



MINISTERIO
DE HACIENDA
Y FUNCIÓN PÚBLICA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES
CONSOLIDADAS
RENFE-Operadora (GRUPO
CONSOLIDADO)
Plan de Auditoría 2023
Ejercicio 2022
Código AUDInet 2023/652
DIVISIÓN DE AUDITORÍA PÚBLICA
II**



ÍNDICE

I. OPINIÓN CON SALVEDADES

II. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN CON SALVEDADES

III. CUESTIONES CLAVE DE LA AUDITORÍA

IV. OTRA INFORMACIÓN

V. RESPONSABILIDAD DEL ÓRGANO DE GESTIÓN EN RELACIÓN CON LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

VI. RESPONSABILIDADES DEL AUDITOR EN RELACIÓN CON LA AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



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

Al Presidente de Renfe Operadora

Opinión con salvedades

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y sus sociedades dependientes (Grupo), que comprenden el balance consolidado a 31 de diciembre de 2022, 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 2022, 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.

[1] Todas las sociedades del grupo son auditadas por PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L., con la excepción de Renfe of America L.L.C que no está sujeta a obligación de auditarse.

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 PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L., cuyo informe de 29 de mayo de 2023 recoge una opinión con salvedades al haber incurrido la Sociedad en los últimos ejercicios en pérdidas de explotación relevantes que ponen de manifiesto un potencial deterioro de los activos materiales de la sociedad, valorados en 376.125 miles de euros, sin que la sociedad haya realizado el test de deterioro exigido por la normativa contable en estos casos, lo que ha supuesto una limitación al alcance de su trabajo de auditoría.

Los citados activos del inmovilizado material, se incorporan a las cuentas anuales consolidadas del Grupo por el procedimiento de integración global.

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 2022 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 2022.

Nuestro informe de auditoría de 2021 también contenía una salvedad al respecto.



Como se indica en la nota 24 "Otros ingresos de explotación" de la memoria adjunta, los ingresos registrados del proyecto de la línea de Alta Velocidad que une La Meca y Medina en Arabia Saudí (proyecto Haramain) en el ejercicio 2022 ascienden a 41.315 miles de euros, estimados aplicando el método de grado de avance. Para ello, la Entidad elabora un Plan de Negocios con estimaciones significativas, en el que se incluyen el coste total realizado y previsto de los contratos, el ingreso total realizado y proyectado de los contratos, riesgos de contratos, así como otros juicios y estimaciones que han de considerarse a lo largo del período previsto de desarrollo del proyecto (en este caso, 12 años).

Asimismo, en la nota 12 "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" se recoge el derecho de cobro pendiente de facturar a Saudi Railways Organization a 31 de diciembre de 2022 por la aplicación del citado método de grado de avance, por importe de 144.142 miles de euros.

Conforme al apartado 2 de la norma de registro y valoración 14ª del Plan General de Contabilidad, "los ingresos derivados de los compromisos (con carácter general, de prestaciones de servicios) que se cumplen a lo largo del tiempo se reconocerán en función del grado de avance o progreso hacia el cumplimiento completo de las obligaciones contractuales siempre que la empresa disponga de información fiable para realizar la medición del grado de avance. La empresa revisará, y, si es necesario, modificará las estimaciones del ingreso a reconocer, en la medida que cumple con el compromiso asumido. La necesidad de tales revisiones no indica, necesariamente, que el desenlace o resultado de la operación no pueda ser estimado con fiabilidad."

El Plan de Negocios (Informe de resultados) facilitado como soporte de los ingresos registrados a través del grado de avance, contiene estimaciones que no hemos podido validar satisfactoriamente, presentándose diversas situaciones como:

- Se han detectado inconsistencias entre el Informe de Resultados y el fichero de cálculos que sirve de base para el mismo a la hora de considerar determinados ingresos y gastos como realizados o estimados.
- Se han proyectado como gastos a realizar algunas estimaciones de gastos ya realizados y registrados contablemente.
- La metodología expuesta en el informe de resultados, que se refiere a los datos disponibles al cierre de 2022, no es la efectivamente empleada en el fichero de cálculos que, según los casos, para las proyecciones, utiliza los datos a diferentes fechas.
- Las proyecciones de gastos de personal, en algunas categorías (maquinistas, personal de estación), denotarían un número de empleados muy alto para los datos de producción esperada que, a junio de 2023, se estaría cubriendo con menos efectivos. Para algunas categorías (marketing, maquinistas), se proyecta por salarios superiores a los de las tablas vigentes.
- Se han identificado algunos errores en la consideración de determinados gastos como consorciales, afectando no solo a las fases del proyecto en que se imputan sino también en el caso de la Bolsa de riesgos al gasto que se proyecta por este concepto en OPEX.

El conjunto de todo lo anterior, unido a una falta de trazabilidad plena entre el detalle contenido en el Plan y los ficheros de soporte de los cálculos que lo respaldan, así como a que la información de detalle del proyecto no está plenamente actualizada, supone que, a través de las pruebas de auditoría, no se haya podido concluir sobre la fiabilidad de determinados ingresos y



gastos incluidos en el plan de negocios y, en consecuencia, por aplicación del grado de avance, sobre la razonabilidad de los otros ingresos de explotación y los derechos de cobro pendientes de facturar asociados al proyecto.

Adicionalmente, señalar que Renfe ha planteado una consulta a la Oficina Nacional de Contabilidad de la IGAE acerca de la razonabilidad de la aplicación de los tipos de cambio considerados en el presupuesto que sirve de base para el cálculo del coeficiente de grado de avance, así como sobre la consideración de las diferencias de cambio en el cálculo del mismo, cuya resolución podría incidir en la consideración del resultado obtenido por aplicación del citado método. Esta consulta se encuentra pendiente de resolución a la fecha de emisión del presente informe.

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 consolidadas 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 consolidadas 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.

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 estas cuestiones.

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

1.- Registro y valoración de 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 2022 incluye activos materiales por 6.674.815 miles de euros, principalmente elementos de transporte y otro inmovilizado material por 5.165.917 miles de euros.

1.1.- Deterioro de valor del inmovilizado material del segmento de actividad de viajeros.

Tal y como se indica en la nota "6.c) Inmovilizado material-Deterioro" de la memoria consolidada, el Grupo considera a los activos vinculados a los servicios de Cercanías y Media Distancia declarados de interés público, así como a los servicios de Larga Distancia, como activos no generadores de flujos de efectivo, mientras que a los activos vinculados a los servicios de Alta



Velocidad los considera como activos generadores de flujos de efectivo desde el ejercicio 2021.

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha realizado entre otros un análisis de potenciales indicios de deterioro de los activos que formaban parte de sus activos vinculados a la Alta Velocidad, en el cual ha estimado su importe recuperable, calculado sobre la base del valor en uso. Este valor está sujeto a la aplicación de determinados juicios e hipótesis por parte de los administradores del Grupo.

Se ha considerado este asunto como una cuestión clave de auditoría por la significatividad de los importes y el alto componente de juicio por parte de los Administradores del Grupo en el proceso de estimación del valor en uso.

Como respuesta a riesgo indicado, los procedimientos de auditoría han consistido, entre otros, en:

-Entendimiento de los procesos y criterios establecidos en la determinación de los importes recuperables del inmovilizado material.

-Obtención y entendimiento del test de deterioro realizado por el Grupo a cierre del ejercicio auditado sobre los activos vinculados a la Alta Velocidad como activos generadores de efectivo.

-Revisión de la razonabilidad del modelo de obtención de los flujos de efectivo futuros y revisión de la razonabilidad de las principales hipótesis utilizadas.

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

1.2.- Valor recuperable del inmovilizado material dentro del segmento de actividad de fabricación.

El segmento de actividad de fabricación procede en su mayor parte de la filial Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A., sociedad auditada por PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L. Este segmento tiene un total activos materiales de 490.488 miles de euros, integrándose en su práctica totalidad en una única unidad generadora de efectivo.

Los administradores evalúan con una periodicidad anual la existencia, o no, de indicios de deterioro del inmovilizado material a efectos de determinar si su valor contable excede de su valor recuperable. El valor recuperable de este inmovilizado material se ha determinado a través de la valoración realizada por expertos independientes. En este sentido, la determinación de dicho valor conlleva técnicas de valoración que, a menudo, requieren el ejercicio de juicio por parte de los expertos independientes y los administradores, así como el uso de asunciones y estimaciones. Debido al elevado grado de juicio, a la incertidumbre asociada a las citadas estimaciones y a la significatividad del valor contable de los activos mencionados, se ha considerado un aspecto relevante de nuestra auditoría.

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

-Entendimiento de los procesos y criterios establecidos en la determinación de los importes recuperables del inmovilizado material.

- Obtención y entendimiento del test de deterioro efectuado por el Grupo a cierre del ejercicio



auditado sobre los bienes inmuebles de la filial.

- Evaluación de la razonabilidad de la metodología e hipótesis utilizadas en la elaboración de las valoraciones empleadas en dicho proceso.

- Revisión de la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del 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 1.883.401 miles de euros (1.310.593 miles en 2021).

La contabilización de estos ingresos, que corresponden a la filial Renfe Viajeros S.M.E., S.A., auditada por PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L., es susceptible de error material dada la diversidad y complejidad de los canales de venta y sistemas de información que dan soporte a la venta. En este sentido, Renfe Viajeros lleva a cabo al cierre del ejercicio una conciliación entre la recaudación total y el ingreso contable, registrado automáticamente, con objeto de asegurar la existencia, integridad y exactitud de los ingresos registrados por este concepto.

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:

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por el Grupo para el reconocimiento de los ingresos por venta de títulos de transporte.

- Evaluación por los especialistas en riesgos tecnológicos de PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L. del diseño e implementación de los controles clave en relación con los procesos de reconocimiento de estos ingresos para los diversos sistemas, así como de ciertos controles generales de los sistemas de información.

- Realización, con la involucración de especialistas en riesgos tecnológicos de PKF-Attest Servicios Empresariales S.L., de un cuadro 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 para contrastarla con la realizada por la filial.

- Revisión del devengo de las ventas de títulos de transporte registradas en 2022, a través de diversa documentación facilitada por la filial.

- Obtención de confirmaciones externas para una muestra de clientes cuyos saldos se encuentran pendientes de cobro realizando, en su caso, procedimientos de comprobación alternativos mediante documentos justificativos de su cobro posterior o documentación soporte justificativa de la prestación del servicio.

- 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.- 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 2022, el Grupo tiene registrado dentro del epígrafe "V. Inversiones financieras a largo plazo" del activo no corriente del balance inversiones financieras en sociedades de integración del ferrocarril. En concreto:

- Instrumentos de patrimonio: se incluye un saldo de 76 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de las participaciones en el capital de las mismas (5.977 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (5.901 miles).

- Créditos: se incluye un saldo de 202.755 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de los préstamos participativos y créditos concedidos a las mismas (264.203 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (61.448 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, así como de provisiones por compromisos con terceros dotadas por importe de 21.608 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.

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, 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.

Otra información

La "otra información" consiste en el informe de gestión consolidado del ejercicio 2022 y en el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al Sector Público, y no forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

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 del Grupo 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 al informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asume como consecuencia de su pertenencia al sector público, consiste en evaluar e informar de si su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, salvo por las limitaciones al alcance descrita en el párrafo siguiente, su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Como se describe en la sección Fundamento de la opinión con salvedades, no hemos podido obtener evidencia de auditoría adecuada y suficiente sobre la existencia de un potencial deterioro de valor de los activos materiales de la filial Renfe Mercancías a 31 de diciembre de 2022 ni sobre los ingresos reconocidos por grado de avance relativos al proyecto Haramain. En consecuencia, no hemos podido alcanzar una conclusión sobre si existe una incorrección material en el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y el informe de gestión consolidado en relación con esta cuestión.

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.

Responsabilidad del órgano de gestión en relación con 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 o la obligación legal de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

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

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

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

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

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por la Jefa de la División de Auditoría Pública II de la Oficina Nacional de Auditoría y un Auditor Nacional Director de Equipos, en Madrid, a 15 de noviembre de 2023.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2022

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE–Operadora y sociedades dependientes
Balances Consolidados a
31 de diciembre de 2022 y 2021
(Expresados en miles de euros)

Activo	Nota	2022	2021
Inmovilizado intangible	5	77.548	52.389
Otro inmovilizado intangible		77.548	52.389
Inmovilizado material	6	6.674.815	6.503.568
Terrenos y construcciones		339.489	331.219
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		5.165.917	5.285.778
Inmovilizado en curso y anticipos		1.169.409	886.571
Inversiones inmobiliarias		244	264
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		154.446	154.849
Participaciones puestas en equivalencia		152.382	152.785
Créditos a sociedades puestas en equivalencia		2.064	2.064
Inversiones financieras a largo plazo	10	226.060	223.116
Activos por impuesto diferido	22	1.388	2.021
Deudores comerciales no corrientes	12	305.533	400.756
Total activo no corriente		<u>7.440.034</u>	<u>7.336.963</u>
Activos no corrientes mantenidos para la venta		1.131	-
Existencias	11	121.529	114.068
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	12	1.480.300	1.491.277
Clientes por ventas y prestaciones de servicios a corto plazo		343.705	348.279
Sociedades puestas en equivalencia	28	49.938	30.723
Activos por impuesto corriente		117	53
Otros deudores		1.086.540	1.112.222
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	28	33.878	25.869
Créditos a sociedades puestas en equivalencia		975	918
Otros activos financieros		32.903	24.951
Inversiones financieras a corto plazo	10	7.784	7.901
Créditos a terceros		7.496	7.679
Otros activos financieros		288	222
Periodificaciones a corto plazo		3.734	2.619
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	13	986.400	582.990
Total activo corriente		<u>2.634.756</u>	<u>2.224.724</u>
Total activo		<u>10.074.790</u>	<u>9.561.687</u>

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE–Operadora y sociedades dependientes
Balances Consolidados a
31 de diciembre de 2022 y 2021
(Expresados en miles de euros)

Pasivo	Nota	2022	2021
Fondos propios	14		
Aportación Patrimonial		3.450.337	3.450.337
Reservas		(1.055.622)	(705.574)
Resultado atribuido a la sociedad dominante		(90.148)	(350.032)
Total Fondos propios		<u>2.304.567</u>	<u>2.394.731</u>
Ajustes por cambios de valor	14		
Diferencia de conversión		177	53
Otros ajustes por cambios de valor		(880)	(13)
Total Ajustes por cambios de valor		<u>(703)</u>	<u>40</u>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15	33.717	20.678
Socios externos	14	1.258	1.285
Total patrimonio neto		<u>2.338.839</u>	<u>2.416.734</u>
Provisiones a largo plazo	16	151.328	149.753
Deudas a largo plazo	18 y 19	5.202.611	4.806.350
Deudas con entidades de crédito		5.159.085	4.760.414
Otros pasivos financieros		43.526	45.936
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	28	473	614
Otras deudas		473	614
Pasivos por impuesto diferido	22	13.145	9.358
Total pasivos no corrientes		<u>5.367.557</u>	<u>4.966.075</u>
Provisiones a corto plazo	16	77.695	70.997
Deudas a corto plazo		1.299.166	1.218.839
Deudas con entidades de crédito	18	787.366	1.032.537
Otros pasivos financieros		511.800	186.302
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	18	69	-
Otras deudas		69	-
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	20	943.237	852.971
Proveedores a corto plazo		601.648	570.447
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia	28	120.158	110.075
Otros acreedores		221.431	172.449
Periodificaciones a corto plazo	17	48.227	36.071
Total pasivos corrientes		<u>2.368.394</u>	<u>2.178.878</u>
Total patrimonio neto y pasivo		<u>10.074.790</u>	<u>9.561.687</u>

