en el conjunto de la red ferroviaria sobre la que operamos.

Las emisiones de CO_2 de Renfe caen a niveles históricos (5,54 gr. CO_2/UT)

Los servicios de Renfe generaron durante 2019 unas emisiones unitarias (por viajero-km. o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores dependientes del petróleo, con factores específicos 10 veces menores en relación a los automóviles y a la aviación.

En 2019 se redujo drásticamente la Huella de Carbono por cada Unidad Transportada: un 88,3 % respecto a la existente en 1990 (47,26 gr.), año base del Protocolo de Kioto.

Renfe firma el compromiso de responsabilidad climática ferroviaria global de UIC

En 2019, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), de la que es miembro Renfe, propuso alinear su objetivo de emisiones de CO_2 para 2050 con lo que cada vez se comparte más ampliamente como objetivo consensuado a alcanzar en el Acuerdo de París: Neutralidad de Carbono para 2050 (en lugar de -75% para 2050).

Renfe hace suyo el objetivo de neutralidad de carbono para el año 2050. El compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria 2019, es una extensión del Compromiso firmado en 2015 en el marco de la campaña "Train to Paris" de la UIC en la COP21.

1.18. Premios y reconocimientos

Renfe, premio Best Public Corporation en la quinta edición de Startup Olé

En la quinta edición de Startup Olé, que ha tenido lugar en Salamanca entre el 26 y el 28 de marzo, Renfe ha sido reconocida con el premio de *Best Public Corporation*.

Han recibido el premio, que reconoce la trayectoria de Renfe en favor de la innovación abierta dentro del sector público, el equipo de Innovación de Renfe y de la Gerencia de Servicios Comerciales Norte de Renfe Viajeros, encargada del acuerdo comercial con Startup Olé por el que Renfe ha sido transportista terrestre oficial del encuentro.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe, Mejor Iniciativa Empresarial para la Sostenibilidad del Transporte Terrestre

Gasnam ha otorgado a Renfe el premio a la Mejor Iniciativa Empresarial para la Sostenibilidad del Transporte Terrestre, coincidiendo con el Congreso anual de esta asociación que promueve las ventajas y oportunidades del gas natural y del gas renovable.

Gasnam ha destacado que el premio a la Mejor Iniciativa Empresarial para la Sostenibilidad del Transporte Terrestre ha sido para Renfe, "por su compromiso contra el cambio climático retratado en el Plan Director contra el Cambio Climático 2018-2030. La compañía está desarrollando distintos proyectos de propulsión de locomotoras a gas natural licuado. Esta hoja de ruta es un referente en Europa para el impulso del gas natural como combustible alternativo en el sector ferroviario". El premio lo recogió el director general de Desarrollo y Estrategia, Manel Villalante.

Reconocimiento a Renfe Operadora por su compromiso con la disminución de la siniestralidad laboral y la prevención de riesgos laborales

La Dirección Provincial de Madrid Fraternidad-Muprespa ha entregado los reconocimientos a varias empresas, entre las que se encuentra la EPE Renfe Operadora, por su compromiso con la disminución de la siniestralidad laboral y la prevención de riesgos laborales en los años 2016 y 2017.

El acto tuvo lugar el pasado 18 de septiembre en el salón de actos del Hospital Fraternidad-Muprespa Habana.

Renfe recibe el 'Premio Fidelidad 2019' de la Federación Española de Bancos de Alimentos

La Federación Española de Bancos de Alimentos (Fesbal) en su gala de Premios Espiga de Oro ha entregado a Renfe el Premio a la Fidelidad 2019

Fesbal ha celebrado un año más los Premios Espiga de Oro un galardón que, desde el año 2003, otorga a las empresas, personas, fundaciones o instituciones que destaquen a lo largo del año por su apoyo a la labor solidaria que realizan los 55 Bancos de Alimentos que integran Fesbal.

Down Madrid premia a Renfe Atendo por su servicio

En su 30 aniversario, Down Madrid, ha celebrado una gala en la que ha querido premiar a entidades y organizaciones por su compromiso con las personas de este colectivo y su labor por fomentar su inclusión en distintos ámbitos.

Renfe ha sido premiada por el servicio 'Atendo' como reconocimiento a su trabajo en la atención de viajeros con diversidad funcional.

Renfe entre las empresas con mejor reputación

Renfe ha alcanzado el puesto 34º en el ranking general de empresas 2019 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 34º del ranking general de empresas y volvió a liderar el ranking sectorial de empresas de "Transporte de viajeros".

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

2. Innovación en Renfe

2.1. Renfe AVLO

A partir de diciembre de 2020, Renfe y cualquier empresa que disponga de la licencia de operadora ferroviaria y del certificado de seguridad, que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y haya solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria a Adif, podrá prestar servicios en competencia con Renfe.

En puertas de la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, Renfe presenta, con anterioridad a dicha liberalización, un nuevo servicio *low cost de alta velocidad* llamado AVLO.

El servicio, inicialmente, se prestará en el corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid y los billetes se pondrán a la venta a finales de enero y a lo largo de los próximos años se pretende extender a otros corredores del resto de España.

El nuevo servicio de alta velocidad incorporará los valores que ya caracterizan a Renfe como son seguridad, fiabilidad, puntualidad e intermodalidad.

El objetivo de Avlo es facilitar y aumentar la movilidad en mercados potenciales de más de un millón de clientes al año, a través de la captación de clientes procedentes de otros medios de transporte menos sostenibles, como el avión, el autobús y, sobre todo, el vehículo particular. Será un producto que no solo irá enfocado a viajes de negocios, sino que se abre a viajes en grupo, familia y gente joven.

Avlo se comercializará únicamente en clase turista incluyendo como equipaje gratuito una maleta de cabina más un bolso de mano o mochila y según las necesidades de cada cliente, se podrán añadir servicios adicionales a su viaje. Estos servicios adicionales tendrán un coste asociado e incrementarán el precio del billete

Mediante la gestión de tarifas dinámicas, Renfe ofrece diferentes niveles de precio, que oscilarán entre 10 y 60 euros por trayecto, en función del recorrido y la anticipación de compra.

Asimismo, los niños menores de 14 años tendrán una tarifa de 5 euros por trayecto, siempre que vaya acompañado de la emisión de un billete de adulto, con un máximo de dos billetes de niño por adulto. Para familias numerosas también habrá descuentos. El servicio Atendo estará disponible para personas de movilidad reducida.

Identidad Visual. Renfe Avlo

La denominación comercial y el desarrollo de la identidad visual del nuevo servicio de alta velocidad low-cost se presentó en diciembre de 2019.

Este nuevo producto, que se integra dentro de la arquitectura de marca del Grupo Renfe, nace con un propósito de marca muy claro: “hacer que la mejor manera de viajar sea una realidad accesible para todos”.

La nueva marca nace bajo la garantía de los valores de Renfe, pero con una personalidad y un tono diferenciados. Es una marca más digital, más desenfadada y cercana, que trata de conectar con nuevas audiencias y futuros clientes no usuarios del tren. Se ha buscado desarrollar una marca empática que se situé a nivel de plataforma de marca en el terreno de la lógica, para ofrecer un servicio práctico, sencillo y low-cost, dando respuesta a un potencial usuario que demandaba este servicio.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Sus valores de marca: fácil, sostenible, digital y low-cost se ven reflejados en el desarrollo de su identidad visual.

Principales aspectos de la identidad visual de Avlo

Logotipo

La versión principal del logotipo se compone de la palabra **"avlo"** en turquesa corporativo, el **trazo** en morado oscuro corporativo y el **endoso** de Renfe.

Colores corporativos

El blanco, el turquesa PANTONE 3252, y el morado RENFE (PANTONE 2425) son los colores principales de Avlo y los que predominan en todas las aplicaciones de la marca.

El naranja PANTONE 2026 y el morado claro PANTONE 253 actúan como colores secundarios, teniendo una gran presencia en la identidad visual de la marca.

Manual de identidad corporativa — Simbología básica

Blanco	C0 M0 Y0 K0 R255 G255 B255	HEX #FFFFFF
P3252C	C67 M0 Y30 K0 R16 G207 B201	HEX #10CFC9
P2425C	C37 M100 Y0 K26 R130 G0 B94	HEX #82005E
P2026C	C0 M072 Y76 K0 R248 G98 B57	HEX #F86239
P253C	C50 M87 Y0 K0 R177 G28 B171	HEX #B11CAB

Tipografía corporativa

La tipografía corporativa de Avlo es la **Motserrat** y es con la que se compondrán todos los textos de la marca.

Los pesos usados son **Extralight, Medium y Extrabold.**

Simbología básica

Montserrat Extralight
ABCÇDEFGHIJKLMNNOPQRSTUVWXYZ
abcçdefghijklmnñopqrstuvwxyz
0123456789.:,;#@*¡!¿?+-/()

Montserrat Medium
ABCÇDEFGHIJKLMNNOPQRSTUVWXYZ
abcçdefghijklmnñopqrstuvwxyz
0123456789.:,;#@*¡!¿?+-/()

Montserrat Extrabold
ABCÇDEFGHIJKLMNNOPQRSTUVWXYZ
abcçdefghijklmnñopqrstuvwxyz
0123456789.:,;#@*¡!¿?+-/()

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Desarrollo visual exterior tren

2.2. *I+D+i* en *Renfe*

La innovación aporta valor a las empresas. A través de la innovación se mejora la percepción de estas ante sus clientes, produce un fortalecimiento de la seguridad, reduce costes de mantenimiento, mejora de la competitividad, crea nuevas estrategias y procesos, aumenta la competitividad internacional del sector, permite el desarrollo de nuevos productos y fomenta la cultura hacia la sostenibilidad de las empresas, entre otros.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Modelo de innovación de Renfe

La innovación en Renfe se sustenta, básicamente, en dos Planes del Grupo Renfe:

- El Plan de Innovación, nacido con una clara orientación hacia el modelo de innovación abierta para aportar más velocidad y eficacia al mismo, y que está alineado con los planes de Innovación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), y ADIF.

- El Plan Estratégico que cuenta entre sus pilares con una apuesta firme y decidida por la digitalización y la innovación abierta, puesta al servicio de los clientes

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

Para resolver los grandes retos de futuro y poder ser fuertes de cara a los nuevos cambios que vienen por la liberalización del sector, Renfe ha conectado con profesionales y startups especializadas en innovación y tecnología, y desde 2018, desarrolla el programa TrenLab, cuyo objetivo es apoyar a startups y emprendedores innovadores, incorporando su innovación y disrupción a los servicios de Renfe para generar valor a nuestros clientes y promover nuestra transformación digital.

TrenLab impulsa la transformación digital de Renfe, reforzando su posición como compañía ferroviaria de cara a la liberalización del sector y potenciando su transformación en operador integral de movilidad.

Desde su lanzamiento, TrenLab ha acelerado 8 startups punteras y tres proyectos de innovación interna que están ayudando a Renfe a reinventar el futuro de la movilidad.

Las startups de la comunidad TrenLab de la primera edición son: nixi1, un chatbot que permite comprar servicios de transporte y alojamientos mediante mensajes de voz en la app de chat que prefiera el usuario; Zeleros, el diseñador de Hyperloop que transportará personas y mercancías a 1.000 km/h; IoMob, plataforma de movilidad abierta que permite integrar todos los servicios de movilidad en una sola app; Limmat, que predice cuando es necesario reparar los trenes y las infraestructuras para evitar mal funcionamiento.

En la segunda edición han participado: Ossicles, que crean una nueva experiencia de sonido en entornos complejos; Obuu que con su software de optimización de stock de mantenimiento de maquinaria compleja, detectan piezas críticas, evitan roturas de inventario y generan ahorros importantes; Showleap, con su traductor de Lengua de Signos Española (LSE) con inteligencia artificial, que permite adaptar los servicios para que sean accesibles a las personas sordas usuarias de la LSE; e Imotion Analytics que son capaces de analizar el comportamiento y el grado de satisfacción de los clientes de cualquier negocio físico mediante su tecnología de visión artificial, de forma anónima, garantizando la protección de datos.

Plan de innovación para el Transporte y las Infraestructuras

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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, 2018-2021.

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, rutas inteligentes y eficiencia energética y la sostenibilidad.

En 2019 estos ejes se restructuraron en 20 líneas estratégicas, que se concretan en 48 iniciativas. Renfe lidera 11 iniciativas, lo que supone el 24% de las mismas. El presupuesto de Renfe alcanza los 7,93 millones de euros.

Ecosistema de innovación

Renfe forma parte de un ecosistema de innovación abierta. Renfe, en los últimos años, se ha incorporado y participa en clusters, universidades, parques tecnológicos, entidades, fundaciones tales como Mobility City, Railway Innovation Hub, Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española, Mafex, RailGroup, etc. El objetivo es impulsar la tecnología y conocimiento del sector ferroviario, promocionar el emprendimiento y llegar a ser referente mundial en innovación ferroviaria, para poder dar respuesta tanto a los retos o necesidades de Renfe, como a las iniciativas propuestas en los Planes de Innovación.

Una de estas iniciativas es la implantación de servicios de transporte combinado eficientes: Autopista Ferroviaria. Se encuadrada en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Pretende diseñar y construir un prototipo de un nuevo tipo de vagón para el transporte ferroviario de mercancías polivalente que fomente la intermodalidad bajo el concepto de autopista ferroviaria, y que permita crear un nuevo servicio transporte de semirremolques por ferrocarril que mejore el tráfico de mercancías, incremente la calidad del servicio, reduzca costes, sea más seguro, y más respetuoso y sostenible con el medio ambiente.

Se trata de un proyecto de I+D+i, que pretendemos instrumentalizar a través de mecanismos de Compra Pública Innovadora, y se prevé la solicitud de ayudas CEF para la construcción del prototipo. Recientemente este proyecto ha sido seleccionado para recibir asistencia EAFIP (Asistencia Europea para la Adquisición de Innovación) por parte de la Comisión Europea.

La velocidad e intensidad con la que las actividades económicas absorben las nuevas tecnologías y la facilidad con la que se obtiene y se comparte la información, están dibujando una nueva realidad económica. Esta situación pone de relieve la enorme relevancia de la Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva.

En este sentido, se contempla la creación de un Grupo de Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva (VT/IC) dentro del Grupo Renfe. Estos sistemas son imprescindibles para que cualquier organización pueda mantenerse actualizada con toda la información que se genera en su entorno (de

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

carácter comercial, tecnológico, legislativo, etc.) y para aplicarla en la toma de decisiones y resolución de problemas. Es una parte fundamental de los procesos de innovación en las empresas y en la detección de nuevas ideas y nuevas soluciones.

Cabe destacar, que el Grupo Renfe a través de su sociedad de Fabricación y Mantenimiento ha obtenido la habilitación como operador de drones, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Deducciones fiscales

Por tercer año consecutivo Renfe ha podido acreditar en su declaración del Impuesto sobre Sociedades una deducción por el ejercicio de actividades de investigación y desarrollo e innovación tecnológica (I+D+i). Una vez que se obtengan los certificados y sea ratificado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, la empresa podrá deducirse 755.000 euros.

En 2019 el Grupo Renfe ha solicitado a la Agencia de Certificación en Innovación Española, ACIE, que emita certificados de innovación tecnológica para el ejercicio contable de 2018 de las siguientes nuevas iniciativas del grupo Renfe: el proyecto 'Plan de Transformación', desarrollada por Renfe, y el proyecto 'Galileo/Copérnico', desarrollada por Renfe Viajeros.

Estos tres años han servido para adquirir experiencia y orientar los procesos a identificar y gestionar la innovación del Grupo Renfe. Gracias a la colaboración y la participación activa de todas las sociedades del grupo, junto con la Dirección de Finanzas y Administración y la Dirección de Innovación de la Entidad Pública Empresarial, la empresa podrá obtener deducciones cercanas a 4 millones de euros.

Renfe as a Service

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

Uno de los planes más destacados en el futuro inmediato de Renfe pasa por ofrecer una nueva experiencia de viaje a nuestros clientes, actuales y potenciales, creando la nueva Plataforma RaaS (Renfe as a Service). Consiste en un catálogo de servicios a nuestros clientes donde podrán interactuar a través de distintos canales, app, web y redes sociales, integrando una nueva oferta de servicios de diferentes medios de transporte privados y públicos, incluyendo desplazamientos puerta a puerta, bajo demanda, con tarifa personalizada y pago único.

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

- Enfoque de Movilidad como Servicio, construyendo un modelo de negocio colaborativo y abierto a todos los operadores bajo el liderazgo público de Renfe. Se basa en alianzas estratégicas y comerciales a todos los niveles, administraciones y empresas privadas del ecosistema de movilidad desde lo local hasta lo internacional. Un modelo flexible y personalizado que se adaptará a las singularidades de cada territorio, para que todos sientan la plataforma como suya.
- Entre otros aspectos, se basa en la integración de tecnologías Big Data, nuestra recientemente inaugurada plataforma de open data, Internet de las cosas o la transformación de nuestros canales de venta.
- Con este plan, Renfe va a tener muy en cuenta que la transformación digital ha capacitado a diferentes actores a generar nuevos modelos en el negocio de la movilidad. Por eso, entre otras

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

cosas, la amplia competencia a la que hoy nos enfrentamos no se encuentra solo en el tren, sino también en las diferentes plataformas de movilidad, que pertenecen a compañías automovilísticas, constructoras, tecnológicas u operadores públicos.

Qué ofrecemos a los clientes

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

Qué ofrecemos a los operadores

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

Qué ofrecemos a los Consorcios y Autoridades de Transporte

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

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

2.3. 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 plan estratégico de Renfe 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

Con el objetivo de facilitar a los maquinistas los numerosos documentos tanto normativos como de carácter operativo en sus actividades diarias, surge el proyecto TabTren. Este proyecto propone

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Los beneficios esperados son entre otros:

- Al maquinista le permite acceder a la información tanto normativa como operativa de forma inmediata desde cualquier lugar y a cualquier hora.
- A los Centros de Gestión, les proporciona absoluto control sobre la información distribuida, así como la recibida por cada maquinista.

El proyecto ya ha sido desplegado durante 2019 y se encuentra en fase productiva.

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 diversos conjuntos de datos accesibles y descargables entre los que se encuentran las estaciones de Renfe y los horarios.

Se han incorporado nuevos conjuntos de datos (*datasets*):

- Fichas de estaciones. Se ha incluido una nueva columna donde aparecen las características de las estaciones: las vías, los servicios, los equipamientos…, entre otras.
- Fichas de túneles de lavado. Se han añadido las fichas de los túneles de lavado de trenes que gestiona Viajeros con el fin de figurar sus características en la estación donde se encuentra.
- Fichas de los trenes. Conjunto de datos que contiene las características técnicas de los trenes, donde se incluye una galería de fotos, videos y todos los elementos técnicos.
- Fichas de los trenes turísticos.
- Se han creado 18 conjuntos de datos con la frecuencia de los viajeros por franja horaria en cada núcleo de Cercanías.

Todos estos conjuntos de datos se han agrupado por temas, con el objetivo de poder alinearnos con iniciativa de datos abiertos del Gobierno de España (datos.gob.es). Hay un total de 67 *datasets*.

Asimismo, se ha creado una pestaña de estadísticas que recoge la actividad del portal y se ha incorporado el tipo de licencia de uso de los *datasets*.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

2.4. 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.
- La identificación y cumplimiento de leyes que le son de aplicación para este ámbito.
- El acompañamiento a los proyectos, productos o servicios en la protección de la información, las redes y sistemas que permiten y garantizan su buen funcionamiento.
- La Gestión de Riesgos.
- La gestión de los incidentes de seguridad, así como la minimización de sus impactos.
- La respuesta preventiva y reactiva a las amenazas específicas del sector.
- 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.

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, trazabilidad de acciones, seguridad perimetral, seguridad de red y aplicaciones, seguridad en la nube, sondas de inteligencia, etc., entre otros.

El servicio de respuesta a incidentes Renfe-CERT, el cual forma parte de la red internacional FIRST de más de 500 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 interconexión de soluciones en la nube. Puesta en marcha 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.).
- Se ha creado una oficina de privacidad con el objetivo de permitir el permanente 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 de productos y servicios, que se sirvan de las redes y sistemas de información, incorporando los requerimientos de seguridad en todos los pliegos de licitación.
- Acciones formativas en materia de ciberseguridad a los empleados.
- 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.
- Asesoramiento y soporte continuo 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.
- Proyecto de certificación de su sistema de gestión en base al esquema Nacional de Seguridad, por una entidad de certificación acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación, ENAC.
- 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.
- 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
- Implantación de un nuevo servicio de limpieza y protección del correo. En las pruebas realizadas se ha eliminado alrededor del 80% del correo recibido por diferentes causas como por ejemplo entre otros: Correo procedente de sitios que están en listas negras, correos que contiene virus, correos que contienen anexos con algún tipo de malware (virus,etc.) y correos que contiene links maliciosos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3. Nuestro equipo

3.1. Generando Empleo

En el año 2019 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 335 puestos de Operador Comercial de Ingreso, de los cuales 30 puestos dirigidos a Militares Profesionales de Tropa y Marinería que se encuentren en los últimos 10 años de su contrato de larga duración y/o a Reservistas de especial disponibilidad , 243 puestos de Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación de los cuales 30 puestos dirigidos a Militares Profesionales de Tropa y Marinería que se encuentren en los últimos 10 años de su contrato de larga duración y/o a Reservistas de especial disponibilidad , 400 puestos de Maquinista de Entrada para cuadros de servicio de tráficos de ámbito nacional y 25 puestos para cuadros de servicios de tráficos transfronterizos con Francia y 12 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 277 trabajadores para el colectivo de Operador Comercial de Ingreso, 103 trabajadores para el colectivo de Operador de Ingreso de Mantenimiento y Fabricación y otra de 314 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, y un Plan de Jubilaciones Parciales 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 2019, se han producido 661 bajas voluntarias distribuidas de la siguiente manera: Renfe-Operadora 15, Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 414, Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 74 y Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 158.

En cuanto al Plan de Jubilaciones Parciales en el ejercicio 2019, 371 trabajadores han accedido a la jubilación parcial, en los términos establecidos legalmente y en la modalidad de jubilación parcial con contrato de sustitución indefinido distribuidas de la siguiente manera: Renfe-Operadora 14, Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 263, Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 14 y Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. 80.

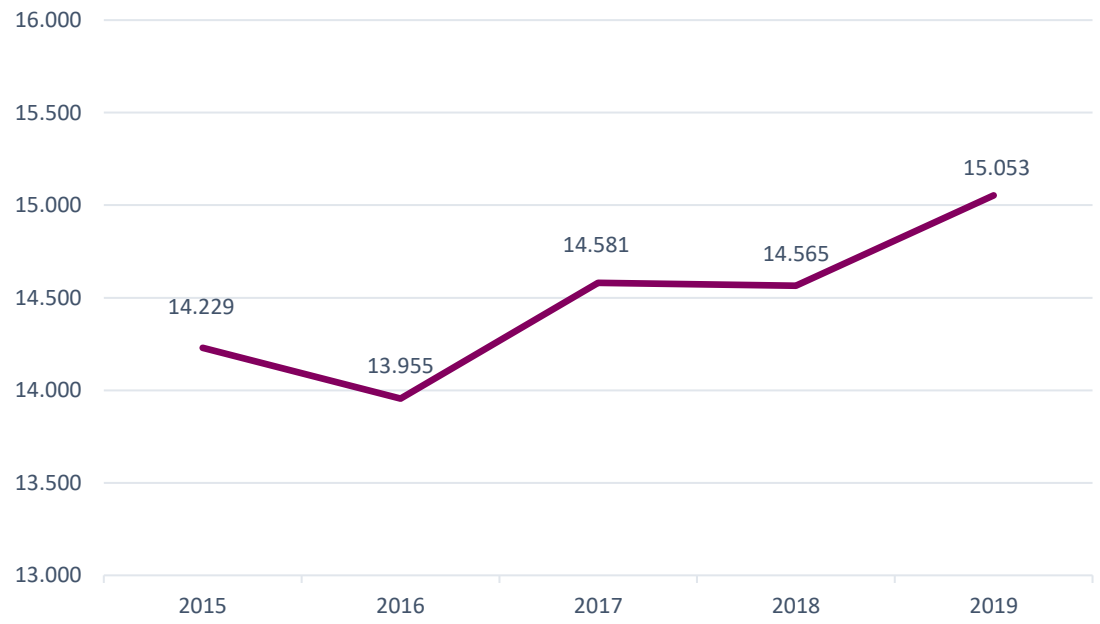
Este Plan de Desvinculaciones voluntarias y Jubilaciones Parciales requiere de aprobación previa de la tasa de reposición, para cada uno de los ejercicios.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

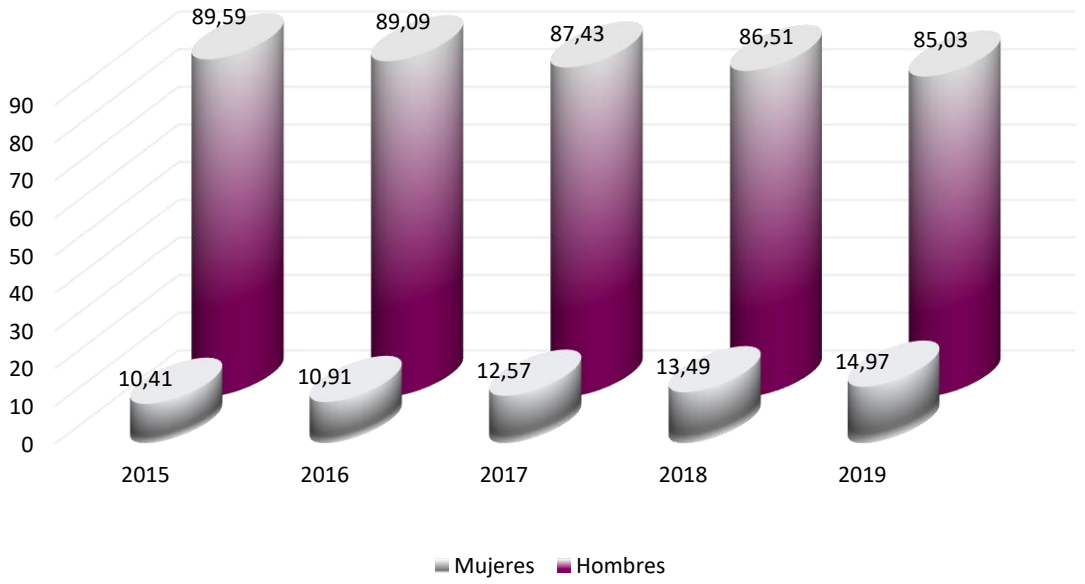
3.2. Gestión de la diversidad

Al cierre de 2019, el Grupo Renfe cuenta con una plantilla de 15.053 trabajadores, de los que alrededor del 93,07% son personal fijo. Reducir la edad media de la plantilla, que ronda los 49,8 años, así como incrementar la representación femenina en el Grupo Renfe que alcanza un escaso 14,97%, son objetivos primordiales en la implantación y desarrollo del Plan Estratégico.

Nº de empleados

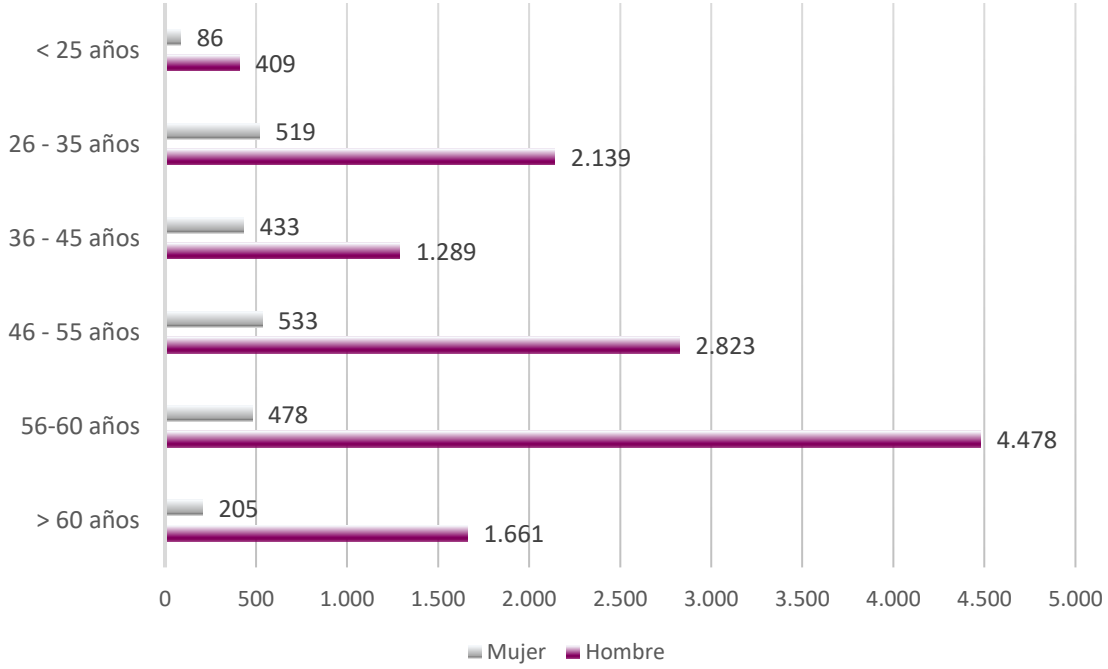


Porcentaje plantilla hombres / mujeres



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

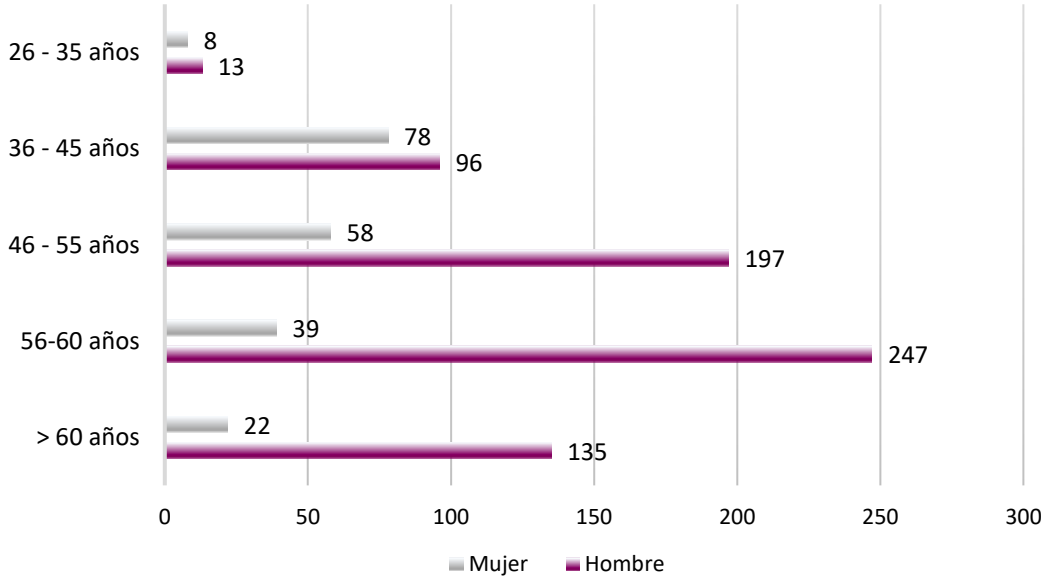
Distribución de la plantilla por edades y sexo



La edad media de la plantilla es de 49,8 años, siendo la de los hombres 50,39 años frente a los 46,51 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.

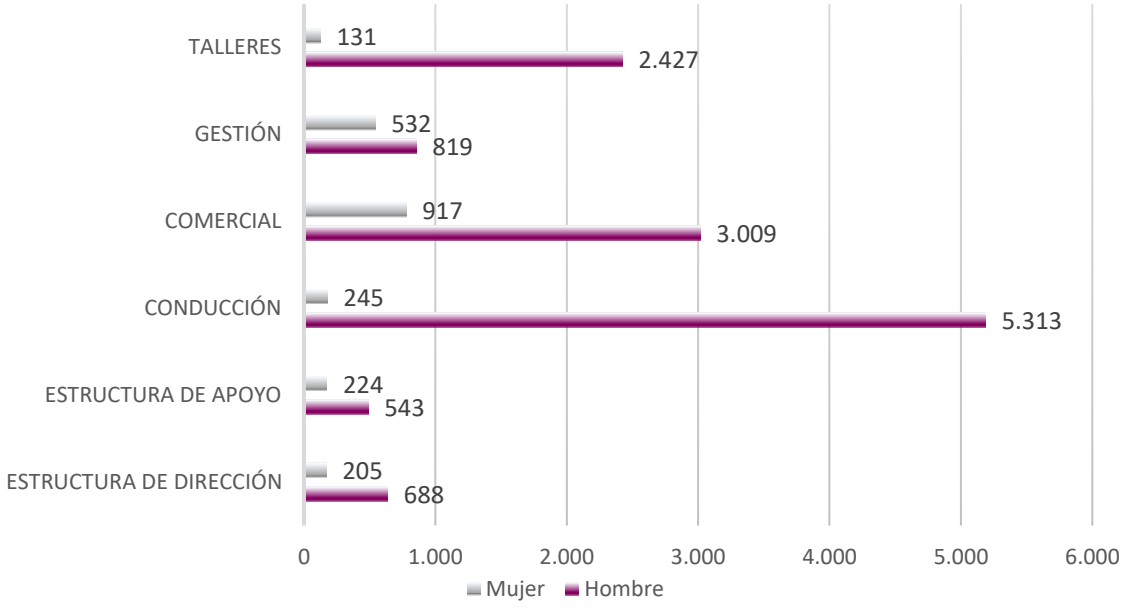
Distribución de la Estructura de Dirección por edad y sexo



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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 4,4% y el 5,1% 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	2019	2018
Presidencia / Dirección General Adjunta a la Presidencia	37	29
Secretaría General y Consejo de Administración	31	38
D. G. de Operaciones	467	372
D.G. Económico Financiera	135	139
D.G. de Desarrollo y Estrategia	191	172
D. G. de Seguridad, Organización y RRHH	290	249
D. de Comunicación Marca y Publicidad	52	54
D. G. de Renfe Mercancías	1.015	1.017
D. G. de Renfe Fabricación y Mantenimiento	3.163	3.165
D. G. de Renfe Viajeros	9.666	9.323
D. G. de Renfe Alquiler de Material Ferroviario	6	7
Total	15.053	14.565

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Distribución de la plantilla por sexo, región y tipo de contrato en España

		2019		2018	
Comunidad Autónoma	**Tipo Contrato**	**Hombre**	**Mujer**	**Hombre**	**Mujer**
Andalucía	Fijo	1.463	232	1.551	194
Aragón	Fijo	389	24	413	19
Asturias	Fijo	621	99	660	87
Cantabria	Fijo	277	26	293	22
Castilla-La Mancha	Fijo	224	8	226	11
Castilla-León	Fijo	1.321	166	1.370	143
Cataluña	Fijo	1.698	338	1.694	301
Comunidad Valenciana	Fijo	963	111	990	95
Extremadura	Fijo	86	8	104	3
Galicia	Fijo	522	84	525	80
La Rioja	Fijo	4	4	4	3
Madrid	Fijo	3.532	857	3.544	789
Murcia	Fijo	239	19	237	17
Navarra	Fijo	54	9	57	7
País Vasco	Fijo	502	81	549	76
		11.895	2.066	12.217	1.847
Total de empleados con contrato fijo		14.010		14.075	

		2019		2018	
Comunidad Autónoma	**Tipo Contrato**	**Hombre**	**Mujer**	**Hombre**	**Mujer**
Andalucía	Temporal	86	5	2	2
Aragón	Temporal	24	-	1	-
Asturias	Temporal	30	5	11	5
Cantabria	Temporal	17	5	3	2
Castilla-La Mancha	Temporal	13	4	-	-
Castilla-León	Temporal	57	6	7	1
Cataluña	Temporal	121	25	74	15
Comunidad Valenciana	Temporal	28	1	12	1
Extremadura	Temporal	17	3	-	-

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Galicia	Temporal	18	4	9	1
La Rioja	Temporal	1	-	-	-
Madrid	Temporal	80	14	7	12
Murcia	Temporal	8	1	4	-
Navarra	Temporal	2	-	-	-
País Vasco	Temporal	62	8	19	2
		564	81	149	41
Total de empleados con contrato temporal		1.043		490	

Distribución de la plantilla por sexo, región y tipo de contrato en Arabia Saudita y Texas

	2019		2018	
Tipo Contrato	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Fijo	49	-	11	-
Temporal	291	107	223	77
	340	107	234	77
Total empleados	447		311	

Distribución de la plantilla por tipo de contrato/jornada

	2019				2018			
	Jornada Completa		Jornada Reducida		Jornada Completa		Jornada Reducida	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Contrato indefinido	11.906	1.966	38	100	12.186	1.752	42	95
Contrato temporal	531	141	324	47	372	118	-	-
	12.437	2.107	362	147	12.558	1.870	42	95
Total	14.544		509		14.428		137	

Distribución de la plantilla por tipo de contrato/jornada /edad/grupo profesional

Tipo Contrato	Jornada	Grupo Edad	Estructura Dirección	Estructura de Apoyo	Conducción	Comercial	Talleres	Administración y gestión
Fijo	Jornada Completa	< 26 años	0	1	187	48	101	3
		26 a 35 años	20	95	1.239	435	386	43
		36 a 45 años	160	124	655	358	209	62
		46 a 55 años	256	189	1.220	788	549	304
		56 a 60 años	221	167	1.530	1.007	900	330
		> 60 años	210	146	370	987	352	220
	Jornada Reducida	< 26 años	0	0	0	0	1	0
		26 a 35 años	0	1	3	13	1	0
		36 a 45 años	13	9	9	37	0	4

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

		46 a 55 años	0	4	6	17	6	2
		56 a 60 años	1	0	2	4	0	0
		> 60 años	0	0	0	5	0	0
Temporal	Jornada Completa	< 26 años	0	0	55	1	0	98
		26 a 35 años	0	0	156	0	0	197
		36 a 45 años	0	0	106	1	0	37
		46 a 55 años	1	0	16	0	0	4
	Jornada Reducida	36 a 45 años	0	1	0	0	0	0
		> 60 años	225	3	31	11	47	53

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

La jornada reducida de los trabajadores va desde el 50% al 87,5% de su jornada

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

	2019	2018
Hombres	8,13	7,52
Mujeres	9,42	7,66

Índice de antigüedad de la plantilla

Años	2019	2018
Hombres	26,22	28,24
Mujeres	19,26	21,72

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Número de bajas registradas por sexo

	2019		2018	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Despido por sanción	5	-	4	-
Dimisión expresa	43	7	28	3
Excedencia a empresa participada	5	3	1	-
Excedencia voluntaria	7	4	10	1
Excedencia forzosa	1	-	1	-
Excedencia cuidados familiares	3	-	-	2
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-	-	-	
Excedencia Maternidad/Paternidad	-	3	2	7
Extinción de la relación laboral	73	6	63	8
Finalización de contrato	19	12	39	12
Desvinculaciones Voluntarias	647	14	774	31
Jubilación	106	7	90	12
	909	56	1.012	76
Total empleados	965		1.088	

Número de bajas registradas por edad

	2019						2018					
	+ 60	56-60	46-55	36-45	26-35	-26	+ 60	56-60	46-55	36-45	26-35	-26
Despido por sanción	-	1	-	1	3	-	-	1	-	2	-	1
Dimisión expresa	-	-	-	4	35	11	-	1	2	3	23	3
Excedencia a empresa	-	4	1	3	-	-	-	-	1	-	-	-
Excedencia voluntaria	-	2	1	5	3	-	1	-	3	2	3	2
Excedencia forzosa	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Excedencia cuidados	1	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Excedencia Maternidad/Paternidad	-	-	-	-	3	-	-	-	1	5	3	-
Extinción de la relación	27	38	10	3	1	-	25	39	5	1	1	0
Finalización de contrato	-	-	-	8	18	5	1	-	9	15	15	11
Desvinculaciones Voluntarias	370	291	-	-	-	-	611	194	-	-	-	-
Jubilación	112	-	-	1	-	-	102	-	-	-	-	-
	510	337	14	25	63	16	707	268	24	27	45	17
Total empleados	965						1.088					

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Número de bajas registradas por categoría profesional

	2019					
Motivo	**Estructura de Dirección**	**Estructura de apoyo**	**Administración y gestión**	**Conducción**	**Comercial**	**Talleres**
Despido por Sanción	1	-	1	2	1	-
Dimisión	-	-	42	7	1	-
Excedencia Empresa Participada	5	1	1	-	1	-
Excedencia Voluntaria	2	2	2	1	3	1
Excedencia Forzosa	-		-	-	-	1
Excedencia Cuidado de Familiares	-	1	-	-	1	1
Excedencia Maternidad/ Paternidad	-	-	-	-	3	-
Extinción relación laboral (Fallecimiento/Incapacidad)	4	2	10	20	23	20
Finalización de contrato	-	-	21	1	9	-
Desvinculaciones Voluntarias	33	7	26	427	27	141
Jubilación	3	6	4	13	65	22
	48	19	107	471	134	186
Total	965					

	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 familiares	-	-	1	-	1	-
Expediente de Regulación de Empleo (ERE)	-	-	-	-		-
Excedencia Maternidad/Paternidad	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 empleados	1.088					

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Remuneración media por categoría profesional, edad y sexo

	2019											
	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	-	-	-	-	27.034	26.924	37.231	36.471	20.013	20.932	23.637	22.087
26-35 años	51.969	54.657	52.517	37.640	35.824	31.632	49.095	47.759	33.585	28.399	29.129	25.961
36-45 años	63.153	56.172	48.596	43.382	34.305	34.693	54.388	53.109	36.031	33.089	32.437	39.615
46-55 años	66.398	64.615	48.488	47.536	39.312	38.447	62.536	57.726	44.245	38.563	41.190	39.120
56-60 años	69.761	64.142	50.291	49.566	39.576	37.966	62.654	60.764	44.938	40.965	42.008	38.250
> 60 años	72.828	64.886	47.567	44.971	35.499	33.513	60.593	-	41.444	38.163	37.603	32.503

	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

(*) En la Estructura de Dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe

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 2019.

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, etc.), 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 2019 es del 3,25% y la misma en el año 2018 fue de 3,41%.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

2019							
Grupo	**Agrupación**	**Hombres**	**Mujeres**	**Diferencia ((Hombre-Mujer)/ Hombre)**	**Número Trabajadores Grupo**	**% Trabajadores Grupo/Total**	**Aportación Grupo a la Brecha**
Estructura de Dirección	Dirección	68.561	61.488	10,32%	893	5,93%	0,61%
Estructura de Apoyo	Técnicos	49.024	45.531	7,13%	767	5,10%	0,36%
Gestión	Mandos Intermedios de Administración y Gestión	39.748	37.423	5,85%	469	3,12%	0,18%
	Operador Especializado en Administración y Gestión	37.445	38.933	-3,97%	130	0,86%	-0,03%
	Operador de Administración y Gestión	36.589	36.265	0,89%	418	2,78%	0,02%
Conducción	Mandos Intermedios de Conducción	61.123	55.880	8,58%	407	2,70%	0,23%
	Maquinista Jefe de Tren	63.091	62.157	1,48%	3.131	20,80%	0,31%
	Maquinista	47.322	46.202	2,37%	1.041	6,92%	0,16%
	Maquinista de Entrada	37.170	37.577	-1,10%	979	6,50%	-0,07%
Comercial	Mandos Intermedios de Comercial	43.075	39.863	7,46%	433	2,88%	0,21%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	49.831	50.027	-0,39%	226	1,50%	-0,01%
	Operador Comercial Especializado	45.679	42.566	6,81%	1.589	10,56%	0,72%
	Operador Comercial	37.588	36.963	1,66%	1.149	7,63%	0,13%
	Operador Comercial de Ingreso	20.809	20.957	-0,71%	502	3,33%	-0,02%
	Mandos Intermedios Mantenimiento y Fabricación	44.772	48.138	-7,52%	151	1,00%	-0,08%
Talleres	Operador Especializado en Mantenimiento y Fabricación	44.301	43.383	2,07%	365	2,42%	0,05%
	Operador Mantenimiento y Fabricación	39.862	38.394	3,68%	1.480	9,83%	0,36%
	Operador de Ingreso Mantenimiento y Fabricación	22.622	21.831	3,50%	429	2,85%	0,10%

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

2018							
Grupo	**Agrupación**	**Hombres**	**Mujeres**	**Diferencia ((Hombre -Mujer)/ Hombre)**	**Número Trabajadores Grupo**	**% Trabajadores Grupo/Total**	**Aportación Grupo a la Brecha**
Estructura de Dirección	Dirección	63.416	58.975	7,00%	806	5,53%	0,39%
Estructura de Apoyo	Técnicos	48.176	44.969	6,66%	663	4,55%	0,30%
Gestión	Mandos Intermedios de Administración y Gestión	37.006	34.988	5,45%	556	3,82%	0,21%
	Operador Especializado en Administración y Gestión	37.477	37.999	-1,39%	141	0,97%	-0,01%
	Operador de Administración y Gestión	35.750	35.168	1,63%	694	4,76%	0,08%
Conducción	Mandos Intermedios de Conducción	58.568	54.777	6,47%	406	2,79%	0,18%
	Maquinista Jefe de Tren	60.830	60.625	0,34%	3.331	22,87%	0,08%
	Maquinista	47.659	47.008	1,37%	811	5,57%	0,08%
	Maquinista de Entrada	35.724	36.204	-1,34%	816	5,60%	-0,08%
Comercial	Mandos Intermedios de Comercial	42.382	38.315	9,60%	437	3,00%	0,29%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	48.238	47.905	0,69%	239	1,64%	0,01%
	Operador Comercial Especializado	44.857	41.106	8,36%	1.677	11,51%	0,96%
	Operador Comercial	35.934	34.690	3,46%	1.094	7,51%	0,26%
	Operador Comercial de Entrada	28.778	27.198	5,49%	10	0,07%	0,00%
	Operador Comercial de Ingreso	20.130	19.925	1,02%	337	2,31%	0,02%
Talleres	Mandos Intermedios Mantenimiento y Fabricación	44.526	46.990	-5,53%	156	1,07%	-0,06%
	Operador Especializado en Mantenimiento y Fabricación	42.624	41.710	2,14%	374	2,57%	0,06%
	Operador Mantenimiento y Fabricación	38.443	36.832	4,19%	1.663	11,42%	0,48%
	Operador de Ingreso Mantenimiento y Fabricación	22.359	20.875	6,64%	354	2,43%	0,16%

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 se han producido modificaciones en los miembros del Consejo de Administración. Para aquellos que eran miembros del Consejo a 31 de diciembre de 2019, 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.

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 2019, Renfe ha invertido más de 11,7 millones de euros en diferentes expedientes adjudicados a Centros Especiales de Empleo.

Personas con discapacidad

	2019		2018	
	Personas con discapacidad	% de personas con discapacidad	Personas con discapacidad	% de personas con discapacidad
Hombres	208	1,63%	190	1,51 %
Mujeres	33	1,46%	32	1,63 %
Total	241	1,60%	222	1,52 %

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3.3. Organización del trabajo

Organización del tiempo de trabajo

La jornada en el Grupo Renfe, en cómputo anual, es de 1642 horas, distribuidas en 213 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 y 6 días de asuntos propios.

Absentismo laboral

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Horas de absentismo laboral	2.308.240	548.224	2.078.359	435.243

Tasa de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y víctimas mortales

	2019	2018
Ratio de absentismo por accidente laboral	0,53	0,49
Jornadas perdidas por accidente laboral	26.343	23.624

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Víctimas mortales por accidente laboral no traumático	0	0	1	0
Enfermedades profesionales declaradas	7	3	9	2

Conciliación en Renfe

La normativa laboral del Grupo recoge entre otras las siguientes medidas de conciliación:

- Horario Flexible
- Posibilidad de elegir turnos
- Jornada continuada
- Preferencia en la elaboración de los calendarios vacacionales
- Reserva del puesto de trabajo para las excedencias por cuidado de personas dependientes
- Reproducción Asistida: Licencia no retribuida de 6 días naturales consecutivos en caso de someterse a técnicas de reproducción asistida que no conlleven situación de incapacidad temporal

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

3.4. Seguridad y salud laboral

Con respecto a 2019, 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:

Indicadores de accidentes laborales

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Frecuencia	20,26	13,52	22,03	14
	19,33		21,07	

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Gravedad	0,90	0,77	0,86	0,49
	0,88		0,80	

Enfermedades profesionales

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Enfermedades profesionales	7	3	9	2
	10		11	

Accidentes laborales

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Accidentes laborales	903	101	966	99
	1.004		1.065	

De las actuaciones realizadas en 2019 en materia de Prevención de Riesgos Laborales, hay que destacar los siguientes hitos:

- Elaboración y aprobación en el seno del Comité General de Seguridad y Salud de la Directriz "Protección del embarazo, parto reciente y periodo de lactancia". Con este protocolo se pretende dar una respuesta rápida y eficaz a la trabajadora embarazada con el fin de garantizar

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

su seguridad y salud mediante diferentes acciones que conciernen a todas las áreas de la empresa implicadas (Servicio de Prevención, Recursos Humanos, Producción, etc.), verificando, de acuerdo con lo dispuesto en la evaluación de riesgos de su puesto de trabajo, su compatibilidad con su nueva situación y las medidas preventivas, en su caso, que hubiera que adoptar.