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE – Operadora y sociedades dependientes
Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas
para los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2022 y 2021
(Expresadas en miles de euros)

	Nota	2022	2021
Importe neto de la cifra de negocios	23	2.130.758	1.531.094
Trabajos realizados por el grupo para su activo	6	137.240	122.288
Aprovisionamientos	11	(116.543)	(93.750)
Consumo de mercaderías		(18.764)	(10.741)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(77.878)	(71.399)
Trabajos realizados por otras empresas		(20.585)	(12.138)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos		684	528
Otros ingresos de explotación	24	1.857.815	1.598.801
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		152.209	138.424
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		1.705.606	1.460.377
Gastos de personal	25	(1.058.427)	(954.685)
Sueldos, salarios y asimilados		(818.636)	(734.816)
Cargas sociales		(252.393)	(227.464)
Provisiones		12.602	7.595
Otros gastos de explotación	26	(2.646.371)	(2.129.148)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(2.525)	(426)
Otros gastos de gestión corriente		(2.643.846)	(2.128.722)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(384.435)	(378.822)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	15	932	738
Excesos de provisiones		3.754	598
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	6	(16.944)	(3.796)
Deterioros y pérdidas		2.422	(6.689)
Resultados por enajenaciones y otras		(19.366)	2.893
Otros resultados		(40)	(22.782)
Resultado de explotación		<u>(92.261)</u>	<u>(329.464)</u>
Ingresos financieros		10.858	7.263
De participaciones en instrumentos de patrimonio		966	1.340
De valores negociables y otros instrumentos financieros		9.892	5.923
Gastos financieros		(30.497)	(36.741)
Diferencias de cambio		12.028	5.262
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(8.599)	(5.940)
Deterioros y pérdidas		(8.599)	(5.940)
Resultado financiero	27	<u>(16.210)</u>	<u>(30.156)</u>
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	8	<u>18.722</u>	<u>9.297</u>
Resultado antes de impuestos		<u>(89.749)</u>	<u>(350.323)</u>
Impuestos sobre beneficios	22	<u>(426)</u>	<u>162</u>
Resultado del ejercicio		<u>(90.175)</u>	<u>(350.161)</u>
Resultado atribuido a socios externos		<u>(27)</u>	<u>(129)</u>
Resultado atribuido a la sociedad dominante		<u>(90.148)</u>	<u>(350.032)</u>

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

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 2022 y 2021

A) Estados Consolidados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

	Nota	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(90.175)	(350.161)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Activos financieros disponibles para la venta		(867)	(465)
Subvenciones, donaciones y legados	15	18.351	11.099
Diferencias de conversión	14	165	108
Efecto impositivo		<u>(4.650)</u>	<u>(2.782)</u>
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		12.999	7.960
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	15	(932)	(742)
Efecto impositivo		<u>233</u>	<u>186</u>
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(699)	(556)
Total de ingresos y gastos reconocidos		<u>(77.875)</u>	<u>(342.757)</u>

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

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 2022 y 2021

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios						Total
	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	
Saldo final del ejercicio 2020	3.450.337	(231.531)	(473.339)	425	12.891	1.498	2.760.281
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(350.032)	(384)	7.788	(129)	(342.757)
II. Operaciones con socios o propietarios							
1. Otras operaciones con socios o propietarios	-	-	-	-	-	(84)	(84)
III. Otras variaciones en el Patrimonio Neto							
1. Otros movimientos	-	(474.043)	473.339	(1)	(1)	-	(706)
Saldo final del ejercicio 2021	3.450.337	(705.574)	(350.032)	40	20.678	1.285	2.416.734
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(90.148)	(743)	13.043	(27)	(77.875)
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto							-
1. Otros movimientos	-	(350.048)	350.032	-	(4)	-	(20)
Saldo final del ejercicio 2022	3.450.337	(1.055.622)	(90.148)	(703)	33.717	1.258	2.338.839

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

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 2022 y 2021

(Expresado en miles de euros)	2022	2021
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	(89.749)	(350.323)
2. Ajustes del resultado	505.920	512.808
a) Amortización del inmovilizado	384.436	378.822
b) Correcciones valorativas por deterioro	7.950	12.527
c) Variación de provisiones	69.726	96.420
d) Imputación de subvenciones	(932)	(738)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	19.500	(2.893)
f) Ingresos financieros	(10.858)	(7.263)
g) Gastos financieros	30.497	36.741
h) Diferencias de cambio	12.028	3.461
i) Otros ingresos y gastos	247	-
j) Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	(6.674)	(4.269)
3. Cambios en el capital corriente	(6.499)	(255.185)
a) Existencias	(6.777)	4.382
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	(2.766)	(380.084)
c) Otros activos corrientes	35.655	3.676
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	(23.149)	172.176
e) Otros pasivos corrientes	(9.261)	(55.417)
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(201)	82
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(23.882)	(25.346)
a) Pagos de intereses	(51.055)	(36.748)
b) Cobros de dividendos	966	1.340
c) Cobros de intereses	25.855	26
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	18	10.036
e) Otros pagos (cobros)	334	-
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (1+2+3+4)	385.790	(118.046)
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
6. Pagos por inversiones	(411.305)	(678.555)
a) Sociedades asociadas	-	(11.114)
b) Inmovilizado intangible	(18.957)	(14.047)
c) Inmovilizado material	(390.575)	(640.246)
d) Otros activos financieros	(616)	(13.148)
e) Otros activos	(1.157)	-

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

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 2022 y 2021

7. Cobros por desinversiones	270.274	10.650
a) Inmovilizado material	7.570	7.471
c) Otros activos financieros	262.704	3.179
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (6+7)	(141.031)	(667.905)
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	5.845	3.344
a) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	5.845	3.344
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	151.901	776.436
a) Emisión	725.000	1.446.412
1. Deudas con entidades de crédito	725.000	1.435.500
2. Otras deudas	-	10.912
b) Devolución y amortización de	(573.099)	(669.976)
1. Deudas con entidades de crédito	(573.099)	(660.277)
2. Deudas con sociedades asociadas	-	(1.214)
3. Otras deudas	-	(8.485)
11. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (9+10)	157.746	779.780
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	905	1.801
E) Aumento/Disminución neta del efectivo equivalente	403.410	(4.370)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	582.990	587.360
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	986.400	582.990

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

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).

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

La Entidad es dominante del Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe o el Grupo), 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 actividad principal del Grupo consiste en la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante. Asimismo, la Entidad presta servicios de apoyo a la gestión a sus filiales, y les proporciona la financiación que requieren, gestionándose la tesorería de forma centralizada.

El Grupo ejerce su actividad en todo el territorio nacional y actualmente a través de su Entidad Dominante, está participando en diversos proyectos internacionales, como son la explotación de la línea de Alta Velocidad que une La Meca y Medina en Arabia Saudí, el asesoramiento para la puesta en funcionamiento del proyecto de Alta Velocidad que unirá las ciudades de Houston y Dallas, en el estado de Texas de Estados Unidos y el asesoramiento para la operación y supervisión del proyecto Tren Maya en México.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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

Esta ley derogó la 39/2003, aunque continúa teniendo 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 ferroviario de viajeros se realizan a través de Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Viajeros), se han venido prestando 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. Desde el 13 de diciembre de 2020, se presta en régimen de libre competencia de la misma forma que los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia. No obstante, apenas existe competencia en este segmento, que además tiene un volumen muy reducido respecto al resto.
- Los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia que tenían prevista su entrada en un régimen de libre competencia a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inició el 14 de diciembre de 2020. Ya en el ejercicio 2021 comenzó la competencia en determinados servicios por parte de Ouigo que se ha ido ampliando en 2022, año en el cual también ha comenzado la prestación de servicios en determinadas líneas Iryo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- 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 transporte de viajeros como internacional, el tren ha de cruzar al menos una vez la frontera de España y el principal objeto ha de ser transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. En estos servicios Renfe Viajeros no ha tenido competencia salvo la que la propia sociedad, junto con SNCF Voyage France Europe, S.A., desarrolló hasta el 10 de diciembre de 2022 a través de Elipsos Internacional, S.A.

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

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

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

En diciembre de 2022, mediante la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se ha vuelto a modificar la LSF.

El efecto fundamental sobre el Grupo Renfe es que los cánones ferroviarios dejan de tener la naturaleza de ingreso tributario para el Administrador de Infraestructuras, pasando a ser una prestación patrimonial de carácter público no tributario, y dando mayor flexibilidad al Administrador para su fijación y modificación, situación más acorde con la normativa de la UE.

Asimismo, el Grupo presta servicios logísticos y de transporte a través de sus empresas del grupo Logirail Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Pecovasa Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

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 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) introdujo una serie de modificaciones en la estructura y regulación del transporte ferroviario, que básicamente consisten en las siguientes:

- Estructuración de RENFE-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenecía íntegramente a la Entidad, quien mantendría 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. Las funciones y obligaciones que desarrollaba el área de negocio de Mercancías y Logística incluirían 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 fijaban los criterios de segregación de activos y pasivos de dicha entidad.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- Asimismo se señala que las Comunidades Autónomas que, a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley citado, tuvieran traspasadas las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y regionales sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general, podrían 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.

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

ii) Régimen jurídico y de contratación

RENFE-Operadora se rige por el Derecho Privado excepto en lo relativo a la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tengan atribuidas y en los aspectos específicamente regulados para las Entidades Públicas Empresariales en los términos previstos en la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público, en la legislación presupuestaria y en su Estatuto. En todo caso, 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 lo determinado por el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales en adelante LCSE (Ley de Contratos de Sectores Excluidos).

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

iii) Régimen de contabilidad y control

El Grupo 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

Corresponde al MITMA, a través de la Secretaría de Estado de 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.

iv) Régimen presupuestario

El Grupo elaborará anualmente sus presupuestos estimativos de explotación y capital, con la estructura que determine el Ministerio de Hacienda y Función Pública, 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

El Grupo 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.

De conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera de la LSF 39/2003 y en el artículo 107 de la 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 Dominante 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

vi) Régimen de personal

La disposición adicional primera de la LSF 39/2003, estableció que, a efectos de lo dispuesto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entendería que 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 y que prestaban servicios correspondientes a RENFE-Operadora, quedaron integrados en ésta desde el momento de su creación, sujetos al mismo régimen laboral, es decir, el del Estatuto de los Trabajadores.

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

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

Con fecha 19 de septiembre de 2006, se emitió la Orden FOM/2909/2006 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 consideraron necesarios para garantizar su equilibrio financiero, por su valor neto contable. Asimismo, se concedió a la Entidad un derecho de uso sin contraprestación sobre diversos espacios situados en recintos ferroviarios por un total de 43.633,88 metros cuadrados. La referida cesión sería aplicable durante el periodo 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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

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

Una vez obtenida la información del inventario patrimonial de Adif sobre los terrenos de los recintos de taller acordados, se procedió a la inscripción registral y regularización catastral de los inmuebles, a favor de Renfe Fabricación y Mantenimiento, así como al registro contable de su valor de adquisición, habiéndose completado durante el ejercicio 2020, lo cual supuso una serie de ajustes en el patrimonio de la Entidad Dominante.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de fabricación y mantenimiento de material rodante de RENFE-Operadora, que constituía una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución, Renfe Fabricación y Mantenimiento, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.

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

Igualmente, en el marco de la referida reestructuración quedó constituida en el ejercicio 2014, mediante aportación no dineraria, la sociedad de nueva creación Renfe Alquiler que está participada íntegramente por la Entidad Dominante.

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 d por los costes incurridos 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, que son 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 de diciembre de 2017, todos los servicios ferroviarios declarados como Obligación de Servicio Público serán revisados, en lo que se refiere a esta calificación en dicho Acuerdo. No obstante, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de diciembre de 2021 extendió dicho plazo hasta el 31 de diciembre de 2022.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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). El contrato fue formalizado el 18 de diciembre de 2018.

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, mediante el Acuerdo Complementario nº1 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 de 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.

Asimismo, mediante el Acuerdo Complementario nº2 de fecha 22 de marzo de 2022, el Consejo de Ministros introdujo una nueva modificación de su Acuerdo de 15 de diciembre de 2017, para:

- Aprobar la inclusión como OSP de la relación de Alta Velocidad Media Distancia AVANT Cuenca-Valencia.
- Modificar, en la red de altas prestaciones, la relación AVANT Madrid-Cuenca por Madrid-Cuenca-Albacete, y, en la red de ancho convencional de Media Distancia la relación Madrid-Cuenca-Valencia por Aranjuez-Utiel.

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, 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 de éste 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 entonces 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.
- Renfe Viajeros 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.

En este contrato se establece la forma de cobro para todos los ejercicios a los que se refiere, 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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.

A la finalización del contrato, y en caso de licitación del mismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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

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 cifra considerada por la IGAE para 2018 fue 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Este ajuste incluyó 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 periodo 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 su firma.

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.

Finalmente, Renfe Viajeros contabilizó, al cierre de 2019, el ingreso correspondiente según la cifra propuesta por la IGAE.

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.

En relación con el déficit del ejercicio 2020 incrementado por la pandemia, la referida Comisión de Seguimiento entiende necesaria la modificación del techo de gasto del Contrato OSP AGE para dicho año, lo cual se materializó mediante Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de diciembre de 2021 y la correspondiente firma de la Adenda nº 2 al contrato de esa misma fecha, en la que se recogía el calendario de pago del nuevo techo de gasto fijado para 2020 y coincidente con la compensación registrada por Renfe Viajeros.

El nuevo calendario de pagos acordado en esta Adenda es el siguiente:

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	71.283										909.819
	2019		612.822	233.293	91.870									937.985
	2020			610.936	270.545	129.082	35.300	35.300	33.223					1.114.386
	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	915.512	972.700	972.700	972.700	972.700	970.623	937.400	937.400	641.365	101.836	9.846.294

El importe del compromiso de gasto que como máximo asume la Administración General del Estado en virtud del presente contrato, en concepto de compensación económica por el déficit de explotación en la prestación de las obligaciones de servicio público, sin tener en cuenta el efecto de las posibles inversiones anteriormente señaladas (renovación del parque de material rodante), es de 9.409.842 miles de euros por la prestación del servicio. El desglose para cada uno de los años de vigencia del contrato es el siguiente:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Miles de euros	909.819	937.985	1.108.389	929.366	926.739	924.808	921.997	919.823	916.138	914.778	9.409.842

Asimismo, en la citada Adenda nº2 se establece que el cálculo de incentivos y penalizaciones del ejercicio 2020 no será tenido en cuenta y no se repercutirá por tanto en las compensaciones a Renfe Viajeros.

Con fecha 15 de julio de 2022 se firma la Adenda nº3 al Contrato OSP AGE relativa a la reorganización de servicios ferroviarios, no implicando efectos económicos.