- Acuerdo de colaboración suscrito entre Renfe Operadora y la Fundación Española del Corazón para promover hábitos de vida cardiosaludables entre los trabajadores del Grupo Renfe, de forma específica en el ámbito laboral, con el objetivo de prevenir y reducir la incidencia de enfermedades cardiovasculares en la Empresa.
- Aprobación en el Comité de Dirección del Grupo Renfe del Procedimiento General Plan de Prevención de Riesgos Laborales. Está aprobación supone un avance importante en la necesaria integración de la prevención de riesgos laborales en todas las áreas y niveles jerárquicos de la Empresa; a este respecto, hay que indicar que, previamente a dicha aprobación, el Plan fue acordado en el Comité General de Seguridad y Salud.

A continuación, se muestran los datos de formación dentro del catálogo formativo de Salud y Prevención durante 2019, con el número de participantes y horas totales:

	2019		2018	
	Participantes	Horas	Participantes	Horas
Formación Continua	1.924	9.029	1.409	7.744
Formación Inicial	1.115	7.948	322	1.793
Formación Coyuntural	3	15	163	979
Formación E- Learning	1	50	325	1.950
Total	3.043	17.042	2.219	12.466

Además de los datos en materia de Salud y Prevención expuestos, hay que añadir la impartición de 15.622 horas en materia de prevención de riesgos laborales, en módulos integrados en cursos generales dentro del catálogo de formación.

Con motivo de las elecciones sindicales celebradas en el 2019, se impartieron un total de 2.672 horas, formando prácticamente a la totalidad de los Delegados de Prevención designados tanto por primera vez como a los que continuaban con dichas funciones, cumpliendo con la legislación vigente y lo recogido en el POP 06, así como con el compromiso adquirido con la representación legal de los trabajadores.

Teniendo en cuenta la existencia del riesgo de agresiones en aquellos trabajadores que desarrollan su actividad de cara al público, durante el año 2019 se ha dado continuidad a las acciones formativas que ya se venían impartiendo en esta materia, con el objetivo de dar a conocer y aplicar técnicas sencillas de manejo psicológico ante conductas agresivas, para capacitar al personal de Renfe en conocimientos básicos de autoprotección, autocontrol cognitivo y conductual, ante estas situaciones conflictivas o difíciles, así como favorecer su reacción psicológica adecuada, que minimice el malestar psicológico personal tras la atención a la persona violenta o situación conflictiva, consiguiendo

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

mejorar las habilidades de comunicación de nuestros profesionales ante las mismas.

El personal sanitario (médico y DUE), han recibido una formación específica en el manejo de desfibriladores y un reciclaje en primeros auxilios, con objeto de poder transmitir dichos conocimientos a todos los trabajadores de Renfe que reciban formación en esta materia.

Durante el año 2019, y como en años anteriores, los miembros 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.

Durante el año 2019, 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	
Campañas	**2019**	**2018**
Cáncer colorrectal	266	314
Salud ocular	564	527
Salud ginecológica	224	205
Salud ósea	198	59
Riesgo cardiovascular	463	427
Prevención cáncer	590	548
Total	**2.305**	**2.080**

3.5. Relaciones sociales

Diálogo social

Convenio Colectivo Grupo Renfe

En el año 2019 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 ha analizado y adaptado las características de nuestra empresa para la aplicación de la jornada laboral de 37,5 horas como promedio semanal, así como un modelo de 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

	2019		2018	
	Empleados	%	Empleados	%
Incluidos en Convenio	14.160	94,07	13.759	94,47
Excluidos de Convenio	893	5,93	806	5,53

En Renfe, el sistema de dirección por objetivos, que determina una parte de la retribución vinculándola al desempeño de cada trabajador, afectó en 2019 al 18,02% 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

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Estructura de Dirección	688	205	489	174
Estructura de Apoyo	543	224	637	169
Mandos Intermedios	822	231	902	247
Total	2.053	660	2.028	590
	2.713		2.618	

Bajas paternales y maternales

	2019		2018	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Número de empleados que tuvieron derecho a baja por maternidad/paternidad	161	58	115	47

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Número de empleados que se acogieron a la baja por maternidad/paternidad	161	58	115	47
Número de empleados que regresaron al trabajo después de haberse cogido la baja por maternidad/paternidad	161	57	115	46
Número de empleados que seguían en la compañía transcurridos doce meses después de su vuelta tras una baja maternal/paternal	161	57	115	46
Porcentaje de empleados que volvieron a su puesto de trabajo después de que se les acabaran los permisos solicitados	100,00%	98,28%	100%	97,87%

3.6. 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 estos. 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.

3.7. 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.
- 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	2019	2018
Formación Mujeres	116.784	57.282
Formación Hombres	691.001	506.316
Total	807.785	563.598

Horas y Promedio de horas de formación por categoría profesional

	Plantilla		2019		2018	
Horas de Formación	2019	2018	Horas	Promedio horas.	Horas	Promedio horas.
Estructura Dirección	893	806	17.942	20,09	12.743	15,81
Estructura Apoyo	767	663	16.467	21,47	20.613	31,09
Administración y Gestión	1.351	1.391	154.964	114,70	45.927	33,01
Conducción	5.558	5.364	496.131	89,26	386.035	71,96
Comercial	3.926	3.794	77.404	19,72	63.887	16,84
Talleres	2.558	2.547	44.877	17,54	34.393	13,50
Total	15.053	14.565	807.785	53,66	563.598	38,69

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Promedio de horas de formación por empleado

Horas	2019	2018
Formación Mujeres	51,97	31,52
Formación Hombres	53,95	39,96
Total	53,66	38,69

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	2019	2018
Inversión en formación	4.123,24	3.578,34

Horas de formación

Horas de Formación	2019	2018
Comercial	172.525	55.043
Fabricación y Mantenimiento	32.428	30.869
Habilidades	53.833	54.985
Seguridad Integral	548.999	422.701
Total	807.785	563.598

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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**

  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, etc.). 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 de Formación Profesional o Institutos de Enseñanza de Secundaria, donde el Grupo Renfe tiene acuerdos de colaboración educativa.

Innovación en la gestión de personas y comunicación empresarial

Estrategia, innovación y comunicación, ejes principales en una transformación cultural y digital necesaria

Plan Estratégico 2019 - 2023 - 2028

Compartir con los profesionales de Renfe los principales objetivos y proyectos del nuevo Plan Estratégico ha sido de vital importancia para la organización durante 2019. Desde enero, fueron **siete** las jornadas desarrolladas en distintas ciudades (Madrid, Valladolid, Bilbao, Valencia, Vigo y Barcelona) con una elevada asistencia y participación de empleados (estructura de dirección, estructura de apoyo y mandos intermedios) y un claro liderazgo del presidente, quien destacó, en todas ellas, la importancia de actuar, de ser proactivos, de comprometerse y de participar como equipo. También se desarrolló un encuentro con representantes de las Organizaciones Sindicales. En cada cita, se trataron con detalle los retos de Renfe de cara al futuro, los proyectos más relevantes del Plan Estratégico y los resultados que se esperan. Además, se lanzaron **encuestas de satisfacción** para conocer con detalle la opinión de los asistentes con respecto a esta iniciativa quienes, en líneas generales, agradecieron la información compartida y valoraron muy positivamente cada encuentro.

El empleado y su compromiso: motor de cambio

En el desarrollo y consecución de los objetivos del Plan Estratégico, el capital humano constituye el principal impulsor del cambio, y su compromiso e identificación con la estrategia y valores de la compañía es una variable clave para la obtención de los resultados esperados. En esta línea, es de vital importancia conocer a la plantilla, establecer indicadores de gestión y realizar un seguimiento exhaustivo de los mismos para definir iniciativas que generen una mayor implicación de los profesionales con la organización y su proyecto empresarial. Todo esto, teniendo en cuenta la existencia de un relevo generacional y, por tanto, la importancia de la transmisión de conocimiento y su convivencia y equilibrio con nuevos perfiles de carácter innovador y considerablemente demandados en la sociedad actual y futura.

Por todo ello, se han iniciado proyectos para ´mejorar la salud de la organización' a través de un análisis del compromiso, de la identificación de valores y del desarrollo de una nueva cultura que mejore la experiencia del empleado y la adaptación del mismo a un nuevo contexto. Se ha puesto en marcha un estudio y análisis interno, tanto cuantitativo como cualitativo, para conocer el grado de compromiso, el clima laboral y la experiencia de empleado. En base a este estudio se definirán las principales áreas e iniciativas de mejora dirigidas a desarrollar una nueva cultura de trabajo, así como programas de mejora de satisfacción del empleado. Además, se dispondrá de un monitor para hacer seguimiento y obtener información actualizada sobre la percepción y el grado de satisfacción de la plantilla y poder así valorar los resultados reales de las medidas adoptadas.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para generar y favorecer el compromiso de las nuevas incorporaciones se ha apostado por la comunicación como elemento crucial. En esta línea, se han organizado sesiones en las que los nuevos profesionales han podido tener una visión global de la organización, su estructura y su contexto retador y se ha creado una nueva guía digital con información detallada y de interés que les concierne como empleados y que se ha enviado a 567 trabajadores desde el mes de agosto.

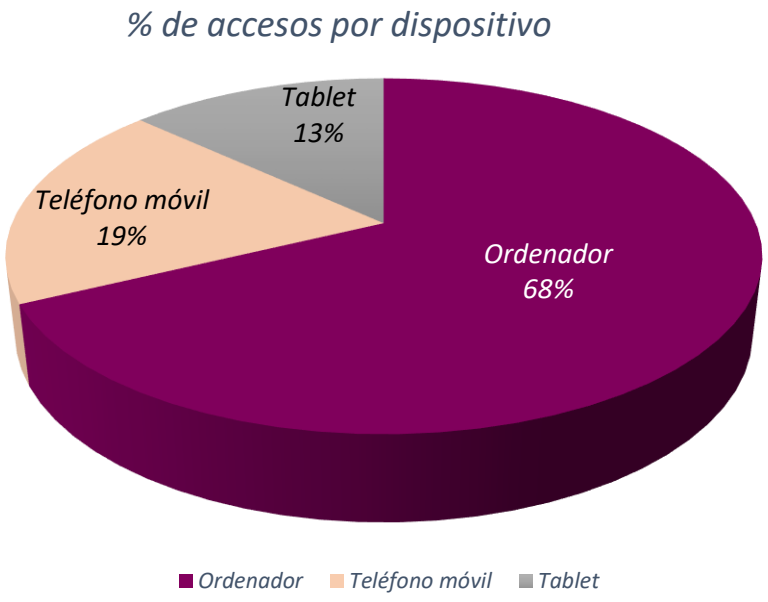
Se ha incrementado notablemente la participación de los trabajadores durante un año marcado por la reflexión, la generación de debate, la estrategia y la visión de futuro. Participación que se ha visto reflejada en jornadas, encuestas, foros y en los comentarios de cada una de las entradas del nuevo blog *Renfe28*, un espacio ubicado en Interesa para favorecer el acceso a información relacionada con el Plan Estratégico y el entorno competitivo en el que se encuentra la organización y la próxima liberalización ferroviaria del transporte de viajeros.

Interesa y nuevos canales de comunicación interna

Interesa, la intranet del Grupo Renfe sigue siendo el principal canal de comunicación, gestión y participación, al que tienen acceso todos los trabajadores y que ha constituido el medio para la digitalización de determinados procesos de interés para el empleado.

Indicadores intranet 2019:

- Número de trabajadores que han accedido: 100% de la plantilla.
- Número de accesos: 3.765.465 (25 accesos al mes por trabajador).



La app Renfe Empleados ha sido lanzada e instalada durante 2019 y tiene como principal funcionalidad la posibilidad de poder buscar y gestionar contactos de todo el Grupo, pero, además también ofrece el acceso a noticias de actualidad. Se lanzó como piloto en julio y, a partir de septiembre, se están llevando a cabo campañas de instalación en los dispositivos corporativos compatibles con la app. Se han completado en torno a 2335 instalaciones y el 67% de empleados con la app instalada ha usado la aplicación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La seguridad es responsabilidad de todos

Entre los retos que plantea el Plan Estratégico de Renfe está el de transformar la cultura de seguridad de la compañía para evolucionar hacia una gestión preventiva y compartida de los riesgos, tal y como exige la normativa europea. Para llevar a cabo con éxito este cambio de paradigma se ha puesto en marcha un Plan de transformación de cultural de seguridad operacional.

Se trata de un conjunto de actuaciones dirigidas a los diferentes perfiles profesionales de la compañía de las distintas Sociedades relacionados con la seguridad operacional en particular y, a todos los empleados de la organización, en general.

Un estudio de la situación actual en materia de seguridad ha dado pie a recomendaciones y acciones específicas a adoptar, en el ámbito de la gestión y del liderazgo necesario.

En la fase inicial del Plan ha sido muy importante conocer la realidad de la organización y, para ello, en el último trimestre del año, se ha trabajado en el desarrollo de una encuesta con una muestra importante de profesionales vinculados con la operación cuyos resultados posibilitarán la elaboración de un Libro Blanco sobre el nuevo concepto de seguridad operacional y sus principios.

Una vez realizada esta primera fase se lanzará una campaña de comunicación centrada en la difusión de sus conclusiones, los aspectos de mejora, la promoción de nuevos comportamientos y la sensibilización de la importancia de una transformación cultural se pondrán en marcha acciones de formación a líderes y responsables de los negocios, tanto para transmitir los principios de cultura de seguridad como para hacer el seguimiento necesario de indicadores que permitan hacer una mejor gestión de la seguridad en el Grupo Renfe.

En paralelo y con el objetivo de facilitar la preparación de dicho Plan, se ha trabajado durante 2019 en una serie de actuaciones internas que han preparado el camino para el nuevo concepto de cultura de seguridad preventiva, compartida y positiva:

- Jornadas formativas sobre el Sistema de Gestión de Seguridad y Cultura de Seguridad. Se han desarrollado varias sesiones formativas sobre Seguridad, con participación de la alta dirección (directores generales de Seguridad, Organización y RRHH, de Operaciones, de Renfe Viajeros y de Renfe Mercancías), miembros del Comité de Dirección de las Sociedades, así como responsables territoriales con funciones relacionadas con la producción y/o seguridad.
- Encuesta de Clima de Seguridad. Realizada a través de Interesa en junio y en la que participaron 676 profesionales con funciones de seguridad. Esta encuesta complementará la que se lanzará en enero 2020.

3.8. 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En las iniciativas y proyectos del Plan Estratégico 2019-2023 está recogida la de Incrementar la diversidad de Renfe a través de un programa de identificación y retención del Talento que permita:

- Potenciar la diversidad de género, la multiculturalidad y la diversidad intergeneracional en el Grupo Renfe, con el fin de garantizar la igualdad de oportunidades tanto en el acceso como en el desarrollo profesional en la empresa.
- Incrementar la presencia y promoción de mujeres
- Favorecer la transmisión del conocimiento a las nuevas incorporaciones para frenar la brecha generacional y evitar que ese conocimiento se pierda en un mercado en competencia.

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.
- Integrar la perspectiva de género en la gestión de la empresa y trasladarla a todas las Áreas de la misma.
- Las contrataciones se basan en criterios de igualdad, mérito y capacidad sin ningún tipo de discriminación
- Promover una política de empresa que evite el acoso sexual, moral y por razón de sexo.
- Hombres y mujeres accederán en igualdad a la formación en la empresa.
- Conseguir una mejor conciliación de la vida laboral, personal y familiar.
- Información, formación y sensibilización sobre igualdad de trato y de oportunidades.
- 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 negociando con los Representantes de los Trabajadores el II Plan de Igualdad del Grupo Renfe, con el 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.
- Ayudas graciables.
- Seguro colectivo de vida y accidente.
- Anticipos sin intereses
- Ayudas por hijos con discapacidad cognitiva.
- Prestación por defunción.
- Complementos a las prestaciones de la seguridad social por enfermedad común como las derivadas de accidente de trabajo.
- Ampliación plazos licencias retribuidas

Los empleados de Renfe no disponen de planes de pensiones entre los beneficios sociales.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.
- 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 2019 ha habido 1 denuncia por acoso sexual.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4. Renfe, proveedores de Sostenibilidad

El cuidado del planeta es responsabilidad de todos: empresas, gobiernos, instituciones, clientes, ciudadanos. Particularmente, Renfe lleva muchos años trabajando para reducir sus emisiones al mínimo posible en su operativa diaria.

Renfe ha recortado tanto la emisión de gases de efecto invernadero (-88,3% respecto 1.990) que, en comparación con otros modos, la utilización de nuestros servicios genera a nuestros clientes reducciones muy significativas en sus emisiones. Renfe es mucho más que una empresa sostenible: en 2019 se ha convertido en un gran Proveedor de Sostenibilidad.

Nuestro objetivo ambiental prioritario es subir más clientes al tren, mediante un esfuerzo de gestión y modernización, permitiéndoles reducir su huella de carbono, su impacto ambiental, aumentando la Sostenibilidad de sus negocios y de sus desplazamientos sin menoscabo de la naturaleza.

4.1 Amables con el medio ambiente, por naturaleza

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.

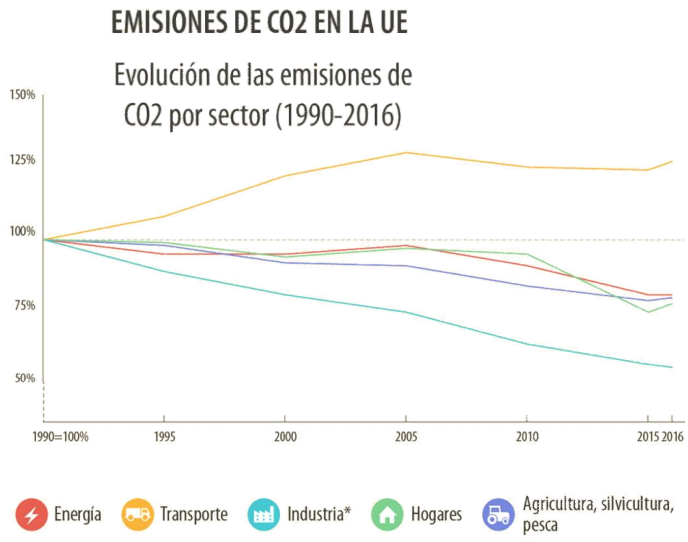
Todas estas ventajas ambientales, además de otras sociales y económicas (menor accidentalidad y una contribución decisiva a la reducción de la congestión urbana), hacen que el tren sea el modo de transporte que menor impacto ambiental, que menos costes externos genera a la sociedad.

Renfe: locomotora de la descarbonización del transporte

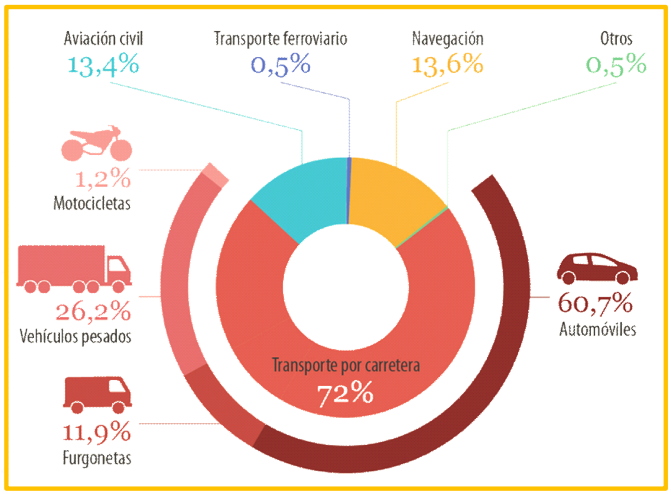
El transporte es el sector del que procede el 27% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en España; es su mayor emisor sectorial.

La mayor aportación de Renfe a la sostenibilidad de la movilidad, es ser una alternativa competitiva a otros modos competidores que son muy dependientes del petróleo. Las transferencias modales no solamente benefician al Grupo Renfe, benefician a nuestros clientes, y a toda la Sociedad al reducir los elevados costes externos del transporte. La Sostenibilidad es parte esencial del “Core Business” de nuestra empresa, pues somos proveedores de Sostenibilidad.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es



Emisiones de CO2 en la UE. Transporte
Desglose por modos de tranporte



Fuente: Agencia Europea de Medioambiente

El transporte es el sector más retrasado en la descarbonización europea. Mientras que la media de las emisiones de efecto invernadero de la UE se han reducido en un 25% desde el año 1990, las correspondientes al transporte han crecido en la misma medida: unos 50 puntos separan al desempeño comunitario de la movilidad de la media de los resultados europeos en la lucha contra el Cambio Climático.

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. Los servicios de Renfe tienen unas emisiones unitarias (por viajero o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, medios de transporte extremadamente dependientes del petróleo.

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.

Renfe, haciendo frente a la emergencia climática

Desde 2019, el Grupo sólo adquiere electricidad de origen renovable de origen certificado, con emisiones CERO de CO_2, destinada a la tracción eléctrica. Ello ha ocasionado que en 2019 se redujera la Huella de Carbono por cada Unidad Transportada (unos 5,54 gr. de CO_2), en un 88,3 % respecto a la existente en 1990 (47,26 gr.), año base del Protocolo de Kioto.

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 2019 unas emisiones unitarias (por viajero-km. o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, unas diez veces más bajas que las relativas a automóviles y a la aviación civil.

Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España

El Grupo Renfe ha sido tradicionalmente es el primer consumidor final eléctrico del sector servicios en España, segundo consumidor eléctrico del país tras Alcoa.

En 2019, a estas categorías se le ha añadido el hecho de ser el primer consumidor final de energía eléctrica renovable de España, con un consumo de 2,46 TWh anuales para la energía de tracción de todos sus vehículos eléctricos que soportan más del 80% de sus tráficos totales. Este consumo

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

representa el 2,6% del total de la energía renovable eléctrica generada en nuestro país.

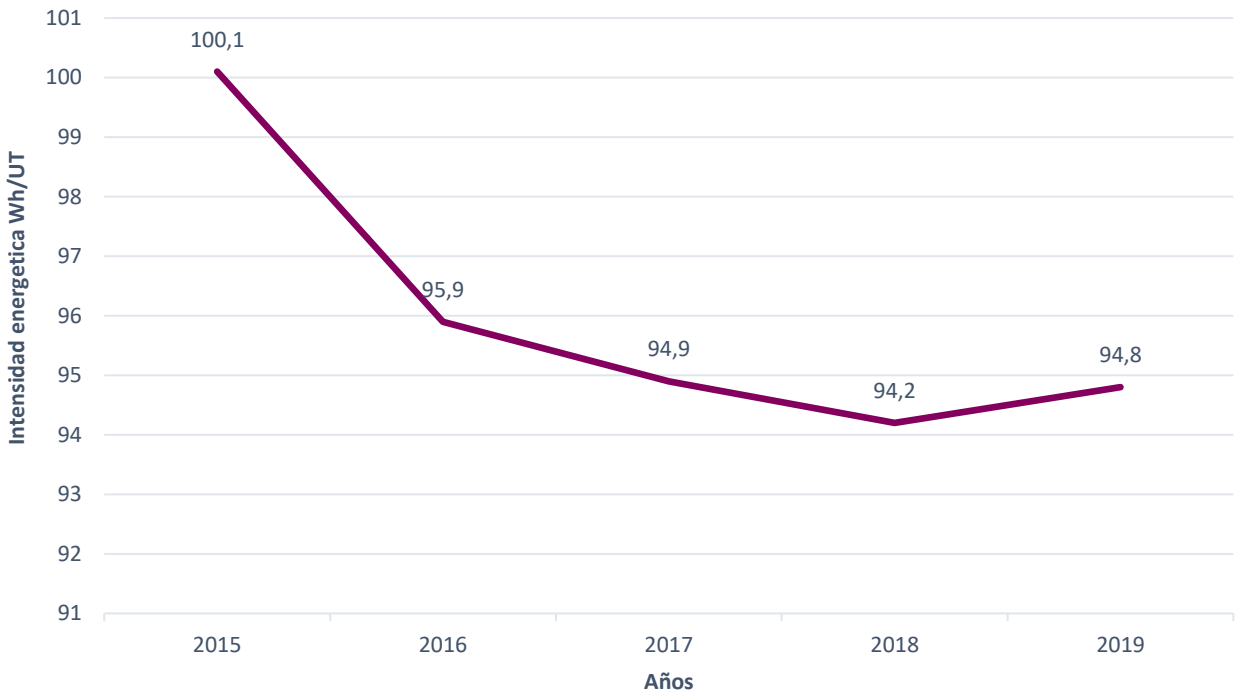
Ello permitirá la reducción más de 7 millones de toneladas de CO_2 hasta 2030 en el conjunto de la red ferroviaria sobre la que Renfe opera.

Consumos energéticos en tracción	2019	2018	2017	2016	2015
Millones de litros diésel	72,12	75,20	75,52	72,66	75,77
GWh diésel	711,8	742,8	745,8	717,5	752,4
GWh tracción eléctrica	2.460,3	2.388,1	2.356,2	2.337,2	2.422,50
GWh total	3.172,1	3.130,9	3.101,9	3.054,7	3.174,9
Millones de Unidades Transportadas	33.472,9	33.236,7	32.670,3	31.852,0	31.905,4
Intensidad Energética de Tracción Wh/UT	94,8	94,2	94,9	95,9	100,0

En 2019, el 22,44 % de la energía de tracción ha procedido del diésel. Dicha cifra irá disminuyendo en el futuro por el aumento de las electrificaciones, y por la sustitución del gasóleo por energías más limpias: hidrógeno, gases licuados, etc.

En este año, se consolida la mejora en la eficiencia energética del Grupo, que estabiliza su intensidad energética por debajo de 100 Wh/UT, con 94,8 Wh/UT (-5,% respecto 2015).

Intensidad Energética



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Adicionalmente, en 2019, los usos distintos de tracción generaron un consumo equivalente a 131,33GWh, lo que significa un 4% del consumo total energético de Renfe, que ascendió a 3.305,8 GWh.

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. El mismo 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 elaboró 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.

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.

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 CO_2 en 2030. Por su parte, en términos de ahorro económico, la estimación supera los 250 millones de euros.

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.

El Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2019-2030, desarrolla estas líneas generales de actuación para contribuir desde el sector ferroviario a evitar que el incremento de la temperatura media global supere los 2 grados centígrados, respecto a los niveles preindustriales.

Información sobre la huella de carbono en el billete

En 2019, Renfe comenzó a proporcionar a los viajeros de servicios Ave y Avant información sobre su huella de carbono, aportando la comparación con otros modos de transporte competidores como el automóvil o la aviación.

La información de la huella de carbono de los viajes, procedentes de la aplicación www.ecopassenger.org, se incluye así durante el proceso de compra de billetes, aportándose los datos de las emisiones de CO_2 de un viajero en la pantalla final de compra, así como en el correo electrónico de confirmación.

Los datos permiten conocer el impacto en términos de carbono de un viaje en tren de Alta Velocidad y su menor huella de carbono con respecto a los modos competidores, poniendo de manifiesto la lucha contra el cambio climático.

El objetivo en el futuro es incluir esta información en el resto de los servicios de viajeros de Renfe. La acción responde al Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, que recoge las líneas

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

generales de actuación para contribuir a evitar que el incremento de la temperatura media global de la Tierra supere 2 grados respecto a los niveles preindustriales.

Acción ante la Emergencia Climática: Renfe firma el compromiso de responsabilidad climática ferroviaria global de UIC-2019

En 2019, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), de la que es miembro Renfe, propuso alinear su objetivo de emisiones de CO_2 para 2050 con lo que cada vez se comparte más ampliamente como objetivo consensuado a alcanzar en el Acuerdo de París: Neutralidad de Carbono para 2050 (en lugar de -75% para 2050).

Renfe ha adoptado el objetivo de neutralidad de carbono para el año 2050 con el fin de brindar su apoyo a los ODS mediante una declaración firmada. El compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria 2019, extensión del Compromiso firmado en 2015 en el marco de la campaña "Train to Paris" de la UIC en la COP21. Renfe, en 2019, ya ha alcanzado en 2.019 una reducción del 88,3%.

La UIC lo ha anunciado este año en el marco de su apoyo a los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible), comprometiéndose a informar sobre sus avances respecto a los objetivos más relevantes.

4.2. Minimizando riesgos ambientales

Prevención y gestión de riesgos ambientales

Desde la perspectiva de la normativa 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, tal como se refleja en este capítulo referido a 2019.

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.

Renfe Operadora, se compromete 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.

ISO 14001:2015, 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.

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 2020, incluyendo la gestión de sus riesgos ambientales dentro del sistema general de Gestión de Riesgos de Renfe Operadora.

Certificaciones ambientales a 31/12/2019

- Renfe Viajeros S.M.E., 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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, C6, 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.

- Renfe Mercancías S.M.E., S.A., dispone de 1 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, S.M.E., S.A., dispone de 1 certificación ISO 14001:2015 de todo su Sistema de Gestión, con alcance global a su actividad y a sus centros de trabajo.
- Renfe Alquiler y Venta de Material Ferroviario S.M.E., S.A., implantación de ISO 14001:2015, en fase de estudio.

Provisiones y 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 Mutual Insurance Europe Limited, Sucursal en España. Límite de indemnización 21M€.
- Seguro de Responsabilidad Civil General (Cobertura de RC por contaminación accidental y repentina). Por obligación legal. Aseguradora QBE Europe SA/NV, Sucursal en España. Límite de indemnización 100 M€.

Caso de éxito: Grupo paritario de Trabajo de Medio Ambiente, ejemplo de integración en gestión de riesgos laborales y ambientales.

Desde 2005, 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.

Afecciones a la atmósfera: cambio climático

Gases de efecto invernadero

Las reducidas emisiones de gases de efecto invernadero por unidad transportada son una de las principales ventajas competitivas del ferrocarril.
Como se ha señalado, 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.
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. En este sentido los servicios de Renfe presentaron durante 2019 unas emisiones unitarias (por viajero-km. o tonelada-km. transportada) sensiblemente inferiores a las de sus competidores, con factores 10 veces menores en relación con los automóviles y a la aviación. La Huella de Carbono de cada Unidad Transportada en un 88,3% respecto a la existente en 1990 (47,26 gr CO_2/UT) - año base del Protocolo de Kioto -.
Hasta 2019, las emisiones relativas a la electricidad han sido variables, ya que dependían de la evolución del mix peninsular de producción energética. Esto ha cambiado este año ya que, para

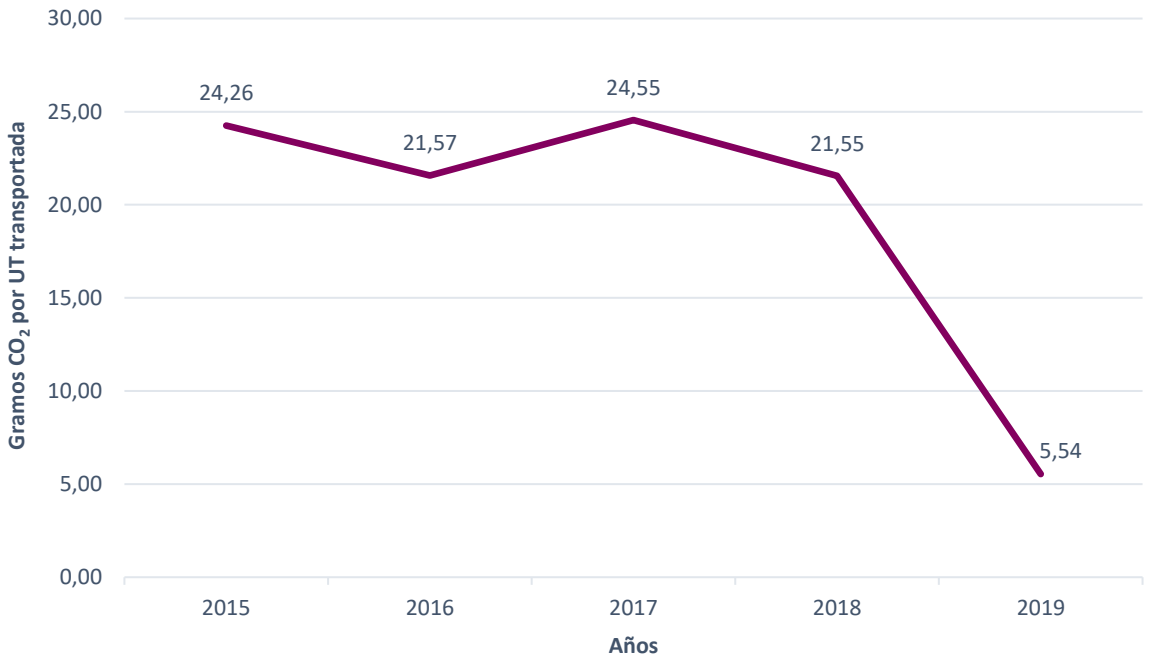
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

tracción, el Grupo sólo consume electricidad de origen renovable, con emisiones CERO de CO_2 en la fase de tracción eléctrica, que es la usada en más del 80% de la actividad de Renfe Operadora.

Emisiones de gases de efecto invernadero	2019	2018	2017	2016	2015
Tn. de CO_2 debidos a electricidad (emisiones indirectas) (en miles)	0 (*)	522,72	607,90	500,16	571,71
Tn. CO_2 debidos a diésel (emisiones directas) (en miles)	185,57	193,53	194,31	186,95	201,55
Total Tn. de CO_2 (en miles)	185,57	716,25	802,21	687,11	773,26
gr CO_2 /UT (Intensidad de Carbono)	5,54	21,55	24,55	21,57	24,26
Reducción sobre base 100 en 1990	88,28	45,60%	47,26%	53,67%	52,10%

(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC
Aplicando datos del mix de generación eléctrica peninsular, las emisiones totales ascenderían en ese caso a 579.214,5 Tm de CO2.
Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.

Intensidad de carbono: emisión unitaria por energía de tracción



Emisiones de CO_2

	2019	2018	2017	2016	2015
Total Tm CO_2 (en miles)	185,6(*)	716,25	802,21	687,11	774,01
Emisiones Tm CO_2 eq. (en miles)	185,6	718,56	808,45	692,46	774,03

(*) Aplicando datos del mix de generación eléctrica peninsular, las emisiones totales ascenderían en ese caso a 764,8 miles de Tm de CO2. 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Según el mencionado Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, la compra de energía eléctrica verde (con certificados de Garantía de Origen) 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.

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.

Plan anual de prevención de incendios en el margen de la vía

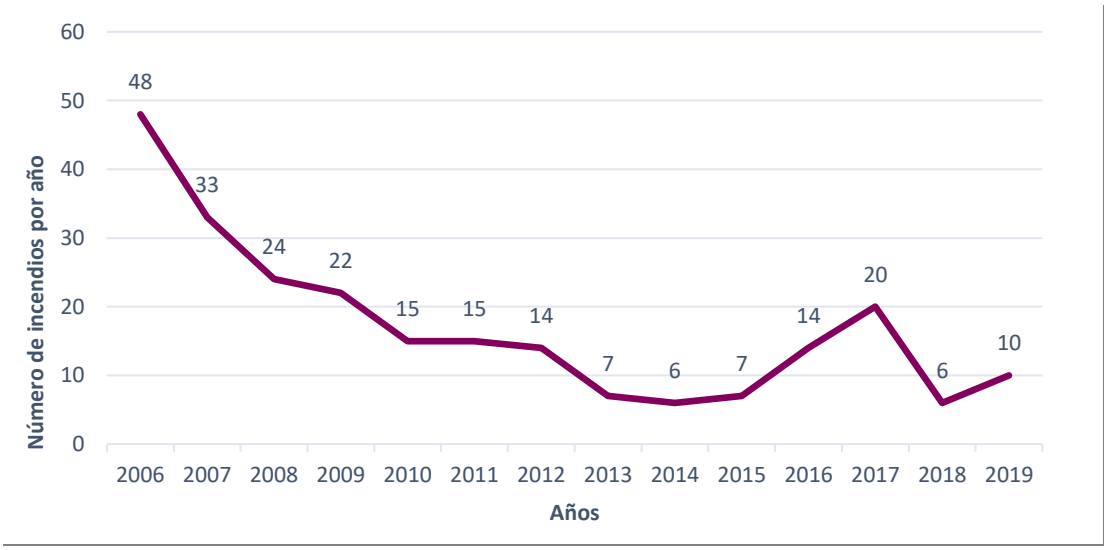
Como viene haciendo hace desde 2005, Renfe desarrolló en 2019 un Plan de Prevención de Incendios Forestales. Renfe, en los meses cálidos, controla de manera exhaustiva los trenes que circulan por zonas con especial riesgo de incendios, como son las vías próximas a áreas boscosas o a espacios naturales 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, y comprende desde junio a septiembre, pudiéndose adelantar o retrasar según la climatología.

Durante 2019, tan sólo el 2,13% de incendios contabilizados al lado de las vías (10 incendios en un año) fueron asignables a la explotación ferroviaria. Ninguno de ellos superó el nivel de conato de incendio, con afecciones inferiores a una hectárea.

Los malos resultados de 2017, un año especialmente seco y 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 y en 2019 se esté, de nuevo, cerca de los mínimos históricos.

Evolución de incendios próximos a vías responsabilidad de 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 hace fundamentalmente limitando el ruido en la fase de emisión, especialmente mediante el uso de zapatas de freno sintéticas en sus vagones.

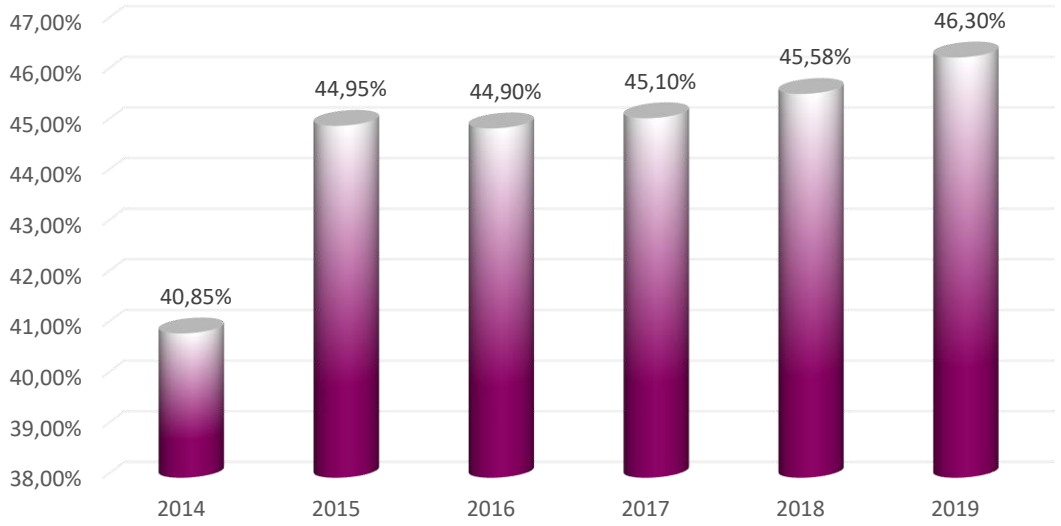
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El 100% de los vehículos de viajeros usan frenos de disco. En mercancías, con un porcentaje de zapatas sintéticas en vagones de mercancías el 46,30% del año 2019, Renfe es una de las empresas ferroviarias europeas con un parque de trenes mercantes más 'silencioso'. Dichas zapatas 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 los vagones de Renfe Mercancías equipados con ellas representa más del 78% del total.

A medio plazo, la mitad del parque de Renfe Mercancías y Logística más explotado y que más servicios realiza, estará dotado con estos sistemas de frenos. 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

La preponderancia de la tracción eléctrica en Renfe es la causa de que las afecciones ambientales en este capítulo sean reducidas. Cabe destacar que, en tracción diésel, para reducir la emisión de pequeñas partículas y de compuestos sulfurosos, Renfe utiliza gasóleo de tracción de muy bajo contenido en azufre. Su consumo irá disminuyendo en el futuro por el aumento de las electrificaciones en la red ferroviaria española, y por la sustitución del gasóleo en Renfe por energías más limpias: hidrógeno, gases licuados, etc.

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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

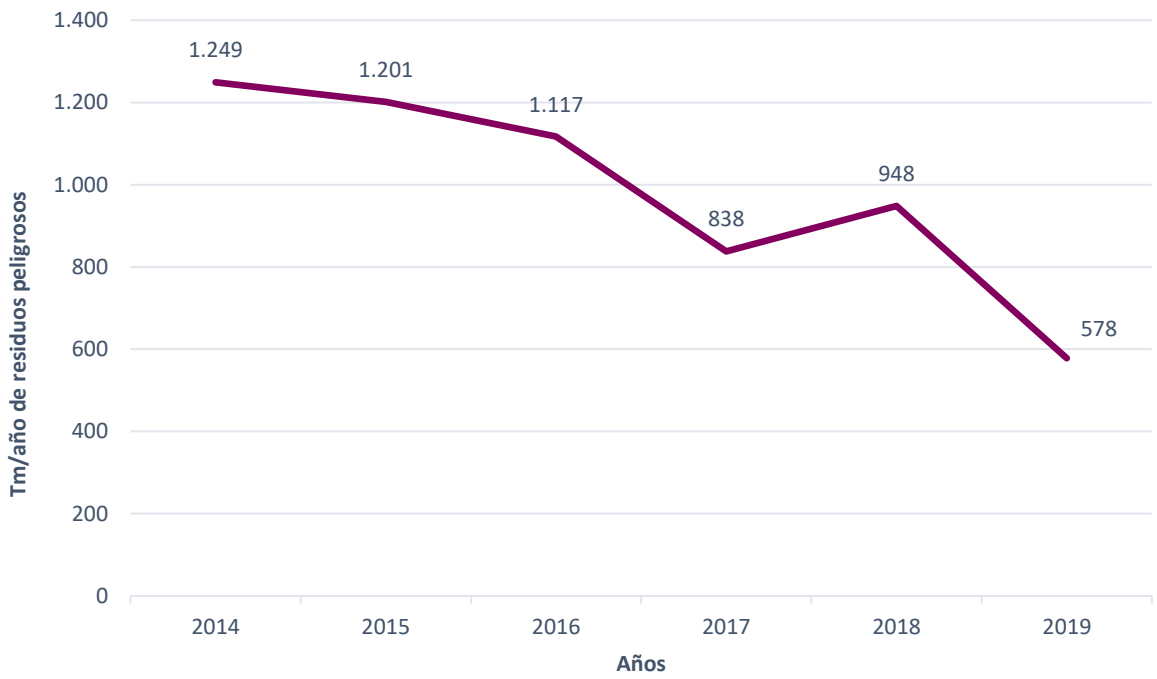
Destaca la instalación de contenedores de reciclado de papel, la disponibilidad de compactadores de papel y cartón y la recogida selectiva de residuos en diferentes contenedores (papel, tóner, pilas, etc.).

Finalmente, los equipos informáticos, sus piezas y otros componentes eléctricos y electrónicos son recogidos por las empresas suministradoras.

Durante el año 2019 se han generado 578 toneladas de residuos peligrosos procedentes de instalaciones industriales, acumulando una reducción del 48,09% desde 2015.

Residuos Peligrosos (Tm/año)	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**	**2015**
Cantidad de residuos peligrosos generados	578	948	838	1.117	1.201

Residuos peligrosos (Tm/año)



Vehículos ferroviarios y economía circular

Los vehículos ferroviarios que utiliza Renfe se caracterizan tradicionalmente por tener una vida útil prolongada (actualmente, se considera un periodo de amortización de éstos de hasta 40 años), y por llegar al 98% de materiales reutilizables usados en su construcción.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Una vez que el tren llega al final de su vida útil, en algunos casos Renfe procede a la venta del mismo, perfectamente reparado y en estado de funcionamiento 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 mayor interés histórico se donan a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para su restauración y puesta en valor.

Uso sostenible de recursos no energéticos

Gestión de aguas y de suelos contaminados

En Renfe Fabricación y Mantenimiento SEM, principal afectado por esta problemática, existe un Plan plurianual 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 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 2019 se ha seguido caracterizando por una elevada actividad en este ámbito, especialmente en activos recibidos de la extinta FEVE. El gasto total ascendió a 604.894 € en 2019.

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 participada por Renfe, EMGRISA.

Esta dirección activa y proactiva del proceso de descontaminación ha evitado posibles problemas a la imagen del Grupo Renfe, con costes previsibles y contenidos para las actuaciones realizadas en todo el territorio peninsular.

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.

	2019	2018	2017	2016	2015
Consumo de agua (m^3) (*)	903.240	917.605	923.881	968.959	941.651

(*) Dato estimativo

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 2019 un importe de 470 mil euros para la gestión y el tratamiento de aguas residuales.

Ahorro de agua

Como medidas de ahorro destacan el reciclaje y gestión 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 Primas (Kg)	2019	2018	2017	2016	2015
Aceites/grasas	540.511	446.983	452.534	302.202	315.302
Pinturas	88.537	104.919	96.362	125.304	130.003

4.3. Preservando la biodiversidad

El ser humano es el causante de la séptima extinción masiva de especies en la Tierra. Las seis extinciones masivas previas fueron causadas por desastres naturales catastróficos, como el meteorito que impactó la península de Yucatán hace 66 millones de años, que acabó con el 95% de la vida del planeta.

Esta séptima extinción es, según los científicos, consecuencia del crecimiento desmedido de la población humana, la fragmentación y destrucción de los hábitats, del consumo excesivo de recursos naturales y del uso de combustibles como el petróleo.

Se calcula que las tasas de extinción actuales ocasionadas por el ser humano son entre cien y mil veces más altas que las de los tiempos geológicos. El sector del transporte es decisivo para ralentizar este

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

proceso, tan relevante para la humanidad y el planeta como la Emergencia Climática, con la que la Séptima Extinción Masiva se retroalimenta.

Las mercancías también cuentan: el tren de Noé

En 2019, el Tren de Noé llegó a Madrid y Barcelona con el objetivo de concienciar sobre el impacto de los medios de transporte en el entorno, especialmente en el transporte de Mercancías.

El tren fue bautizado así en homenaje al Arca de Noé, la embarcación salvadora de todas las especies animales durante el Diluvio Universal. Este simbolismo relaciona el relato bíblico con la importancia de la protección del planeta, dada la situación actual de crisis medioambiental.

Promovido por la alianza europea Rail Freight Forward (RFF) y transportado por Renfe Mercancías, el Tren de Noé fue decorado con espectaculares motivos animales, obra de reputados artistas urbanos de los países involucrados en la acción.

Esta campaña tuvo como fin llamar la atención sobre la necesidad de modificar la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril en Europa , logrando un aumento del 18% al 30 % para 2030, reduciendo la huella medioambiental de la logística.

El Tren de Noé se lanzó a mediados de diciembre de 2018 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Además de Madrid y Barcelona, Viena, Berlín, Paris, Bruselas, Roma, Múnich y Luxemburgo formaron parte de su trayecto por Europa.

Transporte de mercancías peligrosas: minimizando riesgos ambientales extremos.

Por sus elevados niveles de seguridad, el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril constituye un elemento clave para aumentar 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 2019, representando un incremento del 13,1% respecto a 2015, lo que equivale a retirar de la carretera unas 60.000 circulaciones de camiones pesados cargados con MM.PP., al año.

Prácticamente la mitad de las mercancías transportadas corresponde a cuatro productos: etanol, hidrocarburos gaseosos en mezcla licuada (Butano/Propano), dicloruro de etileno y amoniaco.

Transporte de MM.PP.	2019	2018	2017	2016	2015
Tm/año	1.760.458	1.796.366	1.715.282	1.466.622	1.556.072

Renfe: afecciones mínimas a la biodiversidad en sus instalaciones

Las principales interacciones de Renfe con la biodiversidad se podrían producir en las instalaciones próximas a 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 muy escasa afección, y 12 talleres de mantenimiento de material ferroviario, en los que se extreman las precauciones ambientales.

Las instalaciones ocupadas por Renfe en espacios naturales o en áreas de elevada biodiversidad ocupan una superficie muy reducida, de 0,26 kilómetros cuadrados, equivalentes a medio campo de fútbol.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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
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 evitados de otros modos de transporte alternativos

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe ha recortado tanto su emisión de gases de efecto invernadero, un 88,3% respecto 1990, que en comparación con los otros modos competidores dependientes del petróleo, la mayor utilización de nuestros servicios, la transferencia modal hacia el ferrocarril, genera a la Sociedad (y a nuestros clientes) reducciones muy significativas en sus emisiones y en sus afecciones a la biodiversidad.

A esta circunstancia la llamamos Anomalía Sostenible del Ferrocarril: cuanto más crece la participación modal del ferrocarril, se reduce espectacularmente la emisión de carbono del conjunto del sector Transporte. Cuando ello se produce, Renfe actúa como sumidero de carbono del sector.