El 21 de diciembre de 2022 se firma la Adenda nº 4 al Contrato OSP AGE por la que se reconoce el mayor déficit incurrido en la prestación de los servicios en el ejercicio 2021 como consecuencia de los efectos de la pandemia y del incremento de los precios de la energía, estableciéndose un nuevo calendario de pagos:

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	71.283										909.819
	2019		612.822	233.293	91.870									937.985
	2020			610.936	270.545	226.908								1.108.389
	2021				610.285	402.397	94.222							1.106.904
	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	915.512	972.700	1.235.211	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	641.365	101.836	10.004.982

Como en la Adenda nº 2, también se establece que el cálculo de incentivos y penalizaciones del ejercicio 2021 no será tenido en cuenta y no se repercutirá por tanto en las compensaciones a Renfe Viajeros.

Por otra parte, la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, contiene dos disposiciones adicionales, centésima novena y centésima décima, que introducen, la primera, los denominados servicios ferroviarios de proximidad, y, la segunda, medidas para facilitar la movilidad cotidiana en los servicios ferroviarios de alta velocidad.

En ambos casos se establece la necesidad de modificar el actual contrato antes del 30 de junio de 2023 para incluir en el mismo, entre otras cosas, la compensación a liquidar a Renfe Viajeros por dichos servicios. Dicha modificación contemplará también un nuevo techo de gasto para el ejercicio 2022 en línea con la compensación devengada.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

3. *Servicios de transporte ferroviario de interés público competencia de la Generalitat de Cataluña*

Mediante Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, el Estado traspasó a la Generalitat 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 Generalitat – 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 Generalitat 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 discurrea 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 Generalitat 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 Generalitat 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 Generalitat 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 su prórroga tácita por periodos anuales.

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

- RENFE-Operadora constituiría un Área de Negocio específica Cercanías – Cataluña a fecha 1 de enero de 2010, en la que se integraría la Dirección de Cercanías Metropolitanas de Barcelona.
- Se crearía un Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalitat 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 Generalitat de Cataluña debería satisfacer a RENFE-Operadora.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 Generalitat 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 Generalitat 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 Generalitat 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 Generalitat 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 Generalitat 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 suscrito con RENFE-Operadora para los servicios públicos de cercanías y regionales en el resto del Estado.
- Capacidad de la Generalitat, 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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-Generalitat, 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 Generalitat. 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-Generalitat, 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, entendiéndose que solo una vez aprobado, ratificado y suscrito el Contrato de Servicio Público 2011-2015, podrá determinarse y abonarse el concepto de beneficio razonable.

Hasta la fecha no se ha producido reunión de la CMAEF que aprobase la propuesta de Contrato OSP para Cataluña ni se ha establecido la forma de hacer efectiva la transferencia de recursos por parte de la AGE a la Generalitat de Cataluña. Por esta razón, la situación de tramitación en la que se encuentra el citado contrato, la AGE en la disposición adicional septuagésima segunda de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de PGE para el año 2014 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 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 Generalitat de Cataluña prestados en 2014 por Renfe Viajeros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Esta solución ha sido ampliada mediante disposiciones adicionales de las Leyes de PGE o sus prórrogas para los años 2015 a 2023. En la Disposición adicional nonagésima quinta de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de PGE para 2022 se autorizó el pago a cuenta por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalitat de Cataluña. En el ejercicio 2021 se cobró la liquidación de la OSP de Cataluña del ejercicio 2020, con cargo a los PGE 2021, por un total de 287.130 miles de euros.

En el ejercicio 2022 se ha cobrado la liquidación de la OSP de Cataluña del ejercicio 2021, con cargo a los PGE de 2022, por un total de 324.486 miles de euros.

Tanto Renfe Viajeros como la Generalitat 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 Generalitat 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 Generalitat 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 Generalitat 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 Generalitat 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 (véase nota 12 c) ii)).

En mayo de 2020 se celebró una reunión del Órgano Mixto donde se acordó el importe pendiente de cobro correspondiente a los ejercicios 2016 a 2019, aun cuando se dejó constancia de la no conformidad por parte de la Generalitat de la repercusión de incrementos de cánones de ADIF.

En 2020 se presentó reclamación contencioso-administrativa ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña sobre las cantidades facturadas y pendientes de cobro correspondientes a los servicios incluidos dentro del Plan de Acción desde el ejercicio 2016 a 2019, cuyo importe ascendía a 80.926 miles de euros. No obstante, la Generalitat de Cataluña vinculaba el pago efectivo de las liquidaciones del Plan de Acción al acuerdo que se adopte en el seno de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat de Cataluña.

En septiembre de 2022 ha tenido lugar una reunión del Órgano Mixto, pero no se han producido nuevos acuerdos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

4. *Contratos con otras Comunidades Autónomas*

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

En este sentido, Renfe Viajeros 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 regulaba los servicios prestados en 2017 se firmó con fecha 30 de diciembre de 2016 con vigencia de un año. Durante los ejercicios 2018 y 2019 se siguió 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. Desde el momento en que se decretó el Estado de Alarma en 2020, hasta noviembre de 2021, no han circulado ninguno de los trenes subvencionados por la Junta de Extremadura, por lo que no se ha producido déficit de explotación. Aun cuando no se ha firmado un nuevo contrato regulador, la Junta de Extremadura ha aceptado liquidar los servicios adeudados, mediante subvenciones nominativas incluidas en sus presupuestos generales de 2021 y 2022.

En octubre de 2022 se ha firmado un nuevo Convenio con el Gobierno de Aragón con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024 (véase nota 12 c) ii)). El déficit de explotación de los servicios prestados hasta el 31 de diciembre de 2021 está liquidado y abonado por el Gobierno de Aragón. Respecto al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 26 de octubre de 2022, se va a proceder a firmar un acuerdo de liquidación.

Con fecha 3 de octubre de 2022 se firmó un contrato para la prestación del servicio público con la Junta de Andalucía del Tren-Tranvía de la Bahía de Cádiz.

f) *Convenios y otras relaciones con Adif*

i) *Cánones ferroviarios*

La LSF establece una nueva estructura legal de los cánones ferroviarios más sencilla y estimuladora del tráfico que la establecida en la anterior Ley del Sector Ferroviario, 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, esta ley modifica la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y amplía 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.

En diciembre de 2022, mediante la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se ha vuelto a modificar la Ley citada.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

El efecto fundamental sobre el Grupo Renfe es que los cánones ferroviarios dejan de tener la naturaleza de ingreso tributario para el Administrador de Infraestructuras, pasando a ser una prestación patrimonial de carácter público no tributario, y dando mayor flexibilidad al Administrador para la fijación y modificación de los mismos, situación más acorde con la normativa de la UE.

Para el ejercicio 2022 han sido aplicables las cuantías unitarias establecidas en Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, tanto de los Cánones Ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la LSF, como para el resto de las tasas previstas en la misma.

En el caso concreto de los Cánones, el artículo 71 de la referida Ley establece los valores unitarios a aplicar en 2022. No obstante, mediante la Disposición transitoria sexta recogida en la propia Ley, se produce la modificación temporal de las cuantías unitarias previstas en mismo, con el objeto de paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19 en el transporte ferroviario.

De esta manera quedan sin efecto las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el referido artículo 71, en el período comprendido entre el primer día del mes siguiente a su publicación en el BOE y el 31 de diciembre de 2022, período durante el cual los administradores de infraestructuras ferroviarias aplicarán las cuantías unitarias recogidas en la Disposición transitoria sexta.

Para el ejercicio 2021 fueron aplicables las cuantías unitarias establecidas en la Ley 11/2020, de 13 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, tanto de los Cánones Ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la LSF, como para el resto de las tasas previstas en la misma.

En el caso concreto de los Cánones, el artículo 80 de la referida Ley estableció los valores unitarios a aplicar en 2021. No obstante, mediante la Disposición transitoria sexta recogida en la propia Ley, se produjo la modificación temporal de las cuantías unitarias previstas en el mismo, con el objeto de paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19 en el transporte ferroviario.

De esta manera quedaron sin efecto las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el referido artículo 80, en el período comprendido entre el primer día del mes siguiente a su publicación en el BOE y el 31 de diciembre de 2021, período durante el cual los administradores de infraestructuras ferroviarias aplicaron las cuantías unitarias recogidas en la Disposición transitoria sexta.

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.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de RENFE-Operadora y de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022 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 2022 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 2022 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 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(g), 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

El Grupo obtiene una parte de sus ingresos en proyectos plurianuales de prestación de servicios con clientes. El método de reconocimiento de ingresos se basa en la realización de estimaciones del grado de avance de los proyectos. La metodología para determinar el avance de los proyectos hace que se tengan que realizar estimaciones significativas en las que se incluyen el coste total previsto de los contratos, costes remanentes de finalización, el ingreso total de los contratos, riesgos de contratos, así como otros juicios y estimaciones que han de considerarse a lo largo de todo el período 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 cierre del ejercicio, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a su modificación en los próximos ejercicios. El efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

c) Comparación de la información

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022 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 2022, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021, aprobadas por el Consejo de Administración el 24 de octubre de 2022 y disponibles, junto con el informe de gestión del Grupo y el informe de auditoría, en www.renfe.com. Se han 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 de las pérdidas del ejercicio 2021 de la Entidad Dominante por importe de 11.076.381,35 euros, fue su traspaso a resultados negativos de ejercicios anteriores.

La propuesta de distribución del beneficio del ejercicio 2022 de la Entidad Dominante que asciende a 1.435.652,77 euros, a presentar para su aprobación al Consejo de Administración es su traspaso a Resultados de ejercicios anteriores.

4. Normas de registro y valoración

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

(a) Sociedades dependientes

Se consideran sociedades dependientes, aquellas sobre las que la Entidad Dominante, directa o indirectamente, a través de dependientes ejerce control, según lo previsto en el art. 42 del Código de Comercio. El control es el poder, para dirigir las políticas financieras y de explotación, con el fin de obtener beneficios de sus actividades, considerándose a estos efectos los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles al cierre del ejercicio contable en poder del Grupo o de terceros.

A los únicos efectos de presentación y desglose, se consideran empresas del grupo a aquellas que se encuentran controladas por cualquier medio por una o varias personas físicas o jurídicas que actúen conjuntamente o se hallen bajo Dirección única por acuerdos o cláusulas estatutarias.

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 éstas. Las sociedades dependientes se excluyen de la consolidación desde la fecha en la que se ha perdido control.

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

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

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

(b) Socios externos

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

(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 estuvo 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 (véase nota 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 2022.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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

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

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

(f) Transacciones, saldos y flujos en moneda distinta del euro

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

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

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

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- 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, sociedad puesta en equivalencia con moneda funcional distinta del euro, tomó la decisión de cambiar su moneda funcional al uro, cuando hasta entonces era el Franco Suizo. En consecuencia, reclasificó 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 produjo la enajenación o disposición de la participación en la sociedad.

Las sociedades Leo Express Global a.s. y Renfe of America LLC tienen moneda funcional distinta del Euro, siendo estas la corona checa y el dólar respectivamente.

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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.

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:

- 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 han sido liberalizados a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inició el 14 de diciembre de 2020. Estos servicios se han prestado hasta el 14 de diciembre de 2020 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, que ha sido prestada hasta el ejercicio 2020 en régimen de no competencia por parte de Renfe Viajeros, entidad dependiente del MITMA, 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.

A partir del 14 de diciembre de 2020, si bien estos servicios se encuentran liberalizados, en la práctica se seguirán prestando únicamente por parte de Renfe Viajeros aquellos servicios que no se encuentran dentro de los tres corredores ferroviarios (Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Madrid-Levante y Madrid-Toledo - Sevilla- Málaga) que Adif seleccionó para la firma de los acuerdos marcos que permiten la adjudicación de la capacidad en los próximos 10 años.

En el ejercicio 2020 aunque se habían liberalizado los servicios en diciembre de 2020, la competencia aún no había comenzado en ninguno de los tres corredores afectados. Además, la pandemia sufrida durante el ejercicio 2020, provocó que se retrase aún más la entrada de la competencia. Por esta razón, en el ejercicio 2020 los activos de Renfe Viajeros fueron considerados no generadores de flujos de efectivo.

A partir del ejercicio 2021, Renfe Viajeros y en consecuencia, el Grupo consideró los activos destinados a la prestación de servicios ferroviarios en las líneas de alta velocidad como generadores de flujos de efectivo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Asimismo, hay que tener en cuenta que los servicios de alta velocidad que presta Renfe Viajeros en estos corredores no son servicios aislados del resto que se prestan en las líneas convencionales, ya que existen conexiones necesarias con la larga y media distancia, que permiten que los viajeros perciban la prestación del servicio como parte de un sistema integrado en la red ferroviaria. Es por ello por lo que los activos de esta unidad de explotación son considerados en su conjunto como una única unidad de activos no generadores de flujos de efectivo, formando parte de una red.

Con fecha 21 de junio de 2021 la Oficina Nacional de Contabilidad de la IGAE emitió respuesta a la consulta planteada por Renfe Viajeros sobre determinados aspectos relacionados con el deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación que posee dicha sociedad, con motivo de la liberalización de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril producida el 14 de diciembre de 2020.

En primer lugar, indica que los activos destinados a la prestación de servicios que se hayan liberalizado deberían clasificarse como activos generadores de flujos de efectivo, ya que, de acuerdo con lo establecido en la Orden 733, se poseen con el fin de obtener un beneficio o generar un rendimiento comercial, van a generar flujos de efectivo y obtener un rendimiento que refleje el riesgo de posesión de los citados activos, los cuales están destinados a prestar servicios en régimen de competencia con otras empresas, y a la Sociedad no se le exige ningún requisito adicional respecto a los operadores de empresas privadas que presten estos servicios.

En este sentido, considerando que la competencia se va a producir únicamente en determinadas líneas rentables, que los ingresos se determinan de forma global y que la Sociedad depende de las decisiones de su ministerio de tutela a la hora de adoptar decisiones estratégicas, como podría ser el cierre de alguna línea, se debe considerar a efectos del análisis del deterioro de valor a todos los activos relacionados con Alta Velocidad como una unidad generadora de efectivo.

Del mismo modo indica la consulta que la reclasificación de activos no generadores de flujos de efectivo a activos generadores de flujos de efectivo solo se producirá cuando exista una evidencia clara de que dicha reclasificación es adecuada, entendiendo que ésta se produce en la fecha en que se inicia la competencia efectiva, circunstancia que se produjo en el ejercicio 2021.

También se indica que en relación con los activos de larga distancia en los que no hay competencia efectiva, en la medida que se trata de activos con los que se presta un servicio básico a los ciudadanos, sin el objetivo primordial de la obtención de rentabilidad económica, sino de vertebración de todo el territorio, prestando un servicio público en red, se considera que pueden cumplir las condiciones de activos no generadores de flujos de efectivo.