Imaginemos ahora que no existiera nuestra empresa ferroviaria. 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 en 2019 que el tren ha evitado, con sus diferentes impactos sobre cambio climático y la biodiversidad, son:

- Automóviles: 387 millones de circulaciones.
- Camiones: 4,3 millones de circulaciones.
- Aviones: 119.600 vuelos.

Consumo energético y emisiones evitadas (2019):

- Ahorro anual de emisiones CO_2: 5,7 Millones Toneladas CO_2.
- Ahorro anual de energía: 1,1 Millón de Toneladas equivalentes de petróleo.

Estos ahorros en el consumo en suponen un orden de magnitud equivalente al de los consumos domésticos 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. En el caso de las emisiones de gases de efecto invernadero, la reducción es comparable a las emisiones domésticas de toda España.

Renfe se ha convertido en mucho más que una empresa responsable y sostenible: es uno de los mayores Proveedores de Sostenibilidad para sus clientes, y para la sociedad española.

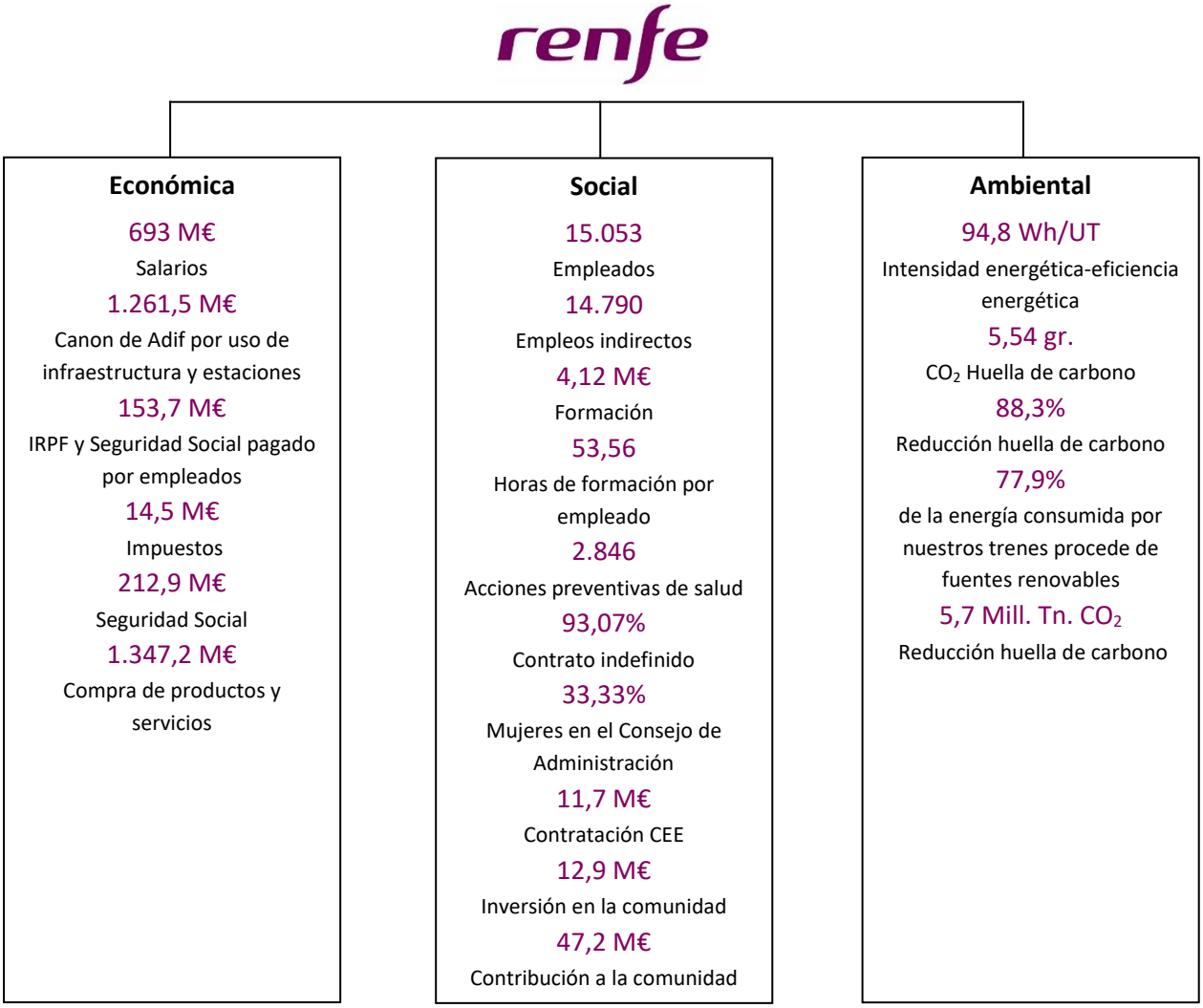
5. Contribución al progreso social

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, etc., y de forma indirecta mediante la contratación de servicios de seguridad, limpieza, servicios a bordo, etc., las contribuciones a la sociedad, las inversiones ambientales, entre otras.

La contribución de Renfe al desarrollo sostenible del país en 2019 asciende en términos económicos a 3.061 millones de euros; generamos 15.053 empleos de forma directa y 14.790 empleos de forma indirecta mediante la contratación de servicios y realizamos contribuciones sociales por valor de 47,2 millones de euros, invertimos en la comunidad 12,9 millones de euros y contratamos a centros especiales de empleo por valor de 11,7 millones de euros. En los últimos años hemos reducido nuestra huella de carbono un 88 ,3% hasta dejarla en tan sólo 5,54 gr. CO_2 por unidad transportada; nuestra Intensidad energética (eficiencia energética-Wh por Unidad de Transporte) es de 94,8 Wh/UT; el 77,9% de la energía consumida en la tracción de nuestros trenes es energía renovable, con certificación de origen y tenemos un impacto mínimo en la biodiversidad de 0,26 km² de superficie ocupada.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es



5.1. 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 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 estas 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.

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.

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 2019 superó los seis 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

El servicio Renfe Atendo se presta en 140 estaciones accesibles en España, de las cuales 68 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 72 estaciones lo realizan de manera puntual, donde la solicitud de asistencia debe realizarse, como mínimo, 12 horas antes de la hora de viaje.

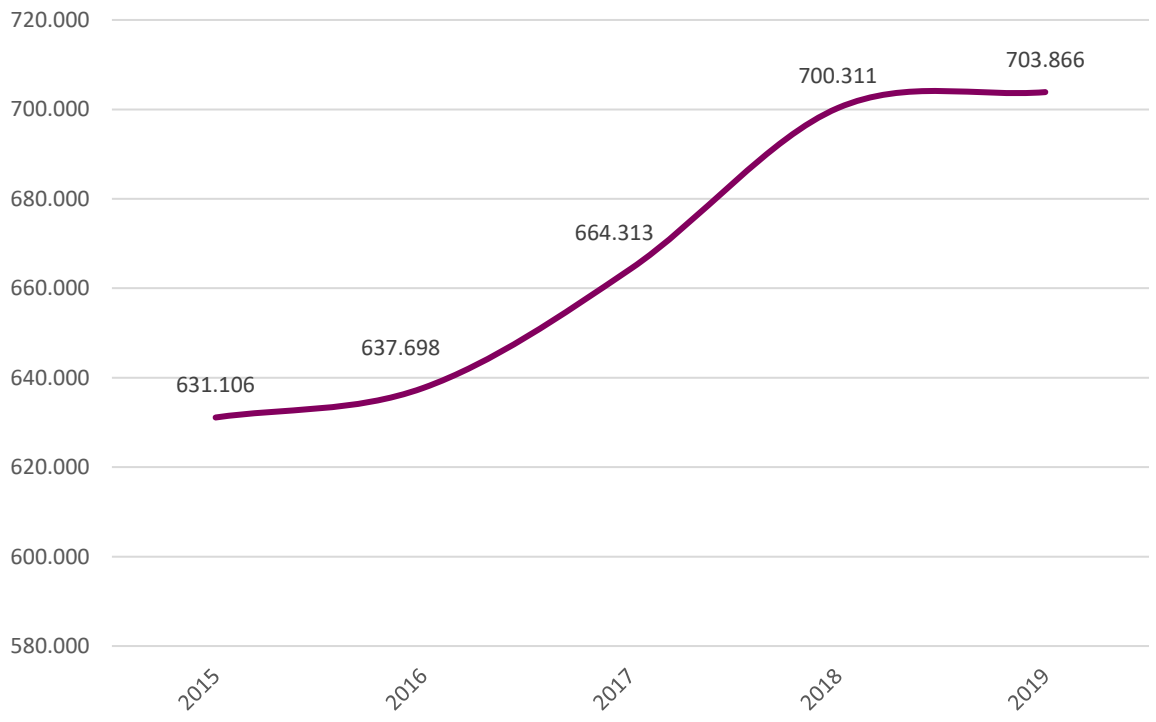
Los principales logros del Servicio Atendo, a lo largo de 2019, han sido los siguientes:

- El número de asistencias realizadas en 2019 ha crecido un 0,51 % respecto al ejercicio anterior, alcanzando un total de 700.866 * asistencias.
- El nivel de calidad del servicio Renfe Atendo ha sido en 2018 de 9,15 sobre 10. Se está realizando en estos momentos la encuesta de calidad del servicio en el año 2019.

Respecto a las reclamaciones y quejas presentadas, la media anual por cada mil asistencias ha sido de 1,51.

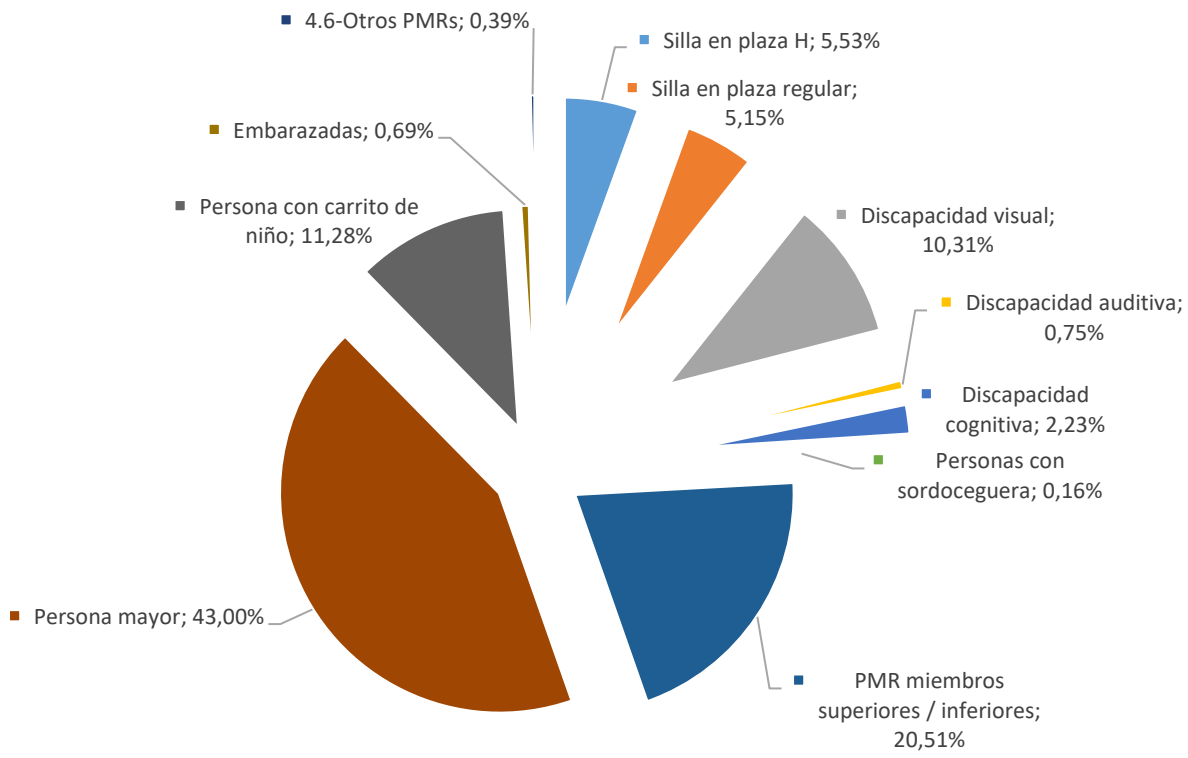
El Servicio Renfe Atendo dispone de la certificación de Accesibilidad Universal según la norma UNE 170001-2 que otorga AENOR y ha sido renovada recientemente hasta el año 2.022. En el año 2019 se ha efectuado la primera auditoría de seguimiento del sistema con la calificación de Conforme. Esta certificación se ha otorgado para las 140 estaciones en las que se presta el servicio Renfe Atendo.

Nº de asistencias del Servicio Atendo



La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Distribución de las asistencias por tipo de discapacidad en el año 2019.



Servicio SVisual en Atendo

Este servicio está dirigido a las personas con discapacidad auditiva y se trata de un servicio de vídeo-interpretación en lengua de signos.

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.

Sistema inteligente de señalética para personas con distintas capacidades

Renfe ha puesto en marcha una experiencia piloto para la implantación de un sistema inteligente de señalética que permitirá a personas con distintas capacidades acceder a información de calidad sobre elementos y servicios disponibles en las estaciones mediante el uso de sus dispositivos móviles.

Se trata de un novedoso sistema de marcadores digitales que durante este periodo de prueba estarán instalados en la estación de Cercanías de Soto del Henares y en las salas Club y de embarque de Puerta de Atocha a partir de finales de este mes de julio.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para acceder a la información, los usuarios deberán descargar en sus dispositivos móviles la aplicación NaviLens. A través de la lectura de los marcadores, los viajeros tendrán a su disposición todos los datos relevantes en formatos accesibles acordes a sus diversidades funcionales (visuales, auditivas o cognitivas), obteniendo así una excelente ayuda para moverse en los entornos ferroviarios.

Esta App móvil abre un campo de posibilidades de enorme valor que permitirá a los usuarios desenvolverse en las estaciones de manera totalmente autónoma. Ofrece información locutada a los viajeros con discapacidad visual o en formato de vídeo con contenidos descriptivos y direccionales para clientes con este tipo de necesidades.

Se trata de un sistema inteligente que destaca por su versatilidad y dinamismo dado que los contenidos pueden ser actualizados, ampliados, modificados o ajustados a las necesidades de comunicación existentes en cada momento. Y su utilidad es extensible a todos los usuarios del transporte público que mediante una sencilla interfaz podrán conocer, de igual forma, los servicios que ofrece la estación, horarios de circulación de los trenes o cualquier otro dato que se considere relevante.

Esta solución aporta respuestas, igualmente, para superar barreras idiomáticas ya que la información se facilitará en el idioma en el que el usuario tenga configurado su dispositivo móvil.

Acuerdos de colaboración con la accesibilidad

- Convenio de colaboración entre CERMI y Renfe. 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 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 las “Jornadas de divulgación del tren”. Estas jornadas consisten en una visita guiada por el Museo del Ferrocarril de Delicias y tienen como objetivo contribuir 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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, 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.

  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 2019 se han vendido billetes por valor de 153 millones de euros con Tarjeta Dorada, de las cuales el 42% corresponde a actuaciones realizadas en los sistemas de venta en las estaciones, el 18% en Agencias de Viaje, el 34% 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 2019 a 2.234.171 de tarjetas y el número de tarjetas emitidas a acompañantes de personas con discapacidad fue de 57.106 tarjetas.

Durante 2019, Renfe ha incluido en los beneficios de la Tarjeta Dorada a los colectivos con discapacidades mayores o iguales al 33%, frente al 65% anterior, por lo que muchas personas con discapacidad sensorial, intelectual, física, orgánica, etc. disfrutarán de los descuentos de la Tarjeta Dorada.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La aportación de Renfe en forma de descuentos mediante Tarjeta Dorada ascendió a 29 millones de euros en 2019.

5.2. 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.

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 y www.avlorenfe.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	X			
Conferencias / Participación en Debates				X
Informe Anual Renfe				X

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Redes Sociales ▪ Twitter ▪ Facebook ▪ Flickr ▪ Youtube				X
Notas de Prensa	X			X
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

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 Sebastián, 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 2019 se han celebrado los siguientes Comités de Clientes:

- Núcleo de Valencia. Celebrado el 1 de octubre de 2019
- Núcleo de Bilbao. Celebrado el 17 de diciembre de 2019
- Núcleo de San Sebastián. Celebrado el 19 de diciembre de 2019
- Servicio Avant Madrid-Segovia-Valladolid celebrado el 28 de noviembre

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 2019 se cifró en 1.871.679 (diciembre no consolidado) clientes atendidos en las siguientes estaciones: Albacete los Llanos, Alicante Término, Barcelona Sants, Camp de Tarragona, Córdoba Central, Girona, Granada, 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Dialogo con las Administraciones

Durante el año 2019, Renfe ha creado la figura del Representante Institucional del Grupo Renfe ante cada Comunidad Autónoma. La misión de estos representantes es la de fortalecer la comunicación bidireccional y fomentar el diálogo entre Renfe y las instituciones territoriales, identificando iniciativas para mejorar los canales de comunicación y poniendo en común ideas o sugerencias para la solución de problemas presentes o futuros.

Jornadas 'Conocer es comprender'

El objetivo del programa "Conocer es comprender", es la mejora del conocimiento y de la comunicación con los clientes con cualquier tipo de discapacidad.

Este programa está orientado a mejorar la inclusión social y los derechos de las Personas con discapacidad. Pretende promover acciones formativas, tanto en el nivel de la formación inicial como de la formación continua, que favorezcan prácticas profesionales de calidad basadas en el conocimiento, los valores éticos y la perspectiva de las propias Personas con discapacidad.

Dentro de las actividades de formación dirigidas a profesionales de servicios al cliente, se ha previsto desarrollar estas jornadas temáticas para empleados de Renfe y proveedores de servicios a clientes, sobre trato y comunicación, y relación accesible y comprensible con personas con diferentes capacidades.

Con el doble objetivo de:

- Tener una toma de contacto y profundizar en el conocimiento a acerca de las distintas discapacidades.
- Mejorar el servicio que se presta a los viajeros con discapacidad que viajan a bordo de nuestros trenes.

Desde la puesta en marcha de este programa se han realizado un total de seis jornadas sobre discapacidad intelectual, síndrome de Down, autismo, parálisis cerebral, sordoceguera y discapacidad auditiva. Dichas jornadas han sido impartidas por personas pertenecientes a organizaciones del ámbito de la discapacidad.

Conectado a Renfe en nuestras Redes sociales

Twitter

En nuestra cuenta corporativa @renfe te mantenemos informado de las ofertas comerciales para viajar, las iniciativas que te pueden interesar y en general, la actualidad del Grupo Renfe. Además, te ayudaremos a resolver dudas de todo tipo. Valorada como una de las 10 mejores cuentas de España por varias páginas web y medios especializados, con más de 170.000 seguidores, y una media mensual de 14.000 menciones y más 6 millones de impresiones orgánicas, es el sitio para mantenerte conectado con Renfe.

También disponemos de la cuenta @inforenfe, con 38.821 seguidores, cuya función es dar información en tiempo real sobre todo tipo de incidencias en el tráfico ferroviario de larga y media distancia.

Los tres mayores núcleos de Cercanías cuentan además con cuentas propias:

- @CercaniasMadrid, con 111.000 seguidores y un servicio personalizado de Alertas
- @Rodalies, con 69.339 seguidores, para Rodalies de Catalunya

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- @CercaniasVLC, 10.000 seguidores

¿Qué son las Alertas de Twitter?

En Renfe hemos desarrollado un sistema pionero de alertas con twitter a través de avisos por Mensaje Directo para los viajeros de Cercanías de Madrid y Rodalies de Catalunya que permite conocer en tiempo real si existe alguna incidencia en el servicio que te afecte en tus recorridos y horarios habituales.

Para disfrutar de este servicio, disponible para iOS y Android, solo tienes que suscribirte vía Mensaje Directo a través del enlace que figura en el tuit fijado en el perfil de nuestras cuentas @CercaniasMadrid y @rodalies

Al apretar el enlace, se abrirá una ventana en la cual una serie de mensajes de automatización te irán ofreciendo las diferentes posibilidades de configuración del sistema. Elige las líneas o tramos en los cuales estás interesado (hasta tres), los días de la semana (del lunes al viernes, sábados y domingos o todos) y las franjas horarias (hasta dos) sobre los que quieres recibir notificaciones y el idioma (castellano o catalán).

La suscripción puede ser modificada o cancelada en cualquier momento, o incluso pausada durante un periodo de tiempo determinado (por ejemplo, durante las vacaciones).

Una vez configurada la suscripción, empezarás a recibir por mensaje directo de Twitter y en tiempo real los avisos que afectan a las líneas y franjas horarias definidas. Te recomendamos activar en el dispositivo móvil que este tipo de notificaciones aparezcan incluso con la pantalla apagada.

Facebook

Desde 2011 en nuestro perfil en Facebook damos a conocer las promociones y ofertas, así como aquellos aspectos más curiosos y de interés que no tienen cabida en la comunicación tradicional, como las recomendaciones de escapadas en tren y los mejores trayectos para usar este medio de transporte. Es la red social que más *engagement* genera entre los usuarios con 112.842 fans en 2019.

Instagram

Imprescindible para los admiradores del ferrocarril, nuestro perfil en Instagram cuenta con 40.000 seguidores y es el mejor escaparate del tren en España. Además de fotos y vídeos de gran belleza, en nuestros *stories* retransmitimos eventos relevantes en tiempo real.

YouTube

En este canal hemos recopilado los anuncios televisivos históricos del tren, reportajes sobre el funcionamiento de la empresa, entrevistas con trabajadores y directivos de Renfe, vídeos corporativos y novedades de productos y servicios. En el canal de videos YouTube en 2019 Renfe alcanzó la cifra de 10.000 suscriptores y más de 7 millones de visualizaciones.

LinkedIn

Con 30.000 seguidores en nuestra cuenta profesional estarás al día de las novedades relativas a formación, empleo y recursos humanos.

Blog

En nuestro blog recurrimos a firmas externas e internas para tratar temáticas muy variadas: destinos, ofertas, consejos, aspectos técnicos, historia… una variedad de contenidos que no san valido ser una de las 150 webs más visitadas de España.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Flickr

Más de mil fotografías de alta calidad de trenes, talleres y estaciones de Renfe para profesionales y uso personal.

Renfe.com

La página web de Renfe continúa siendo una de las páginas más consultas del sector viajes y la primera del transporte, aumentando un 10% las visitas a la web en 2019, situándose en 168,6 millones. Además, la visita realizada por los clientes de Renfe a través de las aplicaciones móviles sigue creciendo de forma exponencial. En 2019, un 7% con respecto al ejercicio anterior. Destaca la App Renfe Ticket con 24,1 millones de visitas (10 % más que en 2018). La App de cercanías ha tenido 12,2 millones de visitas, lo que supone un 7% de incremento, mientras que la App de horarios ha tenido un 14% menos de visitas que el año pasado con 3,1 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 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

Las Ferias profesionales, así como sus vertientes de congresos, seminarios, exposiciones, etc. son una herramienta de marketing, un escaparate donde no solamente tener presencia, también trasladar unos mensajes previamente definidos por el público asistente y los intereses comerciales y de comunicación para Renfe. Una Feria permite además aumentar las oportunidades de negocio, incrementar los contactos comerciales y sectoriales, así como generar a veces impactos comunicativos.

Por este motivo, Renfe apuesta por las ferias como una labor de Relaciones Externas y para comunicarse con sus grupos de interés (proveedores, clientes, público en general, público especializado profesional, público institucional, medios de comunicación, etc.). mediante una presencia activa en los más destacados foros, congresos, ferias o eventos, especialmente vinculados al sector turismo, aunque ampliándolo cada año a eventos más específicos, como los de innovación, nuevas tecnologías, emprendimiento, etc.

Aproximadamente se han atendido o se ha tenido presencia activa en una treintena de eventos en 2019, destacando grandes citas anuales como FITUR, B-Travel o el Salón Internacional de la Logística en España, pero también en citas internacionales de relieve en el Reino Unido o en Francia, mercados de gran importancia comercial para Renfe.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La principal actuación en este sentido es, como todos los años, FITUR (celebrada en Madrid, del 23 al 27 de enero de 2019), es el punto de encuentro global para los profesionales del turismo y la feria líder para los mercados receptivos y emisores de Iberoamérica. Más de 11.000 empresas participantes de 165 países o regiones y 150.000 profesionales registrados son una muestra del peso internacional de esta feria, considerada una de las más importantes del sector turismo y viajes en el mundo.

B-Travel es considerada la gran feria del ocio y el turismo, orientada más al cliente final, y de referencia, en Barcelona. Renfe también tuvo presencia con un stand destacado en la feria, con diferentes actividades de dinamización y fidelización. Recibió, del 22 al 24 de marzo, más de 35.000 visitantes.

SIL, Salón Internacional de la Logística**,** está considerada como la feria Líder de la Logística, Transporte, Intralogística y *Supply Chain* del Sur de Europa. Celebrada del 26 al 28 de junio de 2019, Renfe Mercancías participó y tuvo presencia, con un stand compartido con otras empresas del grupo Fomento. Más de 650 empresas participaron en esta vigésimo primera edición de la feria de referencia en el transporte y la logística.

Presencia en la Cumbre del Clima COP25

Con un carácter excepcional, tuvo lugar en Madrid la Cumbre del Clima COP25 Chile, y Renfe ha tenido también presencia en este evento donde se dieron cita representantes de alto nivel político de 200 países, así como organizaciones ambientales, científicas o empresariales. Renfe coordinó la presencia y construcción de un stand de Empresas Públicas del Gobierno de España, donde pudieron realizarse encuentros, charlas y pequeñas reuniones poniendo en valor cada una de estas empresas las acciones que realizan que refuerzan el compromiso público con la Conferencia de Naciones Unidas sobre el cambio climático. Además de Renfe, participaron las empresas públicas AENA, ADIF, Correos, ICEX, Loterías, Paradores, Salvamento Marítimo y Tragsa.

Noah's Train, en Madrid y Barcelona

Renfe participó y se sumó a la iniciativa Noah's Train (El Tren de Noé), iniciativa internacional desarrollada por la coalición europea RFF (Rail Freight Forward), de la que Renfe Mercancías forma parte. El objetivo de la iniciativa era la concienciación sobre la necesidad de impulsar el transporte de mercancías sostenible incrementando el uso del ferrocarril.

Para ello, se realizó una iniciativa artística en trenes y vagones de Mercancías que recorre toda Europa, Renfe puso en marcha la organización del evento en las estaciones de Príncipe Pío (Madrid) y Estación de Francia (Barcelona), organizando la exposición, adaptándolas para la visita de público en general y sendas presentaciones a prensa.

Además de la presencia en Ferias, también se han desarrollado acciones o eventos o participación en jornadas o salones profesionales como:

- Patrocinios
- Meeting, UIC-CER – Barcelona

Innovación

Renfe apostó un año más en 2019 por reforzar su presencia y contacto con el ecosistema de innovación en España, con presencia activa en eventos profesionales de innovación, en centros de investigación, universidades y otros foros de innovación y emprendedores. La presencia más destacada fue la participación en 2019 participó por quinto 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe participó también en el foro de transferencia de conocimiento y tecnología Transfiere, en Málaga, así como en la quinta edición de Startup Olé 2019, foro de innovación y emprendimiento tecnológico que cuenta con el respaldo y colaboración de la Comisión Europea. En esta edición Renfe fue reconocida con el premio *Best Public Corporation*.

También en Málaga, Renfe acudió a S-Moving, espacio de referencia para empresas, profesionales, entidades y administraciones públicas de los sectores de los Vehículos Inteligentes, Autónomos y Conectados.

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
- 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 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.

Durante 2019, el Grupo de Acción de RSE en empresas públicas ha presentado la “Guía de avances de las empresas públicas ante el reto de la transparencia y la Agenda 2030”. El acto de presentación ha estado enmarcado en la COP25 de Cambio Climático como evento oficial de la Cumbre. El documento

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

muestra los avances y acciones que las empresas públicas están llevando a cabo para cumplir con la consecución de los ODS y para mejorar y progresar en el ámbito de la transparencia, como principio clave de una buena gobernanza y rendición de cuentas hacia sus grupos de interés.

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, Aena, Aquavall, Canal Sur Radio y Televisión, CESCE, Corporación Empresarial Pública de Aragón, Correos, Emasesa, ENAIRE, Enresa, Extremadura Avante, Grupo ENUSA, Grupo Tragsa, ICEX España Exportación e Inversiones, ICO, INCIBE, INECO, INFORMA D&B, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Paradores, Renfe, RTVE y Valenciaport. Además, COFIDES y la Red Nacional Sanitaria de Responsabilidad Social, a través de la participación del Hospital Clínico San Carlos, el Hospital General Universitario Reina Sofía, el Hospital de Guadarrama, el Hospital Universitario del Tajo, el Hospital Príncipe de Asturias y el Hospital Miguel Servet, en calidad de miembros observadores.

5.3. 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 2019, Renfe ha invertido más de 11,7 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.

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.

Concienciación y sensibilización a Clientes

Renfe ha emitido en sus trenes de alta velocidad y larga distancia videos de diferentes Organizaciones, Asociaciones y entidades sin ánimo de lucro, etc., dentro de su compromiso con la inclusión social, la discapacidad, la diversidad, la lucha contra la pobreza, el cambio climático, los ODS y, en general, por el apoyo al Tercer Sector, 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 Josep Carreras

Otra de las campañas que hemos apoyado este año 2019 es la de la Fundación Josep Carreras contra la leucemia, dedicada desde hace más de 30 años a impulsar todo tipo de proyectos en beneficio de los pacientes con esta enfermedad y de la ciencia a través de la investigación.

El video de la campaña, “El Mejor anuncio del mundo” se emitió en nuestros trenes durante el mes de junio coincidiendo con la Semana contra la Leucemia.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El Sueño de Vicky

Esta Fundación tiene claro que, para poder vencer al Cáncer Infantil, para curar, primero hay que investigar. Que los niños con cáncer no necesitan milagros, necesitan investigación.

Para ello recauda fondos para financiar tres proyectos en tres diferentes centros, CIMA de la Universidad de Navarra, Hospital Niño Jesús de Madrid y Hospital La Paz de Valencia.

Renfe apoyó en el mes de marzo a esta fundación divulgando su trabajo y la petición de donaciones, a través de la emisión de un vídeo, así como facilitando el traslado para 40 personas en el viaje de vuelta desde Valencia, después de realizar una acción "400 KM, 400 SOCIOS".

Confederación Española de Alzheimer (CEAFA)

La Confederación Española de Alzheimer (CEAFA), está compuesta por 1 Confederación y 12 Federaciones Autonómicas, así como 6 Asociaciones Uniprovinciales que a la vez aglutinan a más de 300 Asociaciones locales, con más 83 mil socios.

Trabajan para poner esta enfermedad en la agenda política, buscando el necesario compromiso social para defender los intereses, necesidades y derechos de todas las personas que conviven con el Alzheimer.

El vídeo se emitió durante el mes de septiembre, coincidiendo con el Día Mundial del Alzheimer.

Plena Inclusión

#ElFuturoesContigo ha sido la campaña que la organización Plena Inclusión Madrid eligió para difundir y sensibilizar sobre su trabajo en 2019. El video realizado para la difusión de esta campaña, es la historia de un grupo de personas pertenecientes a un movimiento asociativo, que decidieron transmitir sus motivaciones, sus experiencias y su contribución a la construcción de una sociedad mejor.

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 2019, 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 de alimentos en los supermercados que colaboraron en esta campaña y haciéndose voluntarios ayudando en la recogida de alimentos.

Acciones con Empleados

Fundación Española del Corazón - Carrera del Corazón

Esta carrera tiene como objetivo concienciar y sensibilizar sobre las enfermedades cardiovasculares y su prevención, fomentando hábitos de vida saludable en la sociedad. Se organiza en el marco del Día Mundial del Corazón y participan en torno de cuatro mil personas en cada edición.

Es el tercer año que 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. Un total de 67 trabajadores se inscribieron a este evento.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Oxfam Trailwalker

Este desafío deportivo ha sido uno de los eventos con más éxito entre los empleados de Renfe durante 2019.

Consiste en recorrer en equipos de 6 personas 100 km. en un máximo de 32 horas o 50 km. en un máximo de 16 horas. Corriendo o andando, la cuestión es terminar.

Pero lo más importante, el objetivo. Luchar contra la pobreza y el hambre, a través de los donativos por inscripción que se destinan a los más de 400 proyectos que Oxfam Intermón tiene de cooperación, acción humanitaria, comercio justo y sensibilización, en más 80 países.

En 2019, participaron 6 equipos de Renfe en esta edición, 1 en Girona y 5 en Madrid.

Carrera de la Mujer

Esta carrera es el evento deportivo femenino más multitudinario realizado en Europa. Se celebra en 8 ciudades; Valencia, Madrid, Vitoria, Gijón, A Coruña, Sevilla, Zaragoza y Barcelona.

2019, ha sido el 15 aniversario de la carrera. En estas 15 ediciones se han superado el millón de mujeres participantes, de mujeres corriendo por causas solidarias, de investigación y de lucha contra la violencia de Genero.

Durante 2019, más de 110 mujeres empleadas de Renfe han participado en las diversas ciudades donde se desarrolló la carrera.

Comprometidos contra la violencia de género

La Red de Empresas por una Sociedad Libre de Violencia de Género, a la que Renfe está adherida tiene como objetivo sensibilizar a la sociedad frente a la violencia de género, así como promover la inserción de las víctimas.

Renfe está comprometida en la comunicación a empleados y clientes de las campañas contra violencia de género que se hagan desde el Ministerio de 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.

"Dona Sangre" – Cruz Roja

Renfe continúa colaborando con Cruz Roja en sus campañas de donación de sangre, mediante acciones a lo largo del año en los centros de trabajo de Madrid. Durante estas jornadas los trabajadores de Renfe tienen la oportunidad de donar sangre en sus centros de trabajo y contribuir de esta manera a ayudar a muchas personas.

Colaboración con Fundaciones, Organizaciones y Asociaciones

Fundación Tomillo

Esta Fundación es una entidad privada, sin ánimo de lucro que tiene como Misión contribuir a la mejora de nuestra sociedad ayudando a las personas en situación de dificultad a mejorar sus vidas y su comunidad. Trabajan con niños y jóvenes, y sus familias para dotarles de las herramientas necesarias que les permitan responsabilizarse de sus vidas y de su entorno, a través de la educación y el empleo.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe ha colaborado en dos proyectos de los alumnos de FP Básica de la rama de Comunicación e Informática, en los Cursos 2018/2019 y 2019/2020. “Proyecto Interrail” y “Viajar en Tren”, donde se les ha proporcionado desplazamientos para el desarrollo de estos.

Además, Renfe ha colaborado en los desplazamientos de estos jóvenes para asistir al Congreso de Escuelas de Segunda Oportunidad. Asimismo, Renfe ha colaborado con la fundación para que un equipo de 5 personas, alumnos de la escuela de 2ª oportunidad de la Fundación Tomillo, puedan asistir al Campus de verano Starters Bootcam de dinámicas y procesos de emprendimiento,

Save The Children

Save The Children es una fundación sin ánimo de lucro que tiene como objetivo y fin fundacional la promoción y defensa de los derechos de la infancia en el marco de la Convención sobre los Derechos del Niño de 20 de noviembre de 1989 y de los Instrumentos internacionales que pudieran desarrollarla y complementarla.

Renfe ha firmado un convenio de colaboración con esta organización para ser Transporte Oficial durante el año y los actos de celebración de su Centenario como fundación.

WWF España

Esta organización forma parte de la red de WWF, la mayor organización internacional independiente dedicada a la defensa de la naturaleza y el medio ambiente. Su misión es conservar la naturaleza, sus hábitats y especies, y luchar contra las amenazas sobre la vida en la Tierra.

Renfe ha firmado un acuerdo de colaboración por el que se compromete a dar visibilidad a WWF a través de la difusión de sus campañas en los diferentes soportes y espacios de comunicación con las que cuenta la compañía.

ACNUR

El Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, ACNUR, es el organismo de las Naciones Unidas encargado de proteger a los refugiados y desplazados por persecuciones, conflictos, desastres naturales, etc., y promover soluciones a su situación.

Se ha colaborado con esta organización con la compra de Material de Urgencia para la campaña de ayuda para los afectados por el ciclón IDAI que afectó a Mozambique, Malaui y Zimbaue. Una aportación económica para la compra de 10 tiendas familiares y 300 mantas.

COCEMFE Barcelona

Acuerdo con la Federación Francesc Layret COCEMFE Barcelona, federación de entidades de personas con discapacidad física y orgánica. Renfe patrocinó de I Congreso sobre el derecho a la autonomía personal en Barcelona.

Fundación VOZES

VOZES es una escuela de vida para más de 500 niños en Barcelona, en los distritos de Nou Barris, Sant Andreu y Besòs, y desde finales de 2015 en Madrid, en Vallecas y Carabanchel.

Nacido en 2005, VOZES es un proyecto músico-social que trabaja con niños y adolescentes que no pueden acceder a la práctica musical, y que, a través de ésta, se les ofrece la oportunidad de integrarse plenamente en la sociedad, sin renunciar a la calidad y compromiso que la misma exige.

Renfe ha colaborado en el desplazamiento, desde Barcelona, de la Orquesta de Jóvenes de esta Fundación para un encuentro multitudinario en Madrid.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Otras colaboraciones

- Acción contra el Hambre. Renfe colaboró como Trasporte Oficial del concierto benéfico 'Lucha de Gigantes' celebrado en Madrid. El objetivo de este concierto era recaudar fondos para acabar con el hambre en el mundo a través de un elemento clave como es el agua.
- Fundación Lucha Contra el Sida. Esta Fundación es una entidad sin ánimo de lucro que se dedica a la asistencia, la investigación y la docencia en el campo del VIH/Sida. Cada año organiza, celebra la Gala People in Red. Una cena benéfica para recaudar fondos y poder seguir investigando contra el Sida. Renfe colabora como Transporte Oficial de esta gala.
- Reporteros sin Fronteras. Es una organización no gubernamental internacional cuyo objetivo es defender la libertad de prensa en el mundo y a los periodistas perseguidos por su labor profesional. Renfe colabora en los traslados que para sus eventos necesita esta organización en España

Comité Paralímpico Español – Plan ADOP

Renfe es patrocinadora del Plan Apoyo al Deporte Objetivo Paralímpico (ADOP) del Comité Paralímpico Español. El Comité Paralímpico Español es el órgano de unión y coordinación de todo el deporte de alta competición para personas con discapacidad, en estrecha colaboración con el Consejo Superior de Deportes.

El Plan Apoyo al Deporte Objetivo Paralímpico (ADOP) es una iniciativa del Comité Paralímpico Español, el Consejo Superior de Deportes y el Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 que tiene como fin proporcionar a los deportistas paralímpicos españoles las mejores condiciones posibles para poder llevar a cabo su preparación y afrontar así con garantía de éxito la participación del Equipo Español en los Juegos Paralímpicos.

El Plan ADOP incluye un Programa de Becas en el que se prevén ayudas económicas para que los atletas puedan dedicarse al deporte como actividad principal, así como un Programa de Servicios, que contempla un sistema integral de apoyo al entrenamiento, en el que se encuentran la preparación en centros de alto rendimiento o el servicio médico, entre otras.

ADOP
Apoyo al Deporte Objetivo Paralímpico

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 2019 se han donado 14.365 euros.

Donaciones de los clientes de la Tarjeta +Renfe a ONGs

Importe en euros	2019	2018	2017
Aldeas infantiles	4.410	3.528	5.181
Federación Española de Padres de Niños con Cáncer	8.778	6.232	7.353
Nuevo Futuro	1.177	346	747
Total	14.365	10.106	13.281

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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 2019, 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, etc.

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 2019, continuó la itinerancia de la exposición de las fotografías premiadas y seleccionadas de la 29ª edición del certamen, a la que se presentaron 1.595 autores procedentes de 62 países con 3.697 obras, por los vestíbulos de diez estaciones ferroviarias.

En el mes de octubre se convocó la 30ª edición del concurso, que se fallará en abril de 2020.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Los Premios del Tren "Antonio Machado" de Poesía y Cuento 2019 se convocaron en marzo y el plazo de admisión de obras estuvo abierto hasta principios de junio. La dotación de los premios es de 22.000 euros: un Primer Premio de 6.000 euros, un Segundo Premio de 3.000 euros y cuatro Accésit de 500 euros, en cada una de las dos modalidades. En esta edición participaron 1.050 escritores de 29 países con 1.685 obras, 989 cuentos y 696 poesías.

El fallo del jurado y la entrega de los Premios del Tren 2019 tuvieron lugar en la sede de la Fundación el 29 de octubre, recordando la inauguración del primer ferrocarril en suelo peninsular, la línea Barcelona-Mataró, que tuvo lugar el 28 de octubre de 1848.

Las doce obras premiadas y finalistas se publicaron en el mes de diciembre, en la Colección Premios del Tren.

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.

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, etc.

En 2019, dentro de la campaña de circulación de Trenes Históricos, el Tren de la Fresa (con visita al patrimonio cultural de Aranjuez) realizó 34 circulaciones durante los fines de semana de abril, mayo, junio septiembre y octubre, y el Tren de la Navidad circuló del 26 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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	2019	2018
Contribución global	1.560	1.499

5.4. Proyectos culturales y educativos de Renfe

Concurso fotográfico "Acercando el objetivo"

Cercanías de Madrid realizó la undécima 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.

XIII 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, si no, 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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 Cataluña, museos, monumentos y yacimientos.

  Durante 2019, Renfe entregó 3.000 billetes de ida y vuelta P a los centros educativos ubicados en entornos sociales y económicos desfavorecidos (más de 400 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, 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 autoventay plataformas digitales.

- Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. Colaboración de Rodalies de Catalunya en la difusión y actividades de esta acción institucional, a través de plataformas digitales, banner, noticias de actualidad, twitter, y estaciones (anuncio gráfico en máquinas autoventas, distribución de fundas para billetes).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.
- Colaboración con la 14ª Fira Ferroviària - MATARÓ TREN 2019. 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 Turistic, Aquarium Barcelona, 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 2019, se estableció esta colaboración en 28 eventos, que representaron 7.638 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. Durante 2019, se realizaron 14 colaboraciones con actividades culturales, entre las que destacan acuerdos con Girona Temps de Flors, Festival Jardins de Pedralbes, Museu del Ferrocarril de Catalunya, Festival Vida- 2019, Canet-Rock'19, Festival Castell de Peralada 2019, 51 Festival de Cinema Fantástic de Catalunya (Sitges), ¡o el Festival de Cine Terrormolins!19.

  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, etc.).
- 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.
- 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.
- Campañas *Civisme* propias de Renfe, y en colaboración con la Autoritat del Transport Metropolità, para luchar contra los grafitis en los trenes, mediante notas de prensa y mensajes en las plataformas digitales.
- Campaña *JoSalvoVides*, en colaboración con el Instituto de Investigación Biomédica de Bellvitge (IDIBELL), uno de los principales centros de investigación en medicina en España. Soportes cedidos: pantallas de máquinas autoventa y monitores de los trenes, así como las plataformas digitales.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Campaña *No en Passem ni Una*, en colaboración con la Generalitat de Catalunya. Mensajes contra el acoso sexual a través de las pantallas de máquinas autoventa y de las plataformas digitales.
- Colaboración con *Utopia Markets'19*, proyecto sin ánimo de lucro que nace con la idea de apoyar el talento en los colectivos de fotografía, poesía e ilustración. Esta colaboración se ha concretado en una acción con estudiantes de fotografía en la estación de Barcelona-Arc de Triomf y viajes gratuitos para los participantes en un concurso de ilustración, así como acceso libre al recinto de la exposición para los clientes de Rodalies.
- Concierto de jazz en la estación de Barcelona-Plaça Catalunya, para celebrar la festividad de Santa Cecilia, patrona de la música.

5.5. 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.

Al Ándalus

El tren Al Ándalus nace en el año 1985 impulsado por la misma idea que dos años antes había llevado al nacimiento de El Transcantábrico: trasladar a la red ferroviaria española el ambiente y el mimo de los grandes trenes clásicos.

Realiza un recorrido circular por el sur de España: Sevilla, Jerez, Cádiz, Ronda, Granada, Linares, Baeza, Córdoba y finalizando en Sevilla.

La temporada comienza en abril y termina en octubre realizando un itinerario de 7 días y 6 noches comenzando siempre los lunes menos en los meses de junio, julio y agosto que no circula el tren.

El tren se compone de 20 cabinas suite Deluxe y 10 Gran Clase junto con cuatro coches salón: dos salones comedores, un salón pub y uno de lectura.

Transcantábrico Gran Lujo

El Transcantábrico Gran Lujo, con sus coches Pullman originales de finales de los años 20 y sus únicas 14 Suites, es uno de los máximos exponentes de elegancia y exclusividad entre los trenes turísticos internacionales.

Recorre la cornisa cantábrica entre Santiago de Compostela a San Sebastián y a la inversa en 8 días y 7 noches: Santiago de Compostela, Viveiro, Ribadeo, Luarca, Candás Avilés, Gijón, Oviedo, Arriondas, LLanes, Potes, Cabezón de la Sal, Santander, Bilbao, Karrantza y San Sebastián.

Circula todos los sábados entre abril y octubre exceptuando algunas semanas que están reservadas exclusivamente para chárter.

Transcantábrico Clásico

El Transcantábrico Clásico actualmente con su recorrido de 8 días y 7 noches desde Santiago de Compostela a León, pasando por lugares como: Ferrol, Viveiro, , Ribadeo, Luarca, Candás Avilés, Gijón,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Oviedo, Arriondas, LLanes, Potes, Cabezón de la Sal, Santander, Bilbao, Villasana de Mena, Cistierna y León.

Expreso de la Robla

En la temporada 2019 se realizaron 4 salidas de 4 días y 3 noches cada una como respuesta a una demanda de un turismo ferroviario de calidad, a bordo de un tren clásico, pero con un ambiente más informal, distinguiendo entre 2 rutas: Paraíso Verde (Bilbao – Oviedo/Oviedo – Bilbao) y La Robla (León – Bilbao/ Bilbao – León).

Trenes Turísticos 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.

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.

Las rutas que se proponen en el programa son:

- Ourense Termal y Versalles Gallego.
- Los Faros.
- Pazos y Jardines Históricos.
- Vino de la Ribeira Sacra del Sil.
- Vino de las Rías Baixas.
- Vino de Monterrei.
- Vino Ribeiro-Rías Baixas.
- Vino Valdeorras-Ribeira Sacra.
- La Lamprea.
- Lugo Romano.
- Mosteiros.
- Ribeira Sacra del Miño.

Trenes turísticos Asturias

- *Ruta de la biosfera y la Mina*. Partiendo de Gijón en tren hacia Laviana, en esta ruta se visitarán recursos situados en la Reserva de la Biosfera de Redes y también el Museo de la Minería.
- *Ruta de la Sidra y los dinosaurios*. Partiendo de Oviedo, el tren acercará a los viajeros hasta Arriondas. Desde allí se dirigirán en bus para visitar el Museo Jurásico e instalaciones relacionadas con la cultura e industria de la sidra tanto en Villaviciosa como en Nava.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- *Ruta de los Puertos y Acantilados.* Esta tercera ruta sale de la estación de Gijón hacía las estaciones de Candás y Cudillero, visitando recursos relacionados con temática marina y con los paisajes costeros.

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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

5.6. Patrocinios

Renfe mantiene abierta una vía de colaboración directa con eventos, entidades y actividades a través del Patrocinio. Esta forma de colaborar permite a Renfe aprovechar los soportes de promoción y difusión del evento o actividad para ganar presencia publicitaria, refuerzo de la notoriedad de marca de Renfe o para la difusión publicitaria de las de actividades comerciales de Renfe.

Las actividades de patrocinio son un apoyo promocional o publicitario para esos eventos y actividades, que encuentran en Renfe un colaborador de gran interés. Renfe aporta, como contraprestación al patrocinio unas mejores facilidades en el traslado ferroviario (facilitar los traslados en tren de asistentes a los eventos patrocinados) y 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, si bien las actividades culturales y deportivas suelen ser las más habituales en esta relación. Renfe pone a disposición de las entidades interesadas el correo patrocinios@renfe.es como vía de contacto e información de colaboración.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6. Gobierno corporativo

6.1. 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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, 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., éstas se han constituido bajo la forma jurídica de sociedades anónimas y tienen la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con lo previsto en el artículo 111 de la Ley 40/2015. Se regirán por sus correspondientes 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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.2. 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 2019, 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 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.

Para aquellos que eran miembros del Consejo a 31 de diciembre de 2019, 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 2019

Presidente:

D. Isaías Táboas Suárez
Presidente de RENFE-Operadora

Vocales:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 del Ministerio de Hacienda

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
Director de Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento

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 Estudios Económicos y 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

Dª. Beatriz Marco Arce
Jefa de Gabinete Técnico de la Subsecretaría. Ministerio para la Transición Ecológica

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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Dª. Mª. José Gualda Romero
Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos 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.
- 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

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,

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afecten a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

No se han producido modificaciones en el seno del Consejo de Administración durante el ejercicio 2019.