Por último, en referencia a la tasa de descuento aplicable para el cálculo de deterioro de los activos generadores de flujos de efectivo, indica que la condición de empresa pública debe ser tenida en cuenta en su determinación, toda vez que, a diferencia de las empresas privadas, la rentabilidad no se configura como un objetivo esencial a conseguir por parte del sector público empresarial, en particular para las inversiones ejecutadas en España.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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, como son los destinados a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, los de Alta Velocidad, los vinculados con la prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación del material rodante, los destinados al transporte ferroviario de mercancías y los destinados a la venta o alquiler del material rodante, 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.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

1. Fondo de comercio de consolidación

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

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

(i) Inmovilizado material

- Coste del inmovilizado material

En relación con la valoración de los elementos del inmovilizado recibidos de RENFE a través de la segregación de la rama de actividad del servicio de transporte ferroviario, éstos se registraron a los valores contables por los que se encontraban registrados en RENFE 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 Dominante, los bienes y derechos que hasta la fecha de entrada en vigor de la LSF 39/2003 pertenecían o estaban adscritos a RENFE y, en concreto, los talleres e instalaciones destinados a la reparación y mantenimiento de los trenes que se detallan en los anexos V.1 y V.2 de la citada Orden, así como los terrenos en que aquellos se ubican hasta el límite marcado por la salida a las vías de circulación de la red general.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 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.

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.

- 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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

(j) Inversiones Inmobiliarias

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

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

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

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

(k) Arrendamientos

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

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

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

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

(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.

A efectos de su valoración, 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, correspondiendo los activos financieros a la categoría de activos financieros valorados a coste amortizado, y los pasivos financieros a la categoría de pasivos financieros valorados a coste amortizado.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

▪ Activos y pasivos financieros valorados a coste amortizado

Los activos y pasivos financieros valorados a coste amortizado se reconocen inicialmente por su valor razonable, más o menos los costes de transacción incurridos y se valoran posteriormente al coste amortizado, utilizando el método del tipo de interés efectivo. El tipo de interés efectivo es el tipo de actualización que iguala el valor en libros de un instrumento financiero con los flujos de efectivo estimados a lo largo de la vida esperada del instrumento, a partir de sus condiciones contractuales y para los activos financieros sin considerar las pérdidas crediticias futuras, excepto para aquellos adquiridos u originados con pérdidas incurridas, para los que se utiliza el tipo de interés efectivo ajustado por el riesgo de crédito, es decir, considerando las pérdidas crediticias incurridas en el momento de la adquisición u origen.

No obstante, los activos y 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.

▪ Principios de compensación

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

▪ Intereses y dividendos

El Grupo reconoce los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Los intereses de los activos financieros valorados a coste amortizado se reconocen por el método del tipo de interés efectivo y los dividendos cuando se declare el derecho del Grupo a recibirlos.

Si los dividendos distribuidos proceden inequívocamente de resultados generados con anterioridad a la fecha de adquisición porque se han distribuido importes superiores a los beneficios generados por la participada desde la adquisición, minoran el valor contable de la inversión.

▪ Bajas de activos financieros

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

▪ 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 los activos financieros valorados a coste amortizado, 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.

▪ 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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

(n) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

(o) Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones, donaciones y legados no reintegrables se contabilizan inicialmente, con carácter general, como ingresos directamente imputados al patrimonio neto 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.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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

Además, existen subvenciones aportadas por la Comisión Europea, que proporciona ayudas para financiar proyectos que permitan el desarrollo de la Red Trans-Europea de Transporte (TEN-T) en 2030. Asimismo, se han recibido subvenciones vinculadas al programa de innovación CEF (*Connecting Europe Facility*) para financiar proyectos de innovación europea, actualmente el desarrollo de ERTMS así como un proyecto para el uso de gas natural licuado como energía de tracción para las locomotoras, así como al proyecto FCH2RAIL, para el desarrollo de la aplicación de la pila de hidrógeno en el ferrocarril.

Subvenciones incluidas dentro del ámbito del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) para la transformación digital.

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, Renfe Fabricación y Mantenimiento, Renfe Mercancías y Renfe Alquiler.

En la firma del I Convenio Colectivo para el Grupo Renfe, se establecía 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 2022 de 3,53% (0,55% para el ejercicio 2021), tasa de crecimiento anual del 2% y la tabla de permanencia en Renfe, basada en la tabla PERM2020_Col_2ndo.orden (véase nota 16).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

Las cuantías y beneficiarios a los que corresponde dicho derecho vienen 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 quedó sustituido por los establecidos por la normativa laboral de RENFE-Operadora y el I Convenio Colectivo del Grupo Renfe.

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

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

▪ Indemnizaciones por cese

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

La Dirección de la Entidad considera que, caso de producirse, las bajas con derecho a indemnización, diferentes a las que se produzcan en el marco del Plan 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 III Convenio Colectivo del Grupo Renfe, aprobado con vigencia de tres años desde el 1 de enero de 2022 y prorrogable de año en año de no existir denuncia expresa en los plazos establecidos, mantiene vigente el Plan de Empleo contenido en el II Convenio Colectivo que incluye, 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Al Plan de Desvinculaciones pueden acogerse voluntariamente los trabajadores en activo que tengan, al menos, los años de antigüedad que se fijan 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.

(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Como criterio general, la Entidad reconoce los ingresos cuando se produce la transferencia de control de los bienes o servicios comprometidos con el cliente y por el importe que se espera recibir de este último.

El ingreso, por tanto, se reconoce por un importe que refleja la contraprestación que la Entidad espera tener derecho a recibir, a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente, en el momento en que el cliente obtiene el control de los bienes o servicios prestados. Dicho control se basa en la capacidad para decidir sobre el uso y obtener sustancialmente todos los beneficios económicos derivados del bien o servicio. El momento en el que se transfiere dicho control (en un punto determinado o a lo largo del tiempo), determina el reconocimiento del ingreso.

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

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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.

En caso de que exista un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de las 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- 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.

(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 doce meses siguientes a la fecha de cierre.
- Los pasivos se clasifican como corrientes cuando se espera liquidarlos en el ciclo normal de la explotación 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

(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 las transacciones de RENFE-Operadora con partes vinculadas se han efectuado por su valor razonable.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

5. Inmovilizado Intangible

La composición y el movimiento del ejercicio 2022 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2022			
	Saldo Inicial	Altas y Trasposos	Bajas	Saldo Final
<i>Coste</i>				
Fondo de Comercio de Consolidación	929	-	-	929
Concesiones y licencias	2.750	-	(2)	2.748
Aplicaciones informáticas	215.576	35.816	(2.776)	248.616
Otro inmovilizado intangible	1.290	465	-	1.755
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	19.265	3.388	-	22.653
	239.810	39.669	(2.778)	276.701
<i>Amortización acumulada</i>				
Fondo de Comercio de Consolidación	(929)	-	-	(929)
Concesiones y licencias	(747)	(33)	2	(778)
Aplicaciones informáticas	(185.524)	(14.340)	2.776	(197.088)
Otro inmovilizado intangible	(221)	(137)	-	(358)
	(187.421)	(14.510)	2.778	(199.153)
Total	52.389	25.159	-	77.548

La composición y el movimiento del ejercicio 2021 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2021			
	Saldo inicial	Altas y trasposos	Bajas	Saldo Final
<i>Coste</i>				
Fondo de Comercio de Consolidación	929	-	-	929
Concesiones y licencias	2.745	5	-	2.750
Aplicaciones informáticas	202.398	18.355	(5.177)	215.576
Otro inmovilizado intangible	984	306	-	1.290
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	23.884	(4.619)	-	19.265
	230.940	14.047	(5.177)	239.810
<i>Amortización acumulada</i>				
Fondo de Comercio de Consolidación	(929)	-	-	(929)
Concesiones y licencias	(717)	(30)	-	(747)
Aplicaciones informáticas	(178.329)	(12.329)	5.134	(185.524)
Otro inmovilizado intangible	(145)	(76)	-	(221)
	(180.120)	(12.435)	5.134	(187.421)
Total	50.820	1.612	(43)	52.389

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

En la columna de Altas y Traspasos en el ejercicio 2022, el importe de mayor relevancia figura en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas”, donde se han realizado altas por la recepción de activos finales por un total de 35.816 miles de euros (de ellos, 1.459 miles de euros se han reclasificado desde el Inmovilizado Material en Curso, procedentes de inversiones de dicha naturaleza que incluían parte de software). De ese importe, entre las principales altas destacan 14.313 miles de euros de licencias para la implantación de Office 365, plataforma de aplicaciones de ofimática que permite compartir información on line y comunicar a los usuarios a través de distintos dispositivos, así como desarrollos relativos a aplicaciones relacionadas con la venta de títulos de transporte que, una vez concluidos, han entrado en funcionamiento. Hay que destacar también el alta de la plataforma DÓCÓ, que se ha puesto en servicio con sus funcionalidades básicas, así como software para los ordenadores centrales. El resto de las altas corresponden a la recepción de nuevas aplicaciones y de nuevas funcionalidades desarrolladas para los sistemas de gestión corporativos, principalmente para los económico-financieros y los relacionados con la coordinación de la seguridad en la circulación de los trenes, así como de los desarrollos concluidos en aplicaciones encuadradas en el Plan Director de Sistemas del área de mantenimiento, concretamente en la evolución y ampliación de la aplicación Máximo para la gestión de almacenes.

Las altas de coste que figuran en el epígrafe de “Otro Inmovilizado Intangible” en 2022, corresponden a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio, concretamente 251 miles de euros del proyecto “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria”, mientras que el resto del importe corresponde al proyecto “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL”. Ambos están enmarcados dentro de los Programas CEF (*Connecting Europe Facility*) de ayudas de la Comisión Europea, destinados a apoyar proyectos innovadores que favorezcan un cambio de combustibles para el sistema de transportes en los principales corredores europeos. Los proyectos están financiados en virtud de dichos programas (véanse notas 4 o) y 15) y junto a RENFE-Operadora participan otras empresas.

El importe total de la inversión realizada en el Inmovilizado Intangible en 2022 asciende a 38.213 miles de euros (de ellos, 6.872 miles corresponden a trabajos realizados por el Grupo para su inmovilizado intangible). Aparte de 465 miles de euros en gastos de Investigación activables, el resto de ésta se ha destinado al desarrollo de aplicaciones informáticas y a la adquisición de licencias de software, principalmente a las que se han indicado anteriormente en relación con las altas de coste de activos finales. El saldo existente al cierre del ejercicio 2022 en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos, corresponde al importe de inversiones para el desarrollo de aplicaciones informáticas o de nuevas funcionalidades en las ya existentes, que aún no han sido finalizadas, particularmente relacionados con la aplicación de venta de títulos de transporte y los sistemas de gestión corporativos, principalmente los económico-financieros.

En el ejercicio 2021 la inversión realizada en el Inmovilizado Intangible ascendió a 15.238 miles de euros (incluía 3.573 miles de euros correspondientes a trabajos realizados por el Grupo para su inmovilizado intangible), destinados principalmente 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 y evolución de la demanda, así como a la inversión destinada a la renovación del software de las máquinas autoventa. También era destacable la inversión para el desarrollo de nuevas funcionalidades en las aplicaciones para la gestión del material rodante y de los almacenes de repuestos, así como para los sistemas de gestión corporativos, principalmente para los relacionados con la coordinación de la seguridad en la circulación de los trenes. Por otra parte, también era relevante en este epígrafe el desarrollo de software para la robotización de procesos, así como la adquisición de licencias de software, gran parte de las mismas para los ordenadores centrales.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Las altas registradas en el ejercicio 2021 en el epígrafe de Aplicaciones informáticas, correspondieron en gran medida a los mismos conceptos a que se destinaron las inversiones antes comentadas, si bien destaca también la destinada a una infraestructura firewall de seguridad.

En 2021 también figuraban altas en el epígrafe de “Otro Inmovilizado Intangible” por importe de 306 miles de euros, que principalmente correspondían a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio, relativos a los proyectos “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria” y “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL”, ya mencionados para el ejercicio 2022.

En la columna de Bajas, los importes registrados en el ejercicio 2022 corresponden a aplicaciones informáticas que han quedado fuera de uso, cuyo valor neto contable era igual a cero, tras haberse puesto en funcionamiento nuevas aplicaciones que las sustituyen, tal como también ocurría con los importes registrados en el ejercicio 2021, en cuyo caso su valor neto contable también era muy poco significativo.

El importe que figura en Altas y Traspasos en Amortización Acumulada, tanto en el ejercicio 2022 como en el 2021, corresponde 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.

(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 2022 asciende a 95.614 miles de euros. A 31 de diciembre de 2021 esta cifra ascendía a 90.664 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

6. Inmovilizado Material

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2022 han sido los siguientes:

	Saldo Inicial	Altas y Trasposos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	31.011	-	-	31.011
Edificios y construcciones	502.804	21.485	(253)	524.036
Instalaciones de Vía (a)	155.573	1.332	-	156.905
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.627.824	238.240	(117.104)	9.748.960
- Material Remolcado y Vagones	857.366	(19.506)	(63.399)	774.461
- Otros Elementos de Transporte	256.055	5.624	(4.775)	256.904
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	90.012	1.341	(202)	91.151
- Equipos procesos de Información	83.030	6.763	(25)	89.768
- Vehículos	4.729	-	(36)	4.693
- Resto	605.837	23.956	(1.314)	628.479
	<u>12.214.241</u>	<u>279.235</u>	<u>(187.108)</u>	<u>12.306.368</u>
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	886.571	282.977	(139)	1.169.409
Total Coste	<u>13.100.812</u>	<u>562.212</u>	<u>(187.247)</u>	<u>13.475.777</u>
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(202.596)	(13.155)	193	(215.558)
Instalaciones de Vía (a)	(72.054)	(4.857)	-	(76.911)
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(4.910.752)	(310.410)	111.114	(5.110.048)
- Material Remolcado y Vagones	(586.372)	(6.815)	45.946	(547.241)
- Otros Elementos de Transporte	(154.967)	(5.006)	4.478	(155.495)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(50.575)	(5.081)	202	(55.454)
- Equipos procesos de Información	(72.803)	(3.321)	25	(76.099)
- Vehículos	(4.728)	-	36	(4.692)
- Resto	(495.957)	(20.947)	1.074	(515.830)
Total Amortización Acumulada	<u>(6.550.804)</u>	<u>(369.592)</u>	<u>163.068</u>	<u>(6.757.328)</u>
Deterioro				
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(25.512)	-	2.806	(22.706)
- Material Remolcado y Vagones	(20.917)	-	-	(20.917)
- Otros elementos de transporte	(11)	-	-	(11)
Total Deterioro	<u>(46.440)</u>	<u>-</u>	<u>2.806</u>	<u>(43.634)</u>
Valor Neto Contable	<u>6.503.568</u>	<u>192.620</u>	<u>(21.373)</u>	<u>6.674.815</u>

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Para este mismo epígrafe del Balance, la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en el mismo en el ejercicio 2021 fueron los siguientes:

	Saldo Inicial	Altas y Trasposos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	25.864	5.148	(1)	31.011
Edificios y construcciones	505.569	(2.331)	(434)	502.804
Instalaciones de Vía (a)	135.689	19.884	-	155.573
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.576.778	149.337	(98.291)	9.627.824
- Material Remolcado y Vagones	881.930	7.937	(32.501)	857.366
- Otros Elementos de Transporte	248.934	7.801	(680)	256.055
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	88.275	1.800	(63)	90.012
- Equipos procesos de Información	76.944	6.087	(1)	83.030
- Vehículos	4.926	-	(197)	4.729
- Resto	592.863	33.753	(20.779)	605.837
Total Inventario	12.137.772	229.416	(152.947)	12.214.241
Inmovilizado en curso y anticipos	482.252	404.319	-	886.571
Total coste:	12.620.024	633.735	(152.947)	13.100.812
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(190.376)	(12.523)	303	(202.596)
Instalaciones de Vía (a)	(67.471)	(4.583)	-	(72.054)
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(4.705.724)	(299.107)	94.079	(4.910.752)
- Material Remolcado y Vagones	(601.156)	(17.059)	31.843	(586.372)
- Otros Elementos de Transporte	(151.082)	(4.473)	588	(154.967)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(45.586)	(5.044)	55	(50.575)
- Equipos procesos de Información	(69.643)	(3.160)	-	(72.803)
- Vehículos	(4.925)	-	197	(4.728)
- Resto	(496.229)	(20.421)	20.693	(495.957)
Total amortización acumulada:	(6.332.192)	(366.370)	147.758	(6.550.804)
Deterioro				
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(19.456)	(6.689)	633	(25.512)
- Material Remolcado y Vagones	(20.938)	-	21	(20.917)
- Otros elementos de transporte	(13)	-	2	(11)
Total Deterioro	(40.407)	(6.689)	656	(46.440)
Total	6.247.425	260.676	(4.533)	6.503.568

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

a) Coste

Del total de Altas y traspasos en el ejercicio 2022, es de destacar un importe de 104.851 miles de euros incluido en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados y por otra parte, de una cifra de 6.495 miles de euros dentro del epígrafe de Material Remolcado y Vagones, que corresponden 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 para el transporte de mercancías, respectivamente. A efectos contables, estas intervenciones son consideradas 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 recoge la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante. Las altas más relevantes registradas en 2022 en material rodante se han realizado en el parque del área de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales. Corresponden, principalmente, a la recepción de 6 composiciones autopropulsadas, procedentes de la transformación de material Talgo VII, por lo que también se ha efectuado la reclasificación de éste desde el epígrafe de Material Remolcado y Vagones en que se encontraba registrado, al de Locomotoras y Trenes Autopropulsados. Asimismo, aunque con una relevancia mucho menor, hay que destacar también las altas originadas por la remodelación de las composiciones de la serie 130 y 730, de las que se han recibido 6 en el ejercicio 2022, y las procedentes de la mejora de los equipos de tracción de la serie 100, que han concluido en 8 trenes en dicho año.

En lo referente al material rodante de Cercanías y Media Distancia, se incluyen en Altas y Traspasos en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados, la realización en 2022 de actuaciones de mejora de la fiabilidad, renovación del interiorismo, además de otros trabajos destinados a la modernización de los sistemas de seguridad en diversas series, tanto del parque de ancho ibérico como del de ancho métrico.

Entre las actuaciones realizadas en el material rodante destinado al tráfico de mercancías, en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados se han realizado altas en 2022 correspondientes a la recepción de 6 de las 12 locomotoras eléctricas de gran potencia adquiridas. Por otro lado, en el epígrafe de Material Remolcado y Vagones, las principales altas corresponden a la adecuación de vagones para transporte frigorífico, así como otras de menor relevancia que tienen por objeto incorporar mejoras en vagones de distintas series.

También se incluye en el epígrafe de Material Remolcado y Vagones, en la columna de Altas y Traspasos, la reclasificación de 45 vagones a Activo No Corriente Mantenido para la Venta. Ésta supone una minoración en el coste de dicho epígrafe de 1.700 miles de euros, siendo el valor neto contable objeto de reclasificación de 1.131 miles de euros.

En relación con el material rodante, también es preciso mencionar que las altas que figuran en el epígrafe de Otros elementos de transporte corresponden, casi en su totalidad, a la adquisición de piezas de parque para distintas series de éste.

En el resto de los epígrafes no correspondientes a Elementos de Transporte, es de destacar la adquisición de locales en Zaragoza por un importe de 1.852 miles de euros, destinados a oficinas y a centro de formación, que se encuentran registrados en el epígrafe de Edificios y Construcciones. En dicho epígrafe, el resto del importe que figura en Altas y Traspasos está relacionado, en su mayor parte, con la recepción de obras realizadas en estaciones de Cercanías, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a cuyo equipamiento e instalaciones (controles de acceso, teleindicadores, megafonía, etc.) corresponden, fundamentalmente, las altas registradas en el epígrafe Resto.

Hay que hacer mención también a las actuaciones en distintos recintos de talleres, destinadas principalmente a la adquisición de maquinaria y utillaje, así como a realizar mejoras en sus instalaciones. La totalidad del importe que figura en Altas y Traspasos para el epígrafe Maquinaria corresponde a estas actuaciones, así como una cantidad relevante del importe que figura en el epígrafe Resto.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Entre las altas registradas en 2022 figura un importe de 646 miles de euros, recogido casi en su totalidad en el epígrafe de Instalaciones de Vía, que corresponde a una regularización del valor de los activos relacionados con la nueva Base de Mantenimiento Integral (BMI) en Valladolid recibidos en 2021, ejercicio en el que se registraron altas por dicha recepción de activos por valor de 7.206 miles de euros (570 miles de euros se recogieron en el epígrafe de Edificios y construcciones, 6.354 miles de euros en el de Instalación de Vía y 282 miles de euros en el de Resto). Éstas se efectuaron en virtud del acuerdo firmado el 29 de diciembre de 2021 junto con Adif, con la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (en adelante Valladolid AV), para la entrega por parte de ésta del ramal de acceso en tres hilos (ancho de vía UIC e ibérico) a dicha BMI, así como una subestación para suministro de energía de tracción multitensión e instalaciones de seguridad y comunicaciones para la misma. Estos activos, a su vez, se sumaban a los ya recibidos en 2020 por un valor total de 97.256 miles de euros, en virtud de otro acuerdo de entrega de fecha 28 de diciembre de dicho año, correspondiente a la recepción de la BMI y de la maquinaria e instalaciones con las que está equipada.

Los acuerdos de entrega firmados con Valladolid AV de los activos antes citados, daban cumplimiento a lo recogido en el Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, suscrito el 6 de noviembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), y que fue sustituido por un nuevo Convenio firmado el 20 de noviembre de 2017.

De acuerdo con el citado Convenio de 2002, se constituyó la sociedad Valladolid AV, cuyo fin básico sería facilitar la coordinación de las actuaciones de integración del ferrocarril en esa ciudad, así como la gestión del desarrollo urbanístico y la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos liberados. Asimismo, entre los compromisos recogidos en el Convenio, figuraba la reposición del Taller Central de Reparaciones (TCR) de Valladolid Campo Grande, y la construcción de un nuevo Centro de Tratamiento Técnico de Trenes en el nuevo complejo ferroviario, garantizándose el funcionamiento de las instalaciones del TCR hasta la disponibilidad de las que lo sustituyen. En ejecución de lo acordado, la citada sociedad construyó la nueva BMI, cuyas obras ya finalizaron, si bien quedan pendientes una serie de remates de la obra y de la maquinaria, que se encuentran en proceso de ejecución o licitación. Por su parte, en 2006 el Ayuntamiento de Valladolid firmó un Convenio Urbanístico para la implantación del nuevo complejo ferroviario, en virtud del cual adquirió la posesión de los terrenos sobre los que se ha construido la nueva BMI y tiene el compromiso de entregar la propiedad de los mismos a Renfe Fabricación y Mantenimiento. En 2019, el Ayuntamiento y Valladolid AV autorizaron a la Sociedad al uso provisional del suelo y al acceso y ocupación de las nuevas instalaciones, con objeto de poder iniciar el traslado de actividad desde el TCR de Campo Grande, traslado que se completó a lo largo del ejercicio 2020.

La firma de los acuerdos de 2020 y 2021 con Valladolid AV implicaba la concesión a Renfe Fabricación y Mantenimiento de los derechos de uso, explotación y disfrute de las nuevas instalaciones en todos sus términos y con toda la amplitud para poder desarrollar la actividad en este nuevo emplazamiento, si bien la transmisión de la plena propiedad queda diferida al momento en el que se completen la totalidad de las condiciones previstas en el Convenio de 2017, que supondrá la recepción de la obra y de la maquinaria pendiente de entrega por la sociedad Valladolid Alta Velocidad, así como del terreno donde se asienta la nueva BMI por el Ayuntamiento de Valladolid. Por su parte, Renfe Fabricación y Mantenimiento, en ese momento, entregará a la sociedad Valladolid Alta Velocidad el TCR de Campo Grande y los suelos sobre los que se asienta. De este modo, por el compromiso de entrega futura, la Sociedad tiene registrada una obligación en su contabilidad por el mismo valor que el de los bienes recibidos en virtud del acuerdo de entrega mencionado (véase nota 19).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Respecto al resto del importe que figura en la columna de Altas y Traspasos en el ejercicio 2022, sólo queda mencionar las registradas en el epígrafe de “Equipos para procesos de información”, entre las que destacan las correspondientes al centro de proceso de datos de respaldo, tales como la ampliación del equipamiento de red y el aumento de su capacidad, por un importe de 4.185 miles de euros, así como a ordenadores centrales Mainframe por importe de 2.233 miles de euros.

El importe total de la inversión en Inmovilizado Material en 2022 asciende a 564.782 miles de euros. Parte de este importe se ha destinado, fundamentalmente, a las actuaciones antes indicadas en relación con las altas en activos finales del ejercicio o a algunas otras que no estaban concluidas al cierre del mismo y que formaban parte del saldo final del epígrafe de Inmovilizado Material en Curso y Anticipos. Entre estas últimas, hay que destacar la inversión correspondientes a los contratos de construcción de 30 nuevos trenes de la Serie 106 y de adquisición de 28 cabezas tractoras para las 13 composiciones de la serie 107, procedente de la transformación de material Talgo VII, ambas series de alta velocidad, así como a los de construcción de 211 trenes de gran capacidad, más 69 adicionales, para servicios de cercanías, de 28 trenes eléctricos para Media Distancia y de 6 trenes alpinos para la línea de Navacerrada, todos ellos en proceso de fabricación, por lo que aún no se ha realizado la recepción de ninguno. También forma parte del saldo del inmovilizado en curso al cierre del ejercicio, la parte de la inversión correspondiente a las 6 locomotoras eléctricas de gran potencia pendientes de recibir del total de 12 adquiridas para el transporte de mercancías, además de la destinada a la adquisición de piezas de parque para las citadas series de material rodante de viajeros y de locomotoras de mercancías en construcción, así como la correspondiente a las obras de ampliación y remodelación del complejo de Fuencarral, a la ampliación en la base de mantenimiento de Santa Catalina y a la de construcción de la nueva base Cercedilla, todas ellas en curso.

Los contratos mencionados, junto con el de transformación del material Talgo VII en composiciones autopropulsadas de la serie 107, así como con el de adquisición de 31 trenes de ancho métrico, son los de mayor relevancia para el Grupo al cierre del ejercicio 2022 en relación con compromisos contraídos con naturaleza de inversión, ascendiendo el importe pendiente de dichos compromisos a un total de 3.138.109 miles de euros.

La cifra de inversiones del ejercicio 2022, incluye un total de 130.368 miles de euros correspondiente a trabajos realizados por el Grupo para su Inmovilizado Material. También incluye otros 5.865 miles de euros por capitalización de intereses.

En el ejercicio 2021, del total de Altas y traspasos, era de destacar el importe correspondiente a la realización de intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante, incluido en los epígrafes de Locomotoras y Trenes Autopropulsados (90.073 miles de euros) y de Material Remolcado y Vagones (6.732 miles de euros).

El resto del importe de Altas y Traspasos en 2021 recogía la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante. En el ámbito de Cercanías y Media Distancia, entre lo más destacable, se incluían en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados las relativas a la remodelación de los 6 trenes de la Serie 447 que aún estaban pendientes para adaptarlos a la accesibilidad de personas de movilidad reducida y la recepción de 5 coches CIVIA de nueva construcción, para ampliar en un coche otras tantas composiciones de este tipo de material. También se realizaron actuaciones de renovación del interiorismo, además de otros trabajos destinados a la modernización y mejora de la fiabilidad y de los sistemas de seguridad en diversas Series, tanto del parque de ancho ibérico como del de ancho métrico, así como a instalar en los trenes la plataforma de comunicaciones embarcada desarrollada para Cercanías y Media Distancia

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

En cuanto al ámbito de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales, en 2021 figuraban, entre las altas registradas en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados, diversas actuaciones para la mejora de su parque de material rodante, entre las que eran de destacar las correspondientes a la instalación de un sistema de red wifi en trenes de diversas series de Alta Velocidad, la de ampliación de capacidad hasta completar esta actuación en todos los trenes de la Serie 103 y la de mejora de los equipos de tracción de los trenes de la Serie 100, con objeto de aumentar su fiabilidad. También, en lo referente a actuaciones destinadas a mejorar la seguridad, era destacable la instalación de la nueva versión del ERTMS en los trenes de la Serie 104 que aún quedaban pendientes.

Entre las actuaciones realizadas en el material rodante destinado al tráfico de mercancías, las más relevantes en 2021 fueron las destinadas a la adecuación de vagones para transporte frigorífico, así como las de refuerzo de conjunto de tracción en varias series.

Respecto al epígrafe de Otros elementos de transporte, de las altas registradas en el ejercicio 2021, la adquisición de piezas de parque por importe de 7.689 miles de euros para distintas series de material rodante fue la más destacable.

En el resto de los epígrafes no correspondientes a Elementos de Transporte, en el ejercicio 2021 fue relevante la adquisición de dos parcelas a Adif en el complejo de mantenimiento de material rodante de Fuencarral, registradas en el epígrafe de Terrenos. También debe hacerse mención, además de lo ya referido sobre la nueva BMI de Valladolid, a otras altas correspondientes a actuaciones en talleres y en sus instalaciones, entre las que destacaban las relativas a mejoras en la superestructura e instalaciones de vía de los complejos de Barcelona Casa Antúnez y Fuencarral o a la sustitución de la cubierta de la BMI de Málaga, además de la adquisición de maquinaria y utillaje para diversos talleres.

Respecto al resto del importe que figuraba en la columna de Altas y Traspasos en el ejercicio 2021 estaba relacionado, en gran parte, con la recepción de obras e instalaciones realizadas en estaciones de Cercanías, en virtud del Plan de Estaciones aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como del equipamiento para las mismas (controles de acceso, teleindicadores, megafonía, etc.). También fue significativa la renovación de las aulas tecnológicas de conducción por un importe de 2.418 miles de euros, recogida en el epígrafe Resto, así como el alta ordenadores centrales Mainframe y de equipos y material informático, principalmente para el almacenamiento de datos y para infraestructura de comunicaciones, registrada en el epígrafe de “Equipos para procesos de información.

En 2021 el importe total de la inversión en Inmovilizado Material ascendió a 625.719 miles de euros. Parte de este importe estuvo destinado, fundamentalmente, a las actuaciones antes indicadas en relación con las altas en activos finales de dicho ejercicio o a algunas otras que no estaban concluidas al cierre del mismo y que formaban parte del saldo final del epígrafe de Inmovilizado Material en Curso y Anticipos. Entre estas últimas, hay que comentar principalmente que dicha cifra de inversión del ejercicio incluía un total de 360.121 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, incluyendo el de adquisición de 26 cabezas tractoras para los mismos, todos de alta velocidad, así como los de construcción de 211 trenes de gran capacidad para servicios de cercanías, de 31 trenes de ancho métrico, de otros 6 alpinos para la línea de Navacerrada y de 12 locomotoras eléctricas de gran potencia, todos ellos en proceso de fabricación al finalizar ese año (con excepción de dos composiciones de material Talgo VII a las que se les había realizado la primera fase de la transformación a Serie 107 en 2020). Además, también fueron significativas y se encontraban en curso entonces la fabricación de las piezas de parque adquiridas para dichas series y las obras de ampliación y remodelación del taller de Fuencarral.