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.

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 2019, el Consejo de Administración de RENFE-Operadora celebró 11 sesiones en las siguientes fechas:

Nº de sesión	Fecha
160	29 de enero de 2019
161	4 de marzo de 2019
162	25 de marzo de 2019
163	7 de mayo de 2019
164	27 de mayo de 2019
165	1 de julio de 2019
166	29 de julio de 2019
167	30 de septiembre de 2019
168	21 de octubre de 2019
169	25 de noviembre de 2019
170	18 de diciembre de 2019

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.
- 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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.

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. Las posteriores modificaciones de los mismos también han sido objeto de inscripción en el correspondiente Registro Mercantil.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.
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 2019, 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)
Dª. Elena Espinosa Mangana (Consejera)
Dª. María del Carmen García Franquelo (Consejera)

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

D. Teófilo Beltrán Serrano (Consejero)
D. Pedro José Gálvez Muñoz (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Koldo García Izaguirrre (Consejero)
Dª. Asunción Cuervo Pinna (Consejera)
D. José 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 (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Jordi Prat Soler (Consejero)
Dª. Ana Cristina Trifón Arévalo (Consejera)
D. Manuel Gómez Acosta (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)
D. Francisco Bonache Córdoba (Consejero)
Dª. Cristina Hernández Ferreiro

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Dª. Carmen Vélez Sánchez
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Puente Peláez (Vicesecretaria no Consejera)

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 2019 han sido las siguientes:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
	▪ D. José Luis Cachafeiro Vila (Consejero)
	▪ Dª. Marta Torralvo Liébanas (Consejera)

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Koldo García Izaguirre (Consejero)	▪ D. José Luis Cachafeiro Vila (Consejero)
▪ Dª. Asunción Cuervo Pinna (Consejera)	▪ Dª. María del Carmen García Franquelo (Consejera)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
▪ Dª. Ana Cristina Trifón Arévalo.	▪ D. José Luis Cachafeiro Vila (Consejero)
	▪ Dª. María del Carmen García Franquelo (Consejera)

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.:

Incorporaciones	Ceses
▪ Dª. Cristina Hernández Ferreiro	▪ D. Alejandro Cros Bernabéu (Consejero)
▪ Dª. Carmen Vélez Sánchez	▪ D. Manuel Fresno Castro (Consejero)

Convocatorias de reunión

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El art. 19 de los Estatutos establece que el Consejo de Administración será convocado por el Presidente mediante escrito dirigido a cada uno de sus miembros con siete (7) días de antelación a la fecha de la reunión. Asimismo, estará obligado a convocar el Consejo cuando así lo requiera cualquiera de los consejeros con indicación de los temas a tratar.

Por otro lado, dicho artículo recoge aquellos 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 Accionista Único de las cuatro sociedades mercantiles estatales acordó con fecha 3 de mayo de 2019, tomando en consideración la redacción del artículo 217 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital introducida por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre, modificar el artículo 18 de los Estatutos Sociales de las cuatro sociedades mercantiles estatales, en el sentido de establecer la retribución del Órgano de Administración fijando un sistema de dietas, a determinar por la Junta General de accionistas.

Tras la modificación aprobada la redacción del artículo 18 de los Estatutos Sociales es la siguiente:

"[…]

Los miembros del Órgano de Administración de la Sociedad tendrán derecho a percibir una compensación por asistencia a sus reuniones consistente en una cantidad máxima aprobada por la Junta General, igual para cada uno de los miembros del Órgano de Administración asistentes a cada reunión del mismo en número que no exceda de 11 reuniones anuales. Este importe máximo aprobado

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

por la Junta General no podrá exceder en ningún caso de la cantidad máxima autorizada por el Ministerio de Hacienda en función del Grupo en que esté clasificada la sociedad de conformidad con la correspondiente Orden en vigor del Ministerio de Hacienda. El importe aprobado se mantendrá para los siguientes años entretanto no sea modificado por un nuevo acuerdo de la Junta General.

Las compensaciones por asistencia aquí reguladas serán compatibles con las percepciones que puedan corresponder a los miembros del Órgano de Administración por la asistencia o concurrencia a las sesiones cuando sea necesario que éstos se desplacen de su residencia oficial."

El Accionista Único, teniendo en cuenta que las Sociedades Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. están clasificadas como GRUPO 1, y atendiendo a lo dispuesto en la Orden del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, por la que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales, aprobó, según su grupo de clasificación, una cuantía anual de tales compensaciones por asistencia en: 11.994,00 € anuales.

En cuanto a la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A., teniendo en cuenta que la misma está clasificada como GRUPO 3, y atendiendo a lo dispuesto en la Orden del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, por la que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales, el Accionista Único acordó, según su grupo de clasificación, una cuantía anual de tales compensaciones por asistencia en: 6.854,00 € anuales.

La percepción de indemnizaciones por asistencia a los citados consejos de administración de las sociedades mercantiles estatales fue previamente aprobada por el Ministerio de Hacienda en informe emitido por Dirección General de Costes de Personal y Pensiones Públicas.

De acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente, hay que tener en cuenta que los miembros del Órgano de Administración que tengan la consideración de Altos Cargos no devengarán derecho alguno que les permita percibir las compensaciones aquí especificadas, a excepción de las indemnizaciones por gastos de viaje, estancias y traslados que les correspondan de acuerdo con la normativa vigente.

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.

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 autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

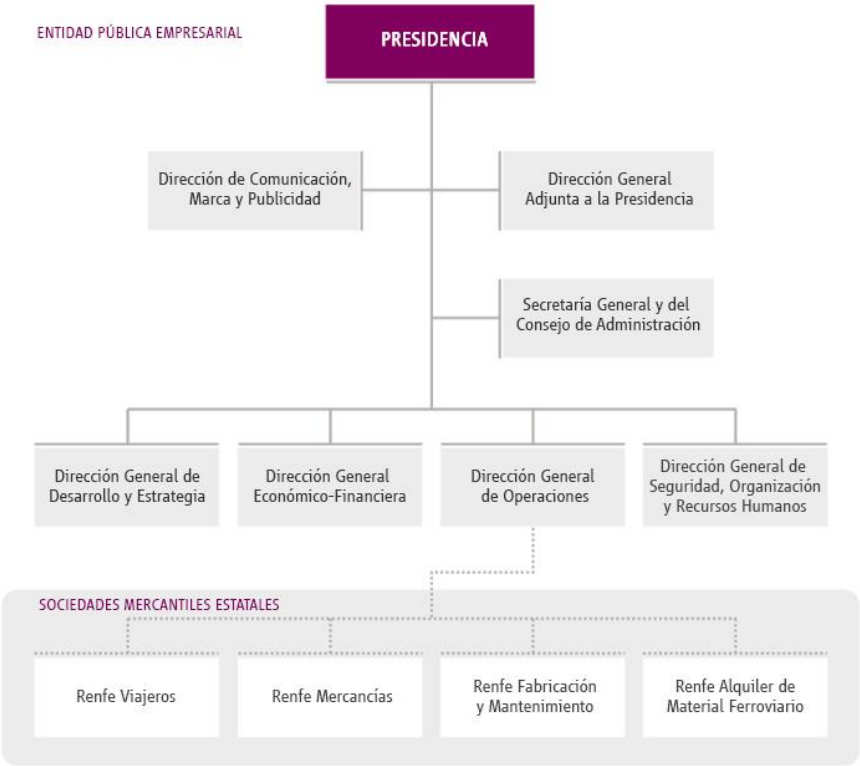
Adopción de Acuerdos y Actas

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.

6.3. *Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección.*

Las funciones, estructura y composición del Comité de Dirección de RENFE-Operadora quedan definidas por el Presidente de la Entidad, quien posteriormente informa al Consejo de Administración

A 31 de diciembre de 2019, el Comité de Dirección estaba formado por el Presidente, por cinco Directores Generales, un Secretario General y del Consejo de Administración, un Director y los cuatro Directores Generales de las sociedades filiales.



Nombre y apellidos	Cargo
Isaías Táboas Suárez	Presidente
Jose Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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
Pilar Oviedo Cabrillo	Dirección General Adjunta a la Presidencia
Ángel Faus Alcaraz	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Ramón Azuara Sánchez	Director General de Renfe Viajeros
Mª. Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	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 2019, 3 son mujeres (25%) y 9 hombres (75%).

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 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 Telecomunicaciones, letrado asesor de Retevisión y de su Consejo de Administración y letrado asesor de Puertos del Estado.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Pilar Oviedo Cabrillo

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto y Diplomada en el Senior Management Program por el Instituto de Empresa. Desde 1989 desarrolla su carrera profesional en RENFE y RENFE-Operadora, ocupando durante este tiempo diferentes puestos en las áreas de viajeros y en el ámbito corporativo. Hasta su nombramiento en la posición actual, desde 2004, fue responsable del área de Compras y Patrimonio de RENFE y RENFE-Operadora.

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.

Mª del Carmen Rincón Córcoles

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid. Ha desarrollado su vida profesional en Renfe, Adif y Renfe Operadora, ocupando diversos cargos de responsabilidad dentro del área de Control de Gestión, Administración y Compras tanto en la Unidad de Negocio de Estaciones Comerciales (ADIF) como en la Dirección General de Mercancías. Desde abril de 2008, dirigió el departamento de Control de Gestión y Compras de Renfe Mercancías. También ha ejercido el cargo de consejera en empresas como Emfesa S.A, Alfil Logistics S.A, Combiberia S.A. y RailSider Logística Ferroviaria S.A.

Francisco Javier Bujedo Mediavilla

Ingeniero Industrial por la Escuela de Ingenieros Industriales de Bilbao e Ingeniero Técnico Industrial por la Escuela Técnica Industrial de Santander. Ha desempeñado, dentro del grupo Renfe entre otros, los puestos de gerente del Taller Central de Reparaciones de Valladolid, director de Material de la U.N. de Grandes Líneas, director de Material de la D.G. Servicios de Mercancías y

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Logística, director Técnico de Material de la Dirección Ejecutiva de Mercancías y Logística, director de Servicios de Mercancías en la D. G. de Fabricación y Mantenimiento, gerente de Área de Material y Desarrollo de Negocio en Renfe Alquiler de Material Ferroviario. En 2019 fue nombrado Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

En su experiencia externa ha sido director general de Irvia Mantenimiento Ferroviario.

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.

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Modificaciones producidas a lo largo del ejercicio

Formaron parte del Comité de Dirección durante algún período de tiempo del ejercicio 2019 las siguientes personas:

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
Pilar Oviedo Cabrillo	Dirección General Adjunta a la Presidencia
Diego J. Molero Alonso	Director del Gabinete de Presidencia
Ángel Faus Alcaraz	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Ramón Azuara Sánchez	Director General de Renfe Viajeros
Mª. Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Mercancías
D. Abelardo Carrillo Jiménez	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
Félix Pintado Palacio	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario

6.4. 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 2019 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
Dª. María Isabel Martínez de Pinillos	Directora de Coordinación y Proyectos

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

D. Antonio Monrocle Muñoz	Director de Seguridad
D. Jose Enrique Cortina Vicente	Director Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos
Dª. Sonia Araujo López	Director Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales
D. Félix A. Martín Merino	Director Área de Negocio de Nuevos Productos y Operaciones Internacionales Viajeros

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
Dª. María del Carmen Rincón Córcoles	Director General
D. Rocío Huerta Leiva	Jefe de área de Coordinación
D. José Ángel Méndez González	Director Gerente LOGIRAIL
D. Antonio León Barrios	Director de Control de Gestión y Compras
D. Andrés Novillo Romero	Director de Producción
D. Alejandro Huergo Luz	Director Marketing
D. Julián Mata Benselán	Gerente de Mercado Intermodal
D. Juan Sagües Cifuentes	Gerente de Mercado Siderúrgico
D. Victoriano Castaños Vesga	Gerente de Mercancías Ancho Métrico
Dª. Mª Jesús Larriba Laguna	Gerente de Mercado de Automóvil
Dª. Mª Elena Barbo Poza	Gerente de Mercado de Multiproducto
D. Javier Marcide Castroman	Gerente de Proyectos Logísticos
Dª. Sara Gil Ferreras	Gerente de Innovación y Filiales
D. Oscar Pérez–Serrano Fúnez	Gerente de Sistemas y Tecnologías de la Información
D. José María Reyes Hernández	Gerente de Área de Seguridad
D. Antonio Tejero Roldán	Gerente de Área de Organización y RRHH
Dª. Fátima Mª Faustino Custodio	Gerente de Asesoría Jurídica, quien además actúa en calidad de Secretaria del Comité de Dirección

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Nombre y apellidos	Cargo
D. Javier Bujedo Mediavilla	Director General
D. Joaquín Lizcano Abengózar	Director de Gestión de Sociedades Participadas y Desarrollo de Negocio
D. Manuel Alcedo Moreno	Director de Aprovisionamiento, Contratación y Logística.
D. José Tomás Martín Jiménez	Director de Mantenimiento de Material OSP
D. Ángel María Espinilla Garrido	Gerente de Área de Administración y Control de Gestión
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
D. Juan José Real Sánchez	Director de Ingeniería, Seguridad y Calidad.
Dª. Teresa Torres Agudo	Gerente de Área de Organización y RR.HH.
D. Mario Esquinas Torres	Gerente de Coordinación
D. J. Ignacio Aguado Fernández	Gerente 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. Miguel Angel Solís Márquez	Gerente de Material
D. Agustín Altemir Allueva	Gerente de Gestión Financiera y Presupuestaria de Renfe Alquiler
D. Francisco Cañamero Palacios	Gerente de Área Comercial
Dña. María Puente Peláez	Gerente de Asesoría Jurídica

6.5. 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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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

- 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 Medioambiental

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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.
- 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 2019, 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.

En este sentido, durante 2019 Renfe ha estado trabajando en un borrador de Política de Derechos Humanos que se encuentra pendiente de su aprobación por el Comité de Dirección de la compañía.

Política relativa al comportamiento ético, buen gobierno y lucha contra la corrupción y el soborno

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Código Ético

El modelo de integridad del Grupo Renfe considera el Código Ético del Grupo Renfe (aprobado en 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. 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 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 del Grupo Renfe en su desempeño laboral diario, en la relación 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 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.

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.

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.

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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Confidencialidad
- Utilización de recursos
- Relaciones responsables con terceros
- Relación con Administraciones Públicas

El Grupo Renfe tiene publicado su Código Ético en la página web corporativa (www.renfe.com) 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.

El compromiso del Grupo Renfe se pone de manifiesto en la creación de su 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.
- 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.

El Reglamento de Funcionamiento de la Comisión del Código Ético del Grupo Renfe recoge la información relativa a su funcionamiento y el Protocolo de Funcionamiento del Canal Ético la información relativa a la tramitación de las comunicaciones recibidas en el canal de comunicación del Código 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 2019, se han recibido 12 comunicaciones, 1 se ha clasificado como consulta y 11 como denuncias.

Durante el año 2019 se desarrollaron acciones de comunicación con la finalidad de promover el conocimiento y difusión del Código Ético. Asimismo, se han impartido 22 acciones formativas (1.213

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

horas de formación), para tratar cuestiones sobre el Código Ético dentro del Programa de Acogida de nuevas incorporaciones al Grupo (1.213 participantes).

En 2019, accedieron 149 personas a la sección del apartado del Código Ético en la intranet de Renfe y la página web www.renfe.com registró 951 visitas y 182 descargas del documento del Código Ético.

Cumplimiento Normativo y Cumplimiento Normativo Penal

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 aprobación en 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 en dar cumplimiento a los valores que demanda nuestra sociedad en relación con 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:

- 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.
- 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.
- 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 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.
- Creación de un entorno de transparencia, ética y cumplimiento entre nuestros directivos y empleados mediante campañas de divulgación, sensibilización y formación.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.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.

Durante el ejercicio 2019 se ha licitado el servicio para desarrollar un programa formativo para cumplir con los requisitos que el Código Penal (Artículo 31 bis), la Circular de la Fiscalía General del Estado y la jurisprudencia del Tribunal Supremo establecen en relación con la obligación de formar a trabajadores en materia de responsabilidad penal de la persona jurídica (Compliance Penal), en el cual también se impartirá formación sobre el Código Ético. Este programa formativo se pondrá en marcha a primeros del 2020.

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: estructura organizativa, funciones, 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 (https://www.renfe.com/empresa/LeyTransparencia/Indicadores.html).

Desde el mismo apartado, las personas interesadas en información adicional del Grupo materia de la citada Ley de Transparencia, pueden enviar sus solicitudes a través del enlace al Portal de Transparencia de la Administración General del Estado (https://transparencia.gob.es/transparencia/transparencia_Home/index/Derecho-de-acceso-a-la-informacion-publica/Solicite-informacion.html).

Durante 2019, Renfe recibió un total de 89 solicitudes de información a través del Portal, 12 más que el año anterior; las cuales fueron atendidas en su totalidad dentro de los plazos definidos por la Ley de Transparencia. En 55 de las 89 solicitudes se concedió el total de la información requerida y en 15 más se brindó parcialmente. Las demás solicitudes fueron denegadas o inadmitidas por diversas razones. Los temas de interés predominantes estaban vinculados a la actividad de la sociedad Renfe Viajeros, seguida por aspectos corporativos del Grupo.

Asimismo, durante 2019 la Unidad de Transparencia se integró dentro del área de Relaciones Institucionales para favorecer las sinergias con el equipo responsable de atender los requerimientos de información de instituciones y otros grupos de interés, brindando así una información más completa, contextualizada y coordinada a los usuarios del Portal de Transparencia.

6.6. Sistema de control interno

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 2019 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.).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

Además, el Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF). El SCIIF lo constituyen el conjunto de procesos que el Grupo Renfe lleva a cabo para proporcionar seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera que se suministra a los grupos de interés, tanto internos como externos.

El SCIIF busca proporcionar 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.

Como parte integrante y fundamental del Sistema de Control, el Grupo Renfe cuenta con la supervisión interna de toda la actividad del Grupo a cargo de la Dirección de Auditoría Interna y Compliance, 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 y Compliance en 2019 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; mejoras del Sistema de Gestión de Riesgos Empresariales; y la realización de diversas acciones de comunicación tanto interna como externamente, dirigidas a consolidar una cultura de auditoría, cumplimiento y riesgos 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.

Comisión de Auditoría y Control de RENFE-EPE

La entidad pública empresarial, en el marco de lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, consideró conveniente y oportuno, contar de forma voluntaria, con una Comisión de Auditoría y Control, dependiente del Consejo de Administración.

Así, el Consejo de Administración de RENFE-Operadora, en su sesión del día 1 de abril de 2014, constituyó una Comisión de Auditoría y Control, y aprobó sus Normas de Funcionamiento. Durante el año 2019 estas Normas fueron modificadas.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El objetivo de la Comisión es dotar al Consejo de Administración de RENFE-Operadora de soporte técnico adecuado en materia de información financiera y control interno, teniendo en cuenta la complejidad inherente a los procesos de dirección y gestión de las organizaciones, que precisan cada vez más de un ejercicio profesional y especializado.

La Comisión tiene, entre sus funciones servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del Auditor externo. Igualmente, aprueba el Programa Anual de Trabajo de la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Esta Comisión, a 31 de diciembre de 2019, ha celebrado 2 reuniones y está integrada por: 1 Consejera-Presidenta; 2 Consejeros-Vocales, 1 Secretario No-Consejero y 1 Vicesecretaria No-Consejera.

Comisiones de Auditoría y Control de las cuatro Sociedades Mercantiles Estatales

En virtud de la naturaleza de estas sociedades, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 180.3 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, los Estatutos de las 4 Sociedades Mercantiles Estatales del Grupo Renfe (Renfe Viajeros; Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler de Material Ferroviario), en su artículo 22, regulan la constitución de la Comisión de Auditoría y Control.

Así, cada uno de los Consejos de Administración, en sesión de 23 de julio de 2014 (Renfe Viajeros; Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento) y de 31 de marzo de 2015 (Renfe Alquiler de Material Ferroviario), constituyen una Comisión de Auditoría y Control, y aprueban sus Normas de Funcionamiento. Durante el año 2019 estas Normas fueron modificadas.

Igualmente, hay que señalar, posteriormente a esta fecha y con la reforma de la Ley de Auditoría de Cuentas (Ley 22/2015, de 20 de julio) y su entrada en vigor en el año 2016, la sociedad Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., es considerada Entidad de Interés Público, estando obligada a que su Comisión de Auditoría y Control cumpla los requisitos establecidos en el artículo 529. quaterdecies (“Comisión de auditoría”) de la Ley de Sociedades del Capital (Real Decreto Legislativo 1/201º de 2 de julio).

El objetivo de la Comisión es dotar al Consejo de Administración de la sociedad, del soporte técnico adecuado en materia de información financiera y control interno, teniendo en cuenta la complejidad inherente a los procesos de dirección y gestión de las organizaciones, que precisan cada vez más de un ejercicio profesional y especializado.

La Comisión tiene, entre sus funciones servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del Auditor externo. Igualmente, aprueba el Programa Anual de Trabajo de la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

En el año 2019 la Comisión de Auditoría y Control de las sociedades mercantiles estatales Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, han celebrado 4 reuniones. Por su parte, la Comisión de Auditoría y Control de las sociedades mercantiles estatales Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Fabricación y Mantenimiento, han celebrado 3 reuniones.

Estas Comisiones están integradas por un máximo de tres (3) Consejeros, sin funciones ejecutivas, designados de entre los miembros del Consejo de Administración de su sociedad, teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 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.

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.

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. Se realiza desde un enfoque basado en la identificación, evaluación y gestión por procesos.

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.

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.

En algunos casos 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).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Estas tipologías de riesgos 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.

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).

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.

El Grupo Renfe ha trabajado intensamente en este ámbito y 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 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.

Durante el 2019 se ha realizado una gran labor de difusión sobre la cultura de riesgos, en qué consiste el Sistema de Gestión de Riesgos Generales-Empresariales (SGRG) y la importancia del contribuir al buen funcionamiento del mismo. Entre otras acciones, se han mantenido reuniones informativas y formativas con todas las áreas implicadas.

En el 2019 se ha implantado una herramienta informática para la gestión del SGRG y se ha dado formación específica sobre gestión de riesgos y sobre el manejo de la herramienta a 129 trabajadores.

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 por un tercero independiente, el cual emitió en fecha 4 de noviembre de 2015 un Informe de Verificación.

Durante el ejercicio 2018 se realizaron importantes trabajos para la actualización del Modelo y una nueva verificación del mismo. Tras la aprobación formal del Modelo de Compliance del Grupo Renfe en diciembre de 2018, el Grupo Renfe ha continuado trabajando en el 2019 en la hoja de ruta establecida por los Consejos de Administración del Grupo con la finalidad de alcanzar una completa implementación del Modelo de Compliance Penal, adoptando los requerimientos establecidos en el Código Penal para la prevención de la responsabilidad penal de la persona jurídica (artículo 31.bis).

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Se ha trabajado con prioridad, durante el 2019, en la revisión y adecuación del canal ético a la nueva normativa de protección de datos y privacidad. Además, se ha establecido como obligatoria la firma de un compromiso de confidencialidad por todos los miembros de la Comisión del Código Ético y todas aquellas personas que en el transcurso de una investigación puedan tener acceso o conocimiento de estas cuestiones.

Se ha rediseñado el Reglamento de Funcionamiento de la Comisión del Código Ético del Grupo Renfe, el cual recoge la información relativa a su funcionamiento, y se ha elaborado un Protocolo de Funcionamiento del Canal Ético para recoger la información relativa a la tramitación de las comunicaciones recibidas en el canal de comunicación del Código Ético.

Otra de las acciones realizadas en este ámbito durante el ejercicio 2019 ha sido el diseño y licitación de un Plan de Formación obligatorio para todos los empleados del Grupo Renfe (establecido a dos años), los cuales en función de su perfil accederán a una formación presencial y/o e-learning. Esta formación comenzará a desarrollarse en el ejercicio 2020.

De forma paralela a este Plan de Formación, en los Programas de Acogida para nuevas incorporaciones al Grupo Renfe durante el año 2019, se ha impartido formación a más de 1.200 personas en cuestiones relativas a Código Ético, Compliance, Auditoría y Riesgos.

Además, el Grupo Renfe durante el 2019 ha elaborado una cláusula de integridad y lucha contra el fraude para su inclusión en los pliegos de condiciones particulares, como obligaciones que deben cumplir las empresas licitadoras y las adjudicatarias del Grupo Renfe.

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.

Sistema de control interno de la información financiera

En el Grupo Renfe se está llevando a cabo la implantación de un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (también SCIIF o Sistema), habiéndose definido un único SCIIF para todo el Grupo Renfe, como sistema de gestión específico dentro del Sistema de Gestión de Riesgos del Grupo.

Este Sistema proporciona una seguridad razonable sobre la fiabilidad de la información financiera que se suministra a los grupos de interés.

El último responsable de la existencia y mantenimiento del adecuado y efectivo SCIIF en Renfe Operadora y en las sociedades identificadas como relevantes de acuerdo con el alcance, es el Consejo de Administración de cada una de ellas. El responsable de su implantación, junto con su diseño, evaluación y seguimiento, es el Comité de Dirección de RENFE-Operadora. Auditoría Interna es la función encargada de la supervisión y evaluación del sistema, de la eficacia de los controles existentes y de realizar recomendaciones para la mejora del SCIIF. Por su parte, las Comisiones de Auditoría y Control supervisan el procedimiento y sistema de elaboración de la información financiera, para lo cual aprueban el plan de supervisión del SCIIF dentro del programa anual de trabajos de Auditoría Interna.

El SCIIF se gestiona desde la Dirección de Finanzas y Administración, que es la encargada del mantenimiento y actualización del sistema, realizando los procesos de reporting, identificando nuevos riesgos y controles y elaborando la información para su presentación a la Dirección General

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Económico-Financiera. La función responsable del SCIIF también desarrolla labores de supervisión en su ámbito de actuación, ejerciendo la supervisión continua y realizando una monitorización sobre el cumplimiento y la eficacia del SCIIF mediante los procesos de autoevaluación.

Para la gestión y supervisión del SCIIF se ha definido y documentado, además de la estructura organizativa y de responsabilidades, el proceso de trabajo en cuanto a la gestión del Sistema, que incluye, entre otras tareas, la identificación de los riesgos. En cada ejercicio se establece el alcance de las sociedades y procesos involucrados en el SCIIF, de acuerdo con la materialidad calculada y basada en criterios cualitativos y cuantitativos. Para el ejercicio 2019, estas sociedades son, además de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, 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.

Una vez definido el alcance y descritos los procesos significativos, el siguiente paso es la identificación de los riesgos relevantes, es decir, aquellos que pueden afectar de forma material a los procesos clave con impacto en la información financiera, y que impedirían cubrir los objetivos o aserciones de la información financiera: existencia y ocurrencia, integridad, valoración, presentación y divulgación y derechos y obligaciones. Además, se analiza si se está mitigando razonablemente el riesgo de fraude, y si los controles salvaguardan adecuadamente los activos.

Por último, se describen las actividades de control relevantes que permiten responder adecuadamente a los riesgos asociados con la fiabilidad e integridad de la información financiera.

Dentro del alcance del SCIIF se tienen en cuenta controles generales y controles de aplicación de TI, donde, entre otros, se establecen controles de acceso lógicos para cumplir con una adecuada segregación de funciones.

A lo largo de cada ejercicio se realizan revisiones y actualizaciones de la información contenida en el SCIIF.

Las personas encargadas de preparar la información financiera, así como las encargadas de gestionar la función SCIIF, reciben formación y actualización de la normativa contable con carácter anual.

El Grupo Renfe determina su perímetro de consolidación de acuerdo con la normativa vigente. Asimismo, prepara unas instrucciones de cierre anual y unas instrucciones de consolidación, que son distribuidas a todas las sociedades del Grupo y departamentos que participan en la elaboración de la información financiera. Con las instrucciones de consolidación se facilita, para las sociedades que no se encuentran integradas en el ERP del Grupo, un paquete de reporte con plantillas para su cumplimentación.

La Dirección General Económico-Financiera es la encargada de mantener actualizada la normativa económico-financiera de la que dispone el Grupo, que recoge los principales procedimientos administrativos y de políticas contables que aplican en sus operaciones, así como de interpretar y resolver dudas acerca de su aplicación. Esta normativa se encuentra disponible en la Intranet del Grupo.

Durante el ejercicio 2019:

- Han sido aprobados, por el Comité de Dirección de RENFE-Operadora, el Manual de Gestión y Supervisión del Sistema de Control Interno de la Información Financiera y la Política del Sistema de Control Interno de la Información Financiera, que además han sido presentados a las Comisiones de Auditoría y Control de cada entidad.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Se ha comenzado la implementación de una herramienta informática que facilitará la gestión del SCIIF y la trazabilidad del sistema.
- Se ha formalizado un espacio colaborativo sobre el sistema de control de la información financiera (ECSCIIF), donde el Grupo Renfe participa junto a otras empresas relevantes, para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito.

Riesgos laborales

En materia de Prevención de Riesgos Laborales (en adelante, PRL) el Grupo Renfe dispone de un Procedimiento General denominado Plan de Prevención de Riesgos Laborales que establece la política preventiva y las competencias y responsabilidades en el Grupo, configurándose como el Sistema de Gestión de PRL cuyo objetivo fundamental es la integración de la PRL en todas las actividades del Grupo Renfe y la implantación de las medidas preventivas necesarias para alcanzar dicho objetivo.

Para el desarrollo del citado Plan, existen diversos procedimientos, protocolos, instrucciones y herramientas de gestión, contemplados en el mismo. De éstos, hay que destacar los Procedimientos Operativos de Prevención 1 –Evaluación de riesgos- y 18 –Seguimiento y control de la planificación preventiva- en los que se establecen los procesos de identificación, evaluación de los riesgos existentes en los puestos de trabajo y la implantación de las medidas correctoras que correspondan para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores del Grupo Renfe.

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.

6.7. 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El Grupo Rente ha 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 de las Personas Jurídicas desde el año 2014, en base al cual ha estado trabajando.

  Se ha redactado un Modelo que 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**

  El Grupo Renfe 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). En el Grupo Renfe se ha realizado un análisis de riesgos penales siguiendo un enfoque por procesos: los riesgos penales ya no se vinculan a las áreas, sino que se vinculan a cada uno de 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.

  El Grupo Renfe dispone, a través de su Convenio Colectivo, de un completo régimen disciplinario. Además, en su cláusula 10ª se establece expresamente que "el Grupo Renfe y sus trabajadores asumen que los principios éticos de responsabilidad e integridad de su Código Ético serán los que continúen orientando su actuación cotidiana, adquiriendo un mayor compromiso, si cabe, con su cumplimiento normativo y observación".

  Se ha confeccionado un régimen sancionador ad hoc para el personal fuera de Convenio de cara a dar cumplimiento al 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".*

  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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

interno de funcionamiento. Se ha establecido a su vez, un protocolo de funcionamiento del canal de comunicaciones.

Las comunicaciones recibidas a través del Canal Ético (codigoetico@renfe.es) son tratadas con la máxima confidencialidad, y para reforzarlo se ha establecido como obligatoria la firma de un compromiso de confidencialidad por todos los miembros de la Comisión del Código Ético y todas aquellas personas que en 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, durante el 2019 se ha elaborado una cláusula de integridad y lucha contra el fraude para su inclusión en los pliegos de condiciones particulares, como obligaciones que deben cumplir las empresas licitadoras y las adjudicatarias del Grupo Renfe.

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 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 de la Dirección 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 2019, 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** (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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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.

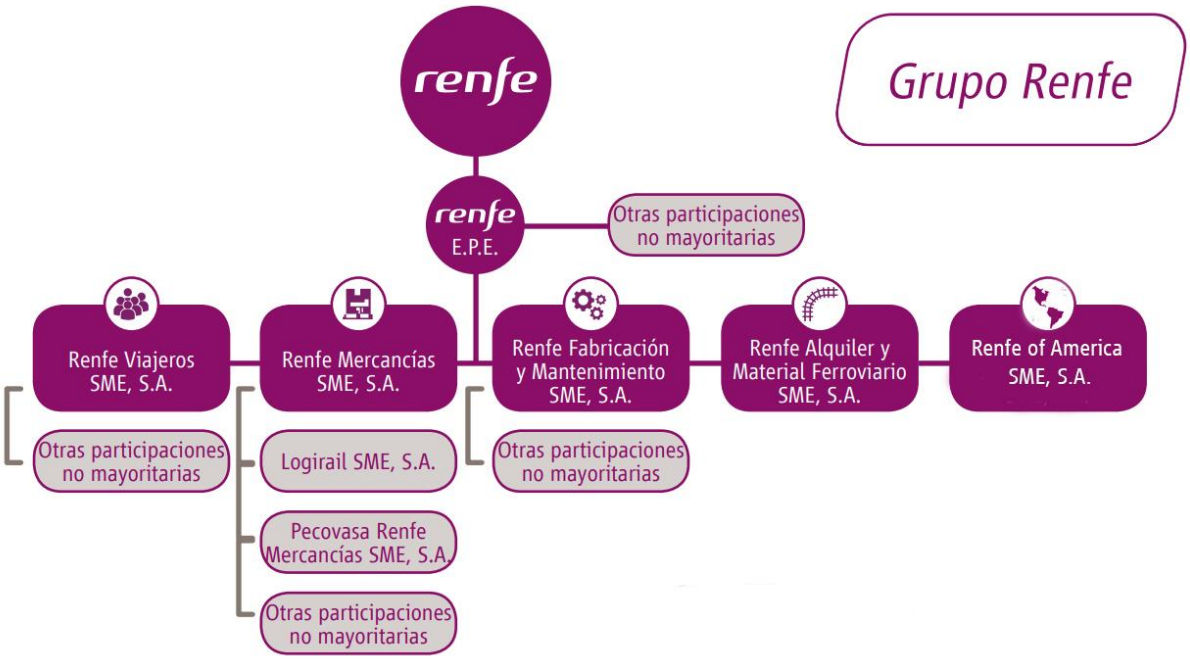
6.8. Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación

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.

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:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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 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%
Renfe of America, L.L.C.	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%

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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 Logística 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 Mediterráneo, S.A.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider
Railsider Terminales Ferroviarios, S.L.	Multigrupo	Indirecta a través de Railsider Atlántico
Construrail, S.A.	Asociada	49%
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 Alcázar, 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%

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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. Asimismo, tiene una participación del 33% en Logirail SME, S.A.

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	34%
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%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	49%
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, Irvia y AlbiTren. Además, Renfe Fabricación y Mantenimiento tiene una participación del 33% en Logirail SME, S.A.

Sociedades participadas por Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.:

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

		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%
AlbiTren Mantenimiento y Servicios Industriales S.A. (en liquidación)	50%	Grupo Albatros, S.L.	50%

7. Acerca del Informe Anual

7.1. 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 2019 Renfe da cuenta de sus compromisos desde el 1 de enero de 2019 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: España y Arabia Saudita. 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.2. 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 2019 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 2019.

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 2019 de Renfe. El informe se puede consultar en las páginas web de Global Compact, de la Red Española del Pacto Mundial y de Renfe.

7.3. 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.

7.4. 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

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- 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:

Principales Grupos de Interés	Canales de comunicación	Asuntos relevantes
Clientes	▪ Canales y puntos de atención al cliente. ▪ Web corporativa.	▪ Calidad del servicio y satisfacción de los clientes.

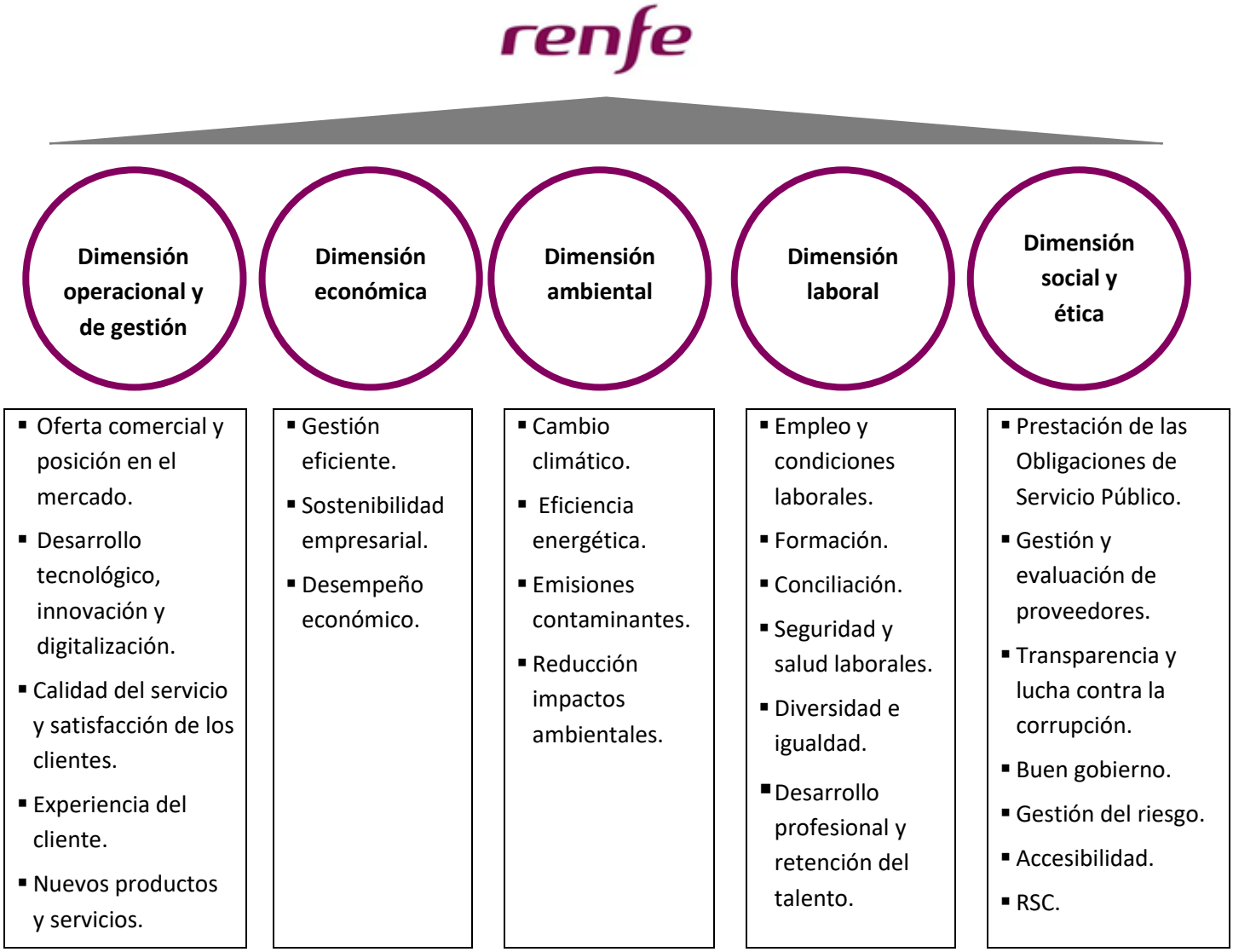
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

	▪ Redes Sociales. ▪ Encuestas de satisfacción. ▪ Reuniones y comités de Clientes. ▪ Ferias, foros y encuentros. ▪ Campañas de publicidad. ▪ Revista "Club +renfe".	▪ 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 RSC. ▪ Notas de Prensa. ▪ Redes sociales.	▪ Relación económica con Administraciones españolas y europeas. ▪ Obligaciones de Servicio Público. ▪ Inversiones. ▪ Gestión de los recursos público.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

	▪ Relaciones institucionales (Comunidades Autónomas, Administraciones Públicas, Congreso, Senado, etc.)	▪ 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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.5. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	6-12	
	102-3	Ubicación de la sede			▪ Sociedades del Grupo Renfe	7	
	102-4	Ubicación de las operaciones			▪ Obligaciones de servicio público ▪ Internacionalización	17-23 28-33	
	102-5	Propiedad y forma jurídica			▪ Naturaleza jurídica y titularidad	121-122	
	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	6-12 17-23 28-33	
	102-7	Tamaño de la organización			▪ Principales indicadores del grupo ▪ Generando empleo	4-6 50-53	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	50-56	
	102-9	Cadena de suministro	3, 6	8	▪ Proveedores	25-28	
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	▪ Renfe, proveedor de Sostenibilidad ▪ Minimizando riesgos ambientales ▪ Gobierno corporativo: Gestión de riesgos	78-92 155-157	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 ▪ Colaboración con Fundaciones, Organizaciones y Asociaciones	97-98 106-113	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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 ▪ Participación en foros externos	32-33 97-98 105	
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				9 13-17	
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 2019, 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.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
ÉTICA E INTEGRIDAD							
	102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	1, 2, 6, 7, 10	5, 8, 12, 16	▪ Misión y visión ▪ Gobierno Corporativo: Políticas del Grupo Renfe ▪ Código ético ▪ Transparencia ▪ Sistema de control ▪ Gestión de riesgos ▪ Lucha contra la corrupción y el soborno	7 146-162	
	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	149-162	
GOBERNANZA							
	102-18	Estructura de la gobernanza			▪ Órganos de Gobierno de Renfe Operadora. ▪ Sociedades Mercantiles Estatales ▪ Órgano de Gestión interna. Comité de Dirección	123-146	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
	102-19	Delegación de autoridad			▪ Órganos de Gobierno de Renfe Operadora: Delegación de funciones ▪ Sociedades Mercantiles Estatales: Delegación de funciones	125-126 133-134	
	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	125-126 133-134	
	102-21	Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales			▪ Preservando la biodiversidad. Las mercancías también cuentan: el tren de Noé ▪ Diálogo con los Grupos de Interés ▪ Análisis de materialidad	90 99-106 167-170	

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	123-146	
	102-23	Presidente del máximo órgano de gobierno			▪Órganos de Gobierno de Renfe Operadora. ▪Sociedades Mercantiles Estatales	123 133-139	
	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	125-126 133-134	
	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	126-130 140-143	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	▪ Minimizando riesgos ambientales ▪ Contribución al progreso social	82-89 92-120	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	▪ Minimizando riesgos ambientales ▪ Contribución al progreso social	82-89 92-120	
	102-32	Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad			▪ Análisis de materialidad	167-170	
	102-33	Comunicación de preocupaciones críticas			▪ Análisis de materialidad	167-170	
	102-34	Naturaleza y número total de preocupaciones críticas			▪ Análisis de materialidad	167-170	
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	59 123	La remuneración media de la alta dirección, incluido el Presidente, ha sido de 121.061,33€ incluyendo la retribución fija y los complementos variable y de puesto.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	99-100 167-170	
	102-41	Acuerdos de negociación colectiva			▪ Relaciones sociales: Convenio Colectivo Grupo Renfe	66-67	
	102-42	Identificación y selección de grupos de interés			▪ Diálogo con los Grupos de Interés ▪ Análisis de materialidad	99-100 167-170	
	102-43	Enfoque para la participación de grupos de interés			▪ Indicadores de calidad percibida ▪ Diálogo con los Grupos de Interés ▪ Análisis de materialidad	22-23 99-100 167-170	
	102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	1, 2, 7, 9, 10	5, 8, 9, 11, 13, 16	▪ Análisis de materialidad	167-170	
ASPECTOS MATERIALES Y COBERTURA							
	102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados			▪ Grupo Empresarial Renfe. Perímetro de consolidación	162-166	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
	102-46	Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema			▪ Análisis de materialidad	167-170	
Análisis de Materialidad	**102-47**	Lista de temas materiales			▪ Análisis de materialidad	167-170	
	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	166-167	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	166-167	2019
	102-51	Fecha del último informe			▪ Acerca del Informe anual	166-167	2018
	102-52	Ciclo de elaboración de informes			▪ Acerca del Informe anual	166-167	Anual
	102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe			▪ Diálogo con los Grupos de Interés	99-100	responsabilidadsocialcorporativa@renfe.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	166-167	"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	171-194	
	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 del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	4-6 9-12 19	
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	▪ Las emisiones de CO2 de Renfe caen a niveles históricos (5,54 gr. CO2/UT) ▪ Plan Director de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030Cambio Climático y otras afecciones a la atmósfera	38 81-89	
Las subvenciones públicas recibidas.	**201-4**	Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno	6	9, 11	▪ Minimizando riesgos ambientales ▪ Información fiscal. Impuestos y subvenciones	19-21	
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	59-61	
El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo local	**202-2**	Proporción de altos ejecutivos contratados en la comunidad local			▪ Generando empleo ▪ Contribución al progreso social	50 92-93	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: CONSECUENCIAS ECONÓMICAS INDIRECTAS							
	203-1	Inversión en infraestructuras y servicios apoyados	6	8, 9, 11, 13	▪ Sociedades del Grupo Renfe	9-12	
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	▪ Renfe, proveedores de Sostenibilidad ▪ Contribución al progreso social	78-92 92-120	
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	25-28	
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	4-6 25-28	
ENFOQUE DE GESTIÓN: LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN							

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
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	159-162	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. Asimismo, se han definido acciones durante el 2019 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	146-159	
	205-3	Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas					Durante 2019 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	88-89	
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			▪ Vehículos ferroviarios y economía circular	87-88	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 2020.

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	87-88 111	
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	▪ Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España	79-81	
	302-3	Intensidad energética	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España	79-81	
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	▪ Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España	79-81	
	302-5	Reducciones de los requerimientos energéticos de los productos y servicios	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Renfe, primer consumidor de energía eléctrica renovable de España	79-81	
ENFOQUE DE GESTIÓN: AGUA							

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
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 no energéticos	88-89	
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	▪ Preservando la biodiversidad	89-91	
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	▪ Preservando la biodiversidad	89-91	No se han producido impactos significativos en la biodiversidad.
ENFOQUE DE GESTIÓN: EMISIONES							

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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.	**305-1**	Emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1)	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Afecciones a la atmósfera: cambio climático	83-85	
	305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Afecciones a la atmósfera: cambio climático	83-85	
	305-4	Intensidad de las emisiones de GEI	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Afecciones a la atmósfera: cambio climático	83-85	
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	▪ Afecciones a la atmósfera: cambio climático	83-85	
ENFOQUE DE GESTIÓN: EFLUENTES Y RESIDUOS							
DESEMPEÑO SOCIAL							

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
ENFOQUE DE GESTIÓN: EMPLEO							
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	▪ Gestión de la diversidad	51-62	
Organización del tiempo de trabajo,		EMPLEO	1,6	5,8	▪ Organización del tiempo de trabajo	63	
Implantación de políticas de desconexión laboral		EMPLEO	1,6	5,8	▪ Estabilidad laboral	56-58	
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional;	**401-1**	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	1, 6	5,8	▪ Política de desconexión laboral	62	
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	63-64	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
	401-3	Permiso parental	1, 6	5,8	▪ Relaciones Sociales: Bajas Paternales y maternales	67-68	
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	1,6	5,8	▪ Relaciones Sociales	66-68	
ENFOQUE DE GESTIÓN: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO							
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	**403**	SEGURIDAD Y SALUD LABORAL	1,6	3,5	▪ Seguridad y salud laboral	64-66	
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	64-68	
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	63-64	

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	64	
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	66-68	
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	68-69	
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	65 69-70	
	404-2	Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición		8	▪ Gestión del Talento	70-74	
	404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional	1, 6	8	▪ Relaciones sociales: Diálogo social	67	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
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			▪ Empleados con discapacidad ▪ Igualdad	62 75-77	
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	51-56 123	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
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	59-61	
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	▪ Empleados con discapacidad ▪ Igualdad ▪ Accesibilidad en Renfe	62 75-77 93-98	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 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.					▪ Políticas del Grupo Renfe	146-152	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 Derechos Humanos.

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
Accesibilidad universal personas con discapacidad			6	8,10	▪ Accesibilidad en Renfe	93-98	
Empleados con discapacidad.			6	8,10	▪ Empleados con discapacidad	62	
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	▪ Igualdad ▪ Políticas del Grupo Renfe	75-77 146-152	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 Derechos Humanos.
ENFOQUE DE GESTIÓN: TRABAJO INFANTIL, TRABAJO FORZOSO, MEDIDAS DE SEGURIDAD, EVALUACIÓN							

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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 a:** **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 Derechos Humanos.
ENFOQUE DE GESTIÓN: COMUNIDADES LOCALES							
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			▪ Contribución al progreso social ▪ Acción social	92-93 106-113	
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	▪ Acción social	106-113	

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Requisito Ley 11/2018	GRI Estándar	Resumen descripción	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	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	**413-2**	Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales- en las comunidades locales		8, 9, 10, 11, 13	▪ Contribución al progreso social ▪ Acción social	92-93 106-113	
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	27-28	
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	24-25	
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	22-24	
	416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios		16	▪ Reclamaciones, multas y sanciones	22-24	

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 General Adjunta a la Presidencia
Gerencia de Responsabilidad Social Corporativa

La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BGGHGRFKZFNHTCLS49C2IOYLBMO6 en https://www.pap.hacienda.gob.es