Los contratos de las inversiones en curso mencionadas son los de mayor relevancia para el Grupo al cierre del ejercicio 2021 en relación con compromisos contraídos con naturaleza de inversión, ascendiendo el importe pendiente de dichos compromisos a un total de 2.584.165 miles de euros.

La cifra de inversiones del ejercicio 2021, incluía un total de 118.662 miles de euros correspondiente a trabajos realizados por el Grupo para su Inmovilizado Material. También incluía otros 2.053 miles de euros por capitalización de intereses.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

b) Amortización acumulada

Del importe que figura en Altas y traspasos en el ejercicio 2022 en Total Amortización Acumulada, la dotación de amortización del ejercicio asciende a 369.905 miles de euros. En el ejercicio 2021, la dotación de amortización ascendió a un importe total de 366.370 miles de euros.

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 de elementos, 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	
	2022	2021
Construcciones	49.942	47.248
Instalaciones de vía	20.903	15.767
Elementos de transporte	604.379	575.181
Otro inmovilizado material	501.001	459.700
	1.176.225	1.097.896

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 Larga Distancia, se consideran activos no generadores de flujos de efectivo, mientras que los activos vinculados a los servicios de Alta Velocidad son considerados activos generadores de flujos de efectivo desde el ejercicio 2021.

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo ha 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 y Larga distancia (véase nota 4 g)), habiendo llegado a la conclusión de que no se aprecian indicios en relación con los mismos. Tampoco se apreciaron indicios de deterioro a 31 de diciembre de 2021, tras realizar el respectivo análisis.

En el caso de los activos de Alta Velocidad, en el ejercicio 2022 se consideró que las pérdidas incurridas en el negocio de Alta Velocidad podrían considerarse como indicios de deterioro, si bien éstas se produjeron en gran medida como consecuencia de los efectos de la pandemia del COVID-19, tal como ocurrió en los ejercicios 2020 y 2021, que persistían en los primeros meses del año 2022. Dichos efectos fueron significativos en las cuentas de esos ejercicios, pero sin embargo la situación ha evolucionado positivamente llegando a tener el negocio de Alta Velocidad beneficios en el ejercicio 2022.

Asimismo, el inicio de la competencia efectiva en la Alta Velocidad a partir de 2021 y la entrada de otro nuevo operador en 2022, con la pérdida de cuota de mercado que se puede producir, podría considerarse un indicador de deterioro, siempre que el incremento del mercado no compense la caída de la cuota y del precio que pueda traer consigo la entrada en competencia. En este sentido, si bien podría pensarse que es prematuro considerar un posible indicio de deterioro la entrada en competencia, dado que se ha unido a los efectos de la pandemia, se ha decidido realizar una comprobación del valor recuperable de la UGE relativa a los activos de Alta Velocidad, el cual ha dado como resultado un valor superior al valor contable de los activos, lo que pone de manifiesto la inexistencia de deterioro de los activos de Alta Velocidad en el ejercicio 2022, tal como también ocurrió en 2021.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Con respecto al transporte de mercancías, en el ejercicio 2022, del mismo modo que en 2021 y desde la constitución del Grupo, se ha considerado que existen circunstancias que podrían indicar un potencial deterioro del valor de los activos, como son la obtención de resultados de explotación negativos. Desde su creación ha ido obteniendo los siguientes resultados de explotación:

Resultado de explotación				Miles de euros					
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
(70.602)	(50.244)	(33.921) ⁽²⁾	(55.684) ⁽¹⁾⁽²⁾	(23.155)	(28.808)	(19.610) ⁽²⁾	(40.068)	(55.762) ⁽²⁾⁽³⁾	(34.459) ⁽⁴⁾

- (1) Incluye un gasto de 21.155 miles de euros de la provisión por la sanción de la CNMC.
- (2) Incluye un ingreso por enajenación de Inmovilizado material de 5.104, 4.964, 6.738 y 5.270 miles de euros en los ejercicios 2015, 2016, 2019 y 2021 respectivamente.
- (3) Incluye un gasto de 11.391 miles de euros de la provisión por la sanción de la CNMC, y un incremento respecto de 2020 del gasto de energía de tracción de 20,3 millones de euros (87,2%) frente a un incremento de producción (TKBR) del 9%.
- (4) Incluye un incremento respecto de 2021 del gasto de energía de tracción de casi 27 millones de euros (60,9%) frente a un incremento de producción (TKBR) del 0,7%.

Si bien el resultado de explotación continúa siendo negativo, éste ha ido mejorando y por otra parte el 2022 el importe neto de la cifra de negocios ha cambiado la tendencia significativamente, como podemos ver a continuación:

Importe neto de la cifra de negocios									Miles de euros
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
221.539	249.090	233.106	214.964	218.311	206.330	201.107	166.745	175.318	202.514

Esta mejora del resultado de explotación, se considera que seguirá produciéndose en ejercicios futuros, puesto que se están tomando diversas medidas para mejorar los resultados de este negocio, tales como el plan de gestión de personal, las subvenciones al sector o las revisiones de los planes de mantenimiento.

Asimismo, se están llevando a cabo una serie de estudios para la identificación de las distintas actuaciones necesarias que tendrán que acometerse en esta actividad de las sociedades del Grupo, con el objetivo de conseguir una mejora sustancial de los resultados, incluyendo por ejemplo la búsqueda de un socio industrial para Renfe Mercancías. En este sentido, una vez que se disponga de los resultados de estos trabajos, se podrá desarrollar un plan de negocio actualizado que refleje dichas actuaciones durante el plazo de implementación de las medidas, y podrá determinarse si es necesario realizar algún ajuste de deterioro de valor de los activos del negocio de mercancías.

En relación con la actividad de mantenimiento, en el ejercicio 2022, del mismo modo que en 2021, se ha considerado que pudieran existir circunstancias indicativas de un potencial deterioro del valor de los activos de Renfe Fabricación y Mantenimiento, por lo que se ha procedido a evaluar el valor recuperable de los mismos, de modo que se han agrupado todos los de dicha actividad a efectos de esta estimación en una unidad generadora de flujos de efectivo (UGE).

Para ello se ha determinado el valor razonable menos los costes de venta de la UGE, mediante la valoración de los bienes inmuebles de la Sociedad, que suponen la mayor parte del valor contable del inmovilizado material. Así, ha resultado un valor superior al valor neto contable de los activos, por lo que se ha considerado que no existe deterioro de valor de los mismos.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

El importe que figura en el ejercicio 2022 en la columna Bajas, 2.806 miles de euros, tiene su origen en los trabajos realizados en material Talgo VII de la serie 107 para su transformación en composiciones autopropulsadas. Entre los coches objeto de dicha transformación, algunos se encontraban totalmente deteriorados al haber quedado fuera de uso, tras su sustitución por furgones generadores CET, con motivo de la transformación hace años de ciertas composiciones de la serie 130 en trenes híbridos de la serie 730. Al realizarse en estos coches las operaciones para su transformación en material de la serie 107, se han originado bajas parciales en el valor de los respectivos activos derivadas de la sustitución de diversos elementos de éstos, que han supuesto la aplicación del deterioro correspondiente por un total de 384 miles de euros. Asimismo, al volver a quedar en condiciones de uso estos coches tras su transformación, también se ha revertido el deterioro restante del valor de los mismos, registrándose un ingreso por importe de 2.422 miles de euros con motivo de dicha reversión.

En el ejercicio 2021 se registró en la columna Altas y traspasos, en el apartado de Deterioro, un importe de 6.689 miles de euros en Trenes Autopropulsados, correspondiente a la dotación de deterioro de 4 trenes de la Serie 490 que presentaban importantes deficiencias en su estado de conservación y quedaron fuera de uso en tanto se toma una decisión sobre los mismos. Por otra parte, el importe que se registró en dicho ejercicio en la columna Bajas procede de material rodante que fue dado de baja en el mismo y, previamente, se encontraba deteriorado debido a su estado, habiéndose efectuado en el momento de realizar ésta la aplicación de dicho deterioro.

d) Bajas y enajenaciones

Del importe total que figura en la columna Bajas en 2022, casi la totalidad del mismo procede del material rodante. A su vez, una parte de éste tiene su origen en bajas parciales del valor de los respectivos activos, motivadas por distintas causas. Entre ellas, 1.475 miles de euros corresponden al valor neto contable estimado de los daños originados en el material rodante como consecuencia de accidentes. Asimismo, se incluyen 2.006 miles de euros de valor neto contable de los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado, casi en su totalidad trenes de Cercanías y Media Distancia y vagones de mercancías, que ha sido sometido en el ejercicio a una nueva intervención. También se incluyen las producidas como consecuencia de la sustitución de elementos, con un valor neto contable total de 18.787 miles de euros, realizadas al efectuar distintas actuaciones sobre material rodante, entre las que destacan, en el parque de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales, la transformación de coches Talgo VII a composiciones autopropulsadas de la serie 107, la remodelación de las composiciones de la serie 130 y 730 y la mejora de los equipos de tracción de la serie 100, así como actuaciones destinadas a la mejora del interiorismo, la accesibilidad y la fiabilidad en material de Cercanías y Media Distancia.

Otra parte de las bajas relacionadas con el material rodante están motivadas por su venta o por el retiro del mismo para desguace. En 2022 se ha efectuado por estas razones la baja de 19 locomotoras, de algún tren autopropulsado de viajeros y de una cantidad próxima a los 1.000 vagones de mercancías, además de accesorios y piezas de parque para los mismos y de un importante número de contenedores para transporte de mercancías. Todo este material se encontraba, en general, fuera de uso y su valor neto contable ascendía a 1.083 miles de euros.

El resto de valor neto contable que figura en la columna Bajas, 305 miles de euros, corresponde a otro tipo de elementos no relacionados con el material rodante que han sido objeto de retiro por haber quedado fuera de uso, principalmente maquinaria de talleres, o de venta en algunos casos.

El importe total obtenido por las ventas de los activos antes mencionadas, tanto de material rodante como de otro tipo de elementos, realizadas por el Grupo en el ejercicio 2022 ha ascendido a 4.429 miles de euros.

En el ejercicio 2021, en el importe total que figura en la columna Bajas, se incluían 2.051 miles de euros de valor neto contable de los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

mantenimiento preventivo programado del material rodante, casi en su totalidad trenes de Cercanías y Media Distancia y vagones de mercancías, que fueron sometidos en el ejercicio a una nueva intervención. Asimismo, también se incluían las bajas producidas como consecuencia de la sustitución de elementos, con un valor neto contable total de 1.651 miles de euros, realizadas al efectuar actuaciones sobre distintas series de material rodante, con objeto de mejorar su interiorismo, capacidad, productividad o fiabilidad, entre las que destacaban los cambios en la configuración de clase en trenes de la serie 103 para aumentar su capacidad, la adaptación de la serie 447 a la accesibilidad de personas de movilidad reducida, y la mejora en los motores de tracción de la Serie 100 para una mayor fiabilidad.

También se efectuaron bajas en 2021 por la venta de material rodante que se encontraba fuera de uso, gran parte del mismo con una antigüedad superior a 35 años, entre el que es de destacar la venta de 50 coches que formaban parte de composiciones de trenes ARCO a Comboios de Portugal, así como de 8 automotores serie 592, 10 locomotoras serie 269 y 400 vagones de mercancías de diversas series, con un valor neto contable total de 166 miles de euros, que generó un beneficio de 4.462 miles de euros para el Grupo.

Respecto al resto de bajas registradas en 2021, las más destacables fueron la de la venta a Adif de una parcela situada en el complejo de Fuencarral, cuyo valor contable figuraba en el epígrafe de Terrenos y que generó un beneficio de 1.933 miles de euros, y la del edificio de oficinas de la caracola 11, que fue expropiado por Adif con motivo de las obras de ampliación de la estación de Madrid-Chamartín, cuyo valor neto contable era de 130 miles de euros y que generó un beneficio de 541 miles de euros. También se realizaron, entre otras, la baja de aulas tecnológicas para simular la conducción de trenes, al haber sido sustituidas por otras nuevas que fueron adquiridas, así como de mobiliario y otro equipamiento de estaciones, si bien el valor neto contable de las mismas, en conjunto, es poco significativo.

e) Detalle de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2022 es el siguiente:

	Miles de euros				
	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Distancia	4.501.101	(1.934.417)	(20.004)	2.546.680	(116.287)
Trenes de Cercanías	3.291.313	(2.059.542)	(1.253)	1.230.518	(129.124)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Distancia	574.318	(338.498)	(1.104)	234.716	(25.662)
Locomotoras Eléctricas	598.006	(377.960)	(347)	219.699	(8.523)
Edificios de Talleres	354.734	(157.481)	-	197.253	(7.409)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Distancia	267.614	(96.984)	-	170.630	(6.500)
Locomotoras Diesel	310.408	(189.865)	-	120.543	(5.493)
Remolques Talgo	251.988	(153.958)	-	98.030	(5.218)
Piezas de Parque	220.582	(120.132)	-	100.450	(4.111)
Vagones de Mercancías	490.811	(365.232)	(20.870)	104.709	(11.439)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	88.358	(56.484)	(1)	31.873	(4.421)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	80.311	(30.137)	-	50.174	(3.588)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	102.128	(88.019)	(1)	14.108	(4.541)
Superestructura de Vía de Talleres	50.438	(18.355)	-	32.083	(1.220)
Máquinas de Venta y TPV	89.519	(88.017)	-	1.502	(982)
Edificios Administrativos	49.587	(27.911)	-	21.676	(1.906)
Terrenos	31.011	-	-	31.011	-
Cambios y Desvíos de Talleres	31.735	(11.810)	-	19.925	(913)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	62.537	(52.388)	(1)	10.148	(1.767)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Por su parte, en el ejercicio 2021 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 Distancia	4.417.547	(1.825.460)	(22.809)	2.569.278	(112.734)
Trenes de Cercanías	3.261.108	(1.983.395)	(1.252)	1.276.461	(129.364)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Distancia	572.060	(322.433)	(1.103)	248.524	(26.228)
Locomotoras Eléctricas	595.663	(400.353)	(347)	194.963	(8.746)
Edificios de Talleres	354.076	(150.189)	-	203.887	(7.320)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Distancia	266.505	(90.745)	-	175.760	(6.439)
Locomotoras Diesel	311.196	(184.957)	-	126.239	(5.533)
Remolques Talgo	302.607	(166.528)	-	136.079	(6.054)
Piezas de Parque	215.702	(116.090)	-	99.612	(4.218)
Vagones de Mercancías	521.551	(391.206)	(20.869)	109.476	(10.792)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	86.814	(52.442)	-	34.372	(4.210)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	80.311	(26.549)	-	53.762	(4.434)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	100.582	(83.477)	-	17.105	(4.657)
Superestructura de Vía de Talleres	50.108	(17.135)	-	32.973	(1.141)
Máquinas de Venta y TPV	89.243	(87.035)	-	2.208	(1.278)
Edificios Administrativos	47.703	(26.005)	-	21.698	(1.887)
Terrenos	31.011	-	-	31.011	-
Cambios y Desvíos de Talleres	31.691	(10.897)	-	20.794	(892)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	62.576	(51.131)	-	11.445	(1.821)

Determinado material rodante con un valor neto contable al cierre del ejercicio 2022 de 1.646.581 miles de euros (1.666.741 miles de euros en 2021), forma parte de las garantías prestadas a Eurofima por préstamos que esta entidad tiene otorgados al Grupo por importe de 1.684.100 miles de euros al cierre de 2022 (1.684.100 miles de euros al cierre del 2021).

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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

De acuerdo con la nueva situación surgida tras la sentencia y según 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 los 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 (ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) 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, 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, aprobara definitivamente la Modificación Puntual del PGOU, en los términos y condiciones de este documento de Modificación.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- Que fueran 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 establecía un plazo máximo de tres años, hasta 31 de diciembre de 2021, para que se cumplieran las condiciones suspensivas que se recogen en el documento de Modificación mencionado.

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 firmaron 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 éste pasaría del 15,973% al 5,041%. Sin embargo, dado el perjuicio resultante para el Grupo 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 que ha suscrito con Adif y Adif Alta Velocidad, el Grupo percibirá en conjunto el 8,103% del total del canon monetario y en especie que figura en el Contrato con DCN. Asimismo, en dicho acuerdo se establece que la distribución del citado canon a percibir por el Grupo entre RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, se fijará internamente por éste, sin necesidad de acuerdo con Adif y Adif Alta Velocidad.

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

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 estableció una compensación para Adif, Adif Alta Velocidad y el Grupo RENFE-Operadora, a percibir, en la misma proporción que la determinada para el canon monetario y el canon en especie, hasta 2021, salvo que fuera otorgada con anterioridad la escritura de transmisión de los espacios aprovechables. Puesto que no ha sido otorgada aún dicha escritura, en el ejercicio 2021, el Grupo percibió 176 miles de euros por este concepto, registrados en el epígrafe de Deterioro y Resultado por Enajenaciones del Inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

El 29 de julio de 2019, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid efectuó la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del PGOUM, habiéndose llevado a cabo la aprobación definitiva por parte de la Comunidad de Madrid con fecha 25 de marzo de 2020. Respecto a la segunda condición suspensiva recogida en la Modificación del Texto Refundido, según la cual tendrían que ser 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, el cumplimiento de la misma ya se ha producido al finalizar el año 2021. Sin embargo, dada la complejidad de los trámites a realizar, principalmente en cuestiones registrales y catastrales, cuyos plazos en gran medida dependen de terceros ajenos a las partes, éstas han acordado prorrogar el plazo para el otorgamiento de las escrituras de transmisión de los espacios aprovechables, estimándose la firma de las mismas para finales de 2023.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

h) Inversiones inmobiliarias.

El valor neto contable de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2022 asciende a 244 miles de euros (264 miles de euros en 2021) y la dotación de amortización ha sido de 20 miles de euros en el ejercicio (20 miles de euros en 2021).

i) Activos no corrientes mantenidos para la venta.

Se ha suscrito en 2022 un contrato para la venta de 45 vagones de ancho métrico, si bien la operación, de acuerdo con las condiciones establecidas en el mismo, no se materializará hasta 2023. Por tal motivo, se ha efectuado la reclasificación de los vagones objeto de este contrato a Activo No Corriente Mantenido para la Venta, siendo el valor neto contable objeto de reclasificación de 1.131 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 Sociedades que gestionan los correspondientes servicios anteriormente indicados, establecen los límites de crédito y evalúan la solvencia de los clientes de forma periódica, o bien mediante externos independientes o a través de información interna.

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

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

(b) Riesgo de liquidez

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

El objetivo del Grupo es mantener las disponibilidades líquidas necesarias. En la Dirección General Económico-Financiera de la Entidad dominante se establecen diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener y se contratan las pólizas de crédito necesarias para asegurar la liquidez del Grupo.

(c) Riesgo de tipo de cambio

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 los proyectos internacionales en los que participa, bien como agente principal o como socio de un consorcio, y que se ejecutan en la divisa del país en el que se están llevando a cabo (véase nota 24).

Las transacciones 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.

Las diferencias de cambio que se reflejan en las cuentas corresponden principalmente a las variaciones del riyal saudí respecto al euro y a las generadas con respecto al dólar y las generadas con respecto al peso mexicano relativas a los proyectos mencionados en nota 24.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

(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 2022 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Entidad Dominante respecto al total de los préstamos tomados suponen un 84% (98% en 2021).

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	
	2022	2021
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	2.304	2.304
	2.304	2.304

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 europeas. Su objeto social es la contribución al desarrollo del transporte ferroviario en Europa, proporcionando financiación a sus respectivos accionistas.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 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 110.263 miles de euros (105.097 miles de euros en 2021).

Los datos de Patrimonio Neto y Resultado del ejercicio de acuerdo con las cuentas anuales auditadas de Eurofima a 31 de diciembre de 2022 y 2021 (véase nota 4 (f)).

	Miles de euros	
	2022	2021
Patrimonio neto	1.552.816	1.556.340
Beneficio del ejercicio	16.777	22.023

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

Al cierre del ejercicio 2022, se ha minorado en 141 miles de euros el importe pendiente de pago por la compra de acciones, correspondiente al pago contingente, por no cumplirse las condiciones para su desembolso. En el ejercicio 2021, se produjeron altas por importe de 7.733 miles de euros por la

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

adquisición del 50% de las acciones de Leo Express Global a.s., quedando pendiente de desembolsar un importe de 614 miles de euros, que se haría efectivo conforme se cumplan las condiciones del Acuerdo de Inversión (véase nota 26). En dicho Acuerdo se había estipulado un pago contingente máximo de 2.028 miles de euros (51.461 miles de CZK al tipo de cambio del momento de la operación), que por no cumplirse determinadas condiciones se estimó que sería de 614 miles de euros al cierre del ejercicio 2021. En Efectivo y otros activos líquidos equivalentes se encuentra un importe de 51.461 miles de CZK comprometido al pago contingente que finalmente resulte (véase nota 12).

Adicionalmente, en el ejercicio 2021 se constituyó la sociedad Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A., en la que el Grupo tiene una participación del 49%, el importe de dicha inversión asciende a 3.920 miles de euros.

La información relativa a las sociedades del grupo, asociadas y multigrupo de la Entidad correspondiente a los ejercicios 2022 y 2021 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	
	2022	2021	2022	2021
Activos financieros a coste amortizado				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	305.533	400.756	1.480.300	1.491.277
Créditos y otras cuentas a cobrar	211.082	214.754	8.471	8.597
Otros activos financieros	7.976	7.280	33.191	25.173
Activos financieros a coste				
Instrumentos de patrimonio	7.002	1.082	-	-
Total activos financieros	531.593	623.872	1.521.962	1.525.047

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

	Miles de euros					
	Activos financieros a coste amortizado		Activos financieros		Total	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Ingresos financieros al coste amortizado	155	177	-	-	155	177
Dividendos	-	-	966	1.340	966	1.340
Otros	91	80	-	-	91	80
Total Ganancias/Pérdidas netas	246	257	966	1.340	1.212	1.597

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

10. Inversiones financieras

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2022	2021	2022	2021
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	7.002	1.082	-	-
Créditos a terceros	211.082	214.754	7.496	7.679
Otros activos financieros	7.976	7.280	288	222
Total	<u>226.060</u>	<u>223.116</u>	<u>7.784</u>	<u>7.901</u>

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

	Miles de euros			
	2022		2021	
	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)	75	-
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	75	(75)	75	-
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S. A	6	-	6	-
Bureau Central de Clearing, SCRL	2	-	2	-
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	6.026	-	-	-
Terminal Intermodal del Mozón S.L.	294	-	250	-
Total	12.903	(5.901)	6.883	(5.751)

La participación en estas sociedades es inferior al 20%.

Al cierre del ejercicio 2022 se ha quedado totalmente deteriorada la participación de Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. y Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.

En el 2022 se ha reclasificado a otras inversiones financieras la participación que la Sociedad tiene en Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa), tras reducirse la participación a un 10,94% como consecuencia de una ampliación de capital realizada por Transfesa a la que Renfe Mercancías, S.M.E, S.A. no acudió.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

En el epígrafe “Créditos a terceros” se recogen principalmente los préstamos, ordinarios y de carácter participativo, otorgados a las sociedades de integración del ferrocarril en las que participa la Entidad, así como la deuda a cobrar en concepto de derechos de uso (véase nota 5), correspondiendo, en el activo no corriente, a Adif un importe neto de 2.215 miles de euros (3.195 miles de euros en 2021) y a Adif AV un importe neto de 5.152 miles de euros (7.549 miles de euros en 2021). En el activo corriente, los saldos corresponden a Adif por un importe de 2.287 miles de euros (2.287 miles de euros en 2021) y a Adif AV un importe de 5.320 miles de euros (5.320 miles de euros en 2021).

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

Sociedad	Miles de euros			
	2022		2021	
	Crédito	Deterioro	Crédito	Deterioro
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	21.302	(4.018)	21.302	(3.889)
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	75	(75)	75	-
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	(659)	659	(659)
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	58.862	(35.092)	58.862	(34.504)
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	24.438	(9.424)	24.438	(9.420)
Gijón al Norte, S.A.	5.272	-	5.272	-
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	29.696	(1.970)	29.696	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	123.899	(10.210)	121.411	(10.210)
	<u>264.203</u>	<u>(61.448)</u>	<u>261.715</u>	<u>(58.682)</u>

En 2022 no se han hecho desembolsos por préstamos participativos (2.378 miles de euros a Logroño Integración del Ferrocarril en 2021)

Así mismo se han registrado intereses por importe de 2.488 miles de euros (2.425 miles de euros en 2021) a Valladolid Alta Velocidad, que se abonaran una vez se obtengan ingresos por la venta de los terrenos de esta sociedad.

El detalle del deterioro de los préstamos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en 2022, cuyo efecto en la cuenta de resultados se refleja en la nota 25, es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros		
	2022		
	Saldo Inicial	Altas	Saldo Final
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	3.889	129	4.018
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	-	75	75
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	-	659
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	34.504	588	35.092
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	9.420	4	9.424
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	-	1.970	1.970
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	10.210	-	10.210
	<u>58.682</u>	<u>2.766</u>	<u>61.448</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

11. Existencias

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

	<u>Miles de euros</u>	
	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Almacén Repuestos de Fabricación y Mantenimiento	134.120	127.155
Almacén de combustible	464	296
Almacén de Billetes	1.637	1.966
Anticipos a proveedores	-	27
	<u>136.221</u>	<u>129.444</u>
Correcciones valorativas por deterioro (Provisión obsolescencia)	<u>(14.692)</u>	<u>(15.376)</u>
Existencias a 31 de diciembre	<u><u>121.529</u></u>	<u><u>114.068</u></u>

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de existencias durante los ejercicios 2022 y 2021 es como sigue:

	<u>Miles de euros</u>	
	<u>2.022</u>	<u>2.021</u>
Saldo a 1 de enero	(15.376)	(15.905)
Aplicaciones netas	<u>684</u>	<u>529</u>
Saldo a 31 de diciembre	<u><u>(14.692)</u></u>	<u><u>(15.376)</u></u>

Los gastos por aprovisionamientos de existencias han sido los siguientes:

	<u>Miles de euros</u>	
	<u>2.022</u>	<u>2.021</u>
Compras netas	103.446	77.766
Variación de la depreciación de existencias	(684)	(529)
Variación de existencias	(6.804)	4.375
Trabajos realizados por otras empresas	<u>20.585</u>	<u>12.138</u>
	<u><u>116.543</u></u>	<u><u>93.750</u></u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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	
	2022	2021
<i>No Corriente</i>		
Deudores comerciales no corrientes		
Periodificaciones a largo plazo	10.119	11.058
Deudores varios	262.534	356.732
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (véase nota 15)	32.880	32.966
Total no corriente	305.533	400.756
<i>Corriente</i>		
Clientes por ventas y prestaciones de servicios:		
<u>Cientes General:</u>		
Clientes por transporte de mercancías	46.384	43.550
Clientes por transporte de viajeros	65.858	52.792
Clientes por servicios y concesiones	36.287	15.199
Clientes pendientes de facturar	211.405	255.796
	359.934	367.337
<u>Correcciones valorativas:</u>		
Provisión por deterioro de clientes	(16.230)	(19.058)
Total clientes por ventas y prestaciones de servicios:	343.704	348.279
Deudores varios		
Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo	685.836	783.446
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas	127.530	102.940
Deudoras por convenios con Comunidades Autónomas pendientes de facturar	29.748	24.953
Otros deudores	59.468	13.768
Total deudores varios	902.582	925.107
Clientes empresas asociadas (nota 28)		
Clientes empresas multigrupo y asociadas	45.137	24.919
Clientes empresa multigrupo y asociadas pendientes de facturar	4.801	5.804
	49.938	30.723
Deudores personal	1.471	1.154
Activo por impuesto corriente (nota 22)	117	53
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 22)	182.488	185.961
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.480.300	1.491.277

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

a) Clientes por ventas y prestaciones de servicios

En el ámbito de Viajeros se recogen derechos de cobro facturados principalmente en concepto de transporte de viajeros y otros servicios complementarios. Destacan los derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje y ventas de trenes turísticos por importe de 22.311 miles de euros (14.270 miles de euros en el ejercicio 2021).

Asimismo, destaca la deuda de Adif por importe de 14.533 miles de euros (11.099 miles de euros en 2021), de los cuales 6.881 miles de euros corresponden al Convenio de Estaciones de Cercanías (8.301 miles de euros en 2021). Por otra parte 1.628 miles de euros se incluyen entre las deudas por títulos de transporte y liquidación de billetes para sus empleados (798 miles de euros en el ejercicio 2021), y el resto por importe de 6.024 miles de euros se corresponden a diversos servicios (arrendamientos, prestaciones de servicio de exploradoras, mantenimiento y reparación de locomotoras y vagones y otros) (5.683 miles de euros en 2021).

Otra deuda con saldo significativo corresponde a liquidaciones de cánones por la cesión de la explotación de la actividad publicitaria y promocional por importe de 6.201 miles de euros (5.157 miles de euros en 2021) y liquidaciones con otras administraciones ferroviarias extranjeras por importe de 9.791 miles de euros (2.270 miles de euros en 2021).

Asimismo, se recoge en este capítulo el saldo con el Ministerio de Defensa por un importe de 1.414 miles de euros (1.519 miles de euros en 2021).

En el ejercicio 2022, por grandes clientes por convenios de tráfico de Cercanías, la Autoritat del Transport Metropolità no tiene saldo pendiente (7.082 miles de euros en 2021)

En el ámbito de Mercancías, se recogen principalmente deudas por servicios de transporte de mercancías a diversos clientes entre los que se encuentra Adif por importe de 3.460 miles de euros (3.846 miles de euros en 2021).

En el ámbito de Fabricación y Mantenimiento, se recogen principalmente derechos de cobro frente a Adif por importe de 2.632 miles de euros (3.683 miles de euros en 2021), en gran parte por mantenimiento y reparación de locomotoras y vagones, así como por el servicio de ayuda en accidentes, suministros, auscultación de vías y otros conceptos.

Asimismo, se incluyen saldos con constructores de material ferroviario por reparaciones, pruebas, trabajos de mantenimiento y otros servicios realizados por importe de 2.705 miles de euros (2.400 miles de euros en 2021), así como por penalizaciones aplicadas por importe de 265 miles de euros (357 miles de euros en el ejercicio 2021).

En el ámbito de Alquiler de Material Ferroviario, se recogen los derechos de cobro a los arrendatarios del material rodante, destacando la entidad portuguesa Comboios de Portugal EPE por 2.657 miles de euros (2.546 miles de euros en el ejercicio 2021).

En el ámbito de la EPE se recoge la deuda de Adif por importe de 1.276 miles de euros por alquileres, mantenimiento y servicios sujetos a convenios (672 miles de euros en 2021), así como la deuda del Ministerio de Transportes de Argentina por ventas de material ferroviario por importe de 1.015 miles de euros que, al igual que en 2021, se encuentra deteriorada. Así mismo, se recogen los derechos de cobro facturados a Texas Central por un importe de 9.413 miles de euros (8.953 miles de euros en 2021).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

b) Cientes y deudores pendientes de facturar

Presenta el siguiente detalle al 31 de diciembre:

	Miles de euros	
	2022	2021
Cientes General pendientes de facturar		
- Transporte de mercancías	(603)	393
- Transporte de viajeros	38.599	39.968
- Otros conceptos	173.409	215.435
	211.405	255.796
Cientes Grupo y Asociadas pendientes de facturar		
- Otros conceptos	4.801	5.805
Deudores convenios CCAA pendientes de facturar	29.748	24.953
	245.955	286.554

En el ejercicio 2022, el principal saldo recogido en este epígrafe corresponde a los derechos de cobro pendientes de facturar por importe de 144.142 miles de euros a Saudi Railways Organization (SRO) (173.636 miles de euros en el ejercicio 2021). Asimismo 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 importe de 7.006 miles de euros (8.316 miles de euros en 2021) y al Consorcio de Transportes de Madrid, al cual está pendiente de facturar abonos por importe de 94 miles de euros, debido principalmente a la regularización de los servicios facturados al amparo del convenio vigente del abono de transportes (en 2021 el importe pendiente de facturar ascendía a 17.593 miles de euros), así como al Ministerio de Asuntos Sociales por 20.259 miles de euros (6.776 miles de euros en 2021) y a Eurail por 4.527 miles de euros (626 miles de euros en 2021).

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

c) Correcciones valorativas

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Saldo inicial a 1 de enero	(19.058)	(18.689)
Dotaciones	(3.101)	(1.276)
Reversiones	715	828
Aplicaciones	5.214	79
Saldo final a 31 de diciembre	(16.230)	(19.058)

Las correcciones valorativas del ejercicio 2022, al igual que en 2021, se corresponden con ventas y prestaciones de servicio por importe de 2.525 miles de euros de ingreso (543 miles de euros en 2021 de gasto) de Renfe Viajeros.

En cuanto a las dotaciones, el gasto más significativo 2.534 miles de euros, se corresponde con deudas relacionadas por la cesión de la explotación de actividades publicitarias y promocionales en Renfe Viajeros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

En cuanto a las aplicaciones, se corresponden principalmente con la baja como incobrable de la deuda con Spain Rail SL por transporte de mercancías por ferrocarril, que se encontraba en concurso de acreedores. Se ha dictado Auto de 8 de abril de 2022 acordando la conclusión de concurso y el archivo de las actuaciones, por inexistencia de bienes y derechos del concursado.

Adicionalmente, en el epígrafe de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales, se incluyen las pérdidas por créditos incobrables en operaciones de venta de billetes mediante tarjeta de crédito por importe de 116 miles de euros (52 miles de euros en el ejercicio 2021).

d) Deudores varios

i. Deudores por Obligaciones de Servicio Público

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, competencia de la AGE y de la Generalitat de Cataluña (véanse notas 1(e) y 24).

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

	No corriente		Corriente	
	2022	2021	2022	2021
Compensación de los servicios competencia de la AGE				
Ejercicio 2019	-	-	-	91.870
Ejercicio 2020	-	97.826	-	129.082
Ejercicio 2021	-	258.906	94.222	237.712
Ejercicio 2022	262.534	-	250.517	-
	262.534	356.732	344.739	458.664
Compensación de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña				
Ejercicio 2021	-	-	-	324.782
Ejercicio 2022	-	-	341.097	-
	-	-	341.097	324.782
Deudores por OSP	262.534	356.732	685.836	783.446

Respecto a la Compensación de los servicios competencia de la AGE, en el ejercicio 2022 se recibieron los siguientes cobros: 226.907 miles de euros por la liquidación de la OSP del ejercicio 2020, 402.397 miles de euros de la OSP del ejercicio 2021 de euros con cargo a los PGE 2022 y 605.906 miles de euros a cuenta de la liquidación de la OSP del ejercicio 2022 con cargo a los PGE del mismo año.

Los 91.870 miles de euros correspondientes a la liquidación de la OSP de la AGE de 2019 con cargo a los PGE 2021 se percibieron en enero de 2022 (véase nota 1 e)).

El 17 de marzo de 2023 se ha recibido un cobro por un importe de 168.167 miles de euros correspondiente a la liquidación de la OSP de la AGE de 2021 por importe de 94.222 miles de euros y a la liquidación de la OSP de la AGE de 2022 por importe de 73.945 miles de euros con cargo a los PGE 2023. Asimismo, el 30 de marzo de 2023 se ha recibido un cobro por un importe de 82.350 miles de euros correspondiente a liquidación de la OSP de la AGE de 2022.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Además, se han cobrado 201.000 miles de euros según lo dispuesto en el RDL 14 /2022 en el que se establecían las condiciones y compensaciones económicas de los abonos gratuitos para el transporte en Cercanías y Media Distancia, imputándose en este ejercicio 192.909 miles de euros, el resto por importe de 8.091 miles de euros se han traspasado al pasivo corriente para su imputación en 2023 según su devengo.

Respecto a la Compensación de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña, en el ejercicio 2022 se ha cobrado la liquidación de la OSP de Cataluña del ejercicio 2021, con cargo a los PGE 2022, por un total de 324.782 miles de euros.

En 2020 se percibieron 17.820 miles de euros de la ATM procedente del fondo COVID-19 que se destinaron a minorar el importe a percibir por los servicios prestados competencia de la Generalitat de Cataluña del ejercicio 2020.

El 13 de enero de 2021 se percibieron de la ATM 18.757 miles de euros que se destinaron a minorar el importe correspondiente a la OSP competencia de la Generalitat de Cataluña del ejercicio 2020. Finalmente, el 28 de enero de 2022 y el 29 de marzo de 2022 se recibieron dos abonos por importe de 20.588 miles de euros y 9.207 miles de euros respectivamente de la ATM que se destinaron a minorar el importe a cobrar por los servicios OSP de la Generalitat de Cataluña del ejercicio 2021.

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 Generalitat de Cataluña (véase nota 1 e).

A 31 de diciembre de 2022, 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		
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	126.133	23.881	150.014
Diputación General de Aragón	1.397	2.728	4.125
Junta de Extremadura	-	3.139	3.139
	127.530	29.748	157.278

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

A 31 de diciembre de 2021, 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
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	100.286	23.774	124.060
Diputación General de Aragón	2.654	627	3.281
Junta de Extremadura	-	552	552
	102.940	24.953	127.893

El incremento de saldo en el ejercicio 2022 de la Generalitat de Cataluña, se corresponde a servicios prestados en el ejercicio relativos al Plan de Acción para la mejora del servicio de cercanías y media distancia en Barcelona de 2022 por importe de 25.954 miles de euros que está pendiente de facturar (25.848 miles de euros en 2021). Asimismo, la deuda recoge saldos pendientes de ejercicios anteriores ya facturados por importe de 124.060 miles de euros (98.212 miles de euros en 2021), que corresponde principalmente a los ejercicios 2017 a 2021. En el ejercicio 2022 ha tenido lugar una reunión del Órgano Mixto, pero no se han producido acuerdos (véase nota 1 e) 3).

En 2021 se presentó recurso contencioso-administrativo, ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, contra la inactividad de la Generalitat de Cataluña consistente en la falta de pago de la compensación a satisfacer a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., por servicios ferroviarios sometidos a obligaciones de servicio público en Rodalies de Cataluña, durante los años 2016 a 2019, correspondiente al denominado ‘Plan de Acción’. El importe de la compensación asciende a 80.926 miles de euros. El pleito se encuentra actualmente en fase de conclusiones.

La deuda de la Diputación General de Aragón recoge el importe de la repercusión del incremento de cánones ADIF establecido en los PGE de 2017 que no fueron aceptados, según lo establecido en el Contrato de Servicio Público vigente a la fecha (también estaba pendiente en 2021).

El 27 de octubre de 2022 entró en vigor el contrato entre Gobierno de Aragón y Renfe Viajeros de prestación de servicios de Media Distancia no OSP por parte de Renfe Viajeros en la Comunidad Autónoma de Aragón que tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024. El déficit de explotación de los servicios prestados hasta el 31 de diciembre de 2021 está liquidado y abonado por el Gobierno de Aragón. Están pendientes de facturar los importes correspondientes al ejercicio 2022, a la espera de la firma del Acuerdo de Liquidación. (véase nota 1 e) 4)).

La deuda con la Junta de Extremadura pendiente de facturar corresponde a servicios prestados en el ejercicio 2020 por 332 miles de euros, en el ejercicio 2021 por 220 miles de euros y en el ejercicio 2022 por 2.587 miles de euros. La Junta de Extremadura ha publicado en 2022 una subvención nominativa por importe de 2.000 miles de euros para cancelar dichas deudas que se ha cobrado con fecha 23 de enero de 2023. El resto del importe pendiente de cobro del ejercicio 2022 se liquidará previsiblemente por subvención nominativa concedida en los Presupuestos Generales de la Junta de Extremadura del año 2023. (véase nota 1 e) 4)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

iii. Otros deudores

En este epígrafe se recoge principalmente el IVA soportado por inversiones cuyas certificaciones parciales de obra están pendientes de pago y que, al no estar devengado, no es liquidable a la Hacienda Pública. El incremento se debe a la tramitación en Viajeros en el mes de diciembre de 2022 de los primeros plazos de la compra de 97 trenes a los fabricantes Alstom, Stadler y CAF.

El resto del saldo corresponde en su mayoría a 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 (mismo concepto en 2021).

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	
	2022	2021
Tesorería		
Caja	363.353	131
Bancos c/c	-	582.859
	363.353	582.990
Otros activos líquidos equivalentes		
Principal	623.000	-
Intereses	47	-
	623.047	-
Total efectivo y otros activos líquidos equivalentes	986.400	582.990

En Bancos c/c están depositados 51.461 miles de CZK, (2.134 miles de euros al tipo de cambio de cierre (2.070 miles de euros en 2021)), que se encuentran comprometidos al pago contingente que finalmente resulte de la inversión en la participación de Leo Express a. s. (véase nota 8).

En 2022 el Grupo presenta un saldo de 623.047 en “Otros activos líquidos equivalentes” correspondientes a inversiones formalizadas en depósitos a distintos plazos en entidades bancarias.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

14. Fondos propios

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

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.

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 2022 y 2021, son como sigue:

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes**

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Reservas de la Entidad Dominantes y de sociedades consolidadas

El detalle por sociedades de las reservas de la Entidad Dominante y de las sociedades en los ejercicios 2022 y 2021 es como sigue:

Denominación	2022 (miles de euros)					
	Saldo a 1 de enero de 2022	Bajas	Resultado 202 distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2022
Entidad Dominante	(297.996)	-	(10.981)	313	(1)	(308.665)
<u>Sociedades consolidadas por Integración global:</u>						
Renfe Mercancías	(289.537)	(6.777)	(60.139)	1.491	69	(354.893)
Pecovasa	28	-	(757)	-	1	(728)
Logirail	3.101	-	(182)	-	(27)	2.892
Renfe Viajeros	(159.259)	-	(266.041)	-	-	(425.300)
Renfe Fabricación y Mantenimiento.	(25.914)	-	(23.944)	6.372	2.855	(40.631)
Renfe Alquiler	5.585	-	2.753	-	1	8.339
Renfe of America	-	-	(38)	-	6	(32)
	<u>(465.996)</u>	<u>(6.777)</u>	<u>(348.348)</u>	<u>7.863</u>	<u>2.905</u>	<u>(810.353)</u>
<u>Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:</u>						
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	888	-	1.949	(1.949)	-	888
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.827	-	4.020	(1.163)	(2.747)	2.937
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.453	-	937	(937)	-	2.453
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.143	-	733	(733)	-	2.143
Elipos Internacional, S.A.	1.058	-	56	-	-	1.114
Construrail, S.A.	210	-	21	(21)	-	210
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(5.244)	-	-	-	-	(5.244)
Conte-Rail, S.A.	288	-	(22)	-	-	266
Alfil Logistics, S.A.	4.529	-	828	-	-	5.357
SEMAT	(5.009)	(294)	585	-	-	(4.718)
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	(2.608)	6.777	(4.169)	-	-	-
Railsider	(20.576)	-	1.536	(1.470)	-	(20.510)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	1.516	-	1.698	(1.590)	-	1.624
Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	(3)	-	(24)	-	-	(27)
CEAVMM	-	-	-	-	-	-
Eurofirma	75.946	-	1.149	(313)	121	76.903
Leo Express	-	-	-	-	-	-
	<u>58.418</u>	<u>6.483</u>	<u>9.297</u>	<u>(8.176)</u>	<u>(2.626)</u>	<u>63.396</u>
	<u>(705.574)</u>	<u>(294)</u>	<u>(350.032)</u>	<u>-</u>	<u>278</u>	<u>(1.055.622)</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Denominación	2021 (miles de euros)					Saldo a 31 de diciembre de 2021
	Saldo a 1 de enero de 2021	Bajas	Resultado 2020 distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	
Entidad Dominante	(307.605)	-	9.296	313	-	(297.996)
<u>Sociedades consolidadas por Integración global:</u>						
Renfe Mercancías	(250.228)	-	(40.408)	1.098	1	(289.537)
Pecovasa	1.351	(1.102)	(219)	-	(2)	28
Puerto Seco Ventastur .	(1.101)	1.102	(1)	-	-	-
Logirail	3.115	-	(5)	-	(9)	3.101
Renfe Viajeros	255.330	-	(414.720)	131	-	(159.259)
Renfe Fabricación y Mantenimiento.	7.065	-	(33.608)	629	-	(25.914)
Renfe Alquiler	3.008	-	2.576	-	1	5.585
	<u>18.540</u>	<u>-</u>	<u>(486.385)</u>	<u>1.858</u>	<u>(9)</u>	<u>(465.996)</u>
<u>Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:</u>						
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	587	-	305	-	(4)	888
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	93	-	2.734	-	-	2.827
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.729	-	629	(629)	(276)	2.453
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.979	-	165	-	(1)	2.143
Elipos Internacional, S.A.	1.158	-	31	(131)	-	1.058
Construrail, S.A.	210	-	1	(1)	-	210
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(5.244)	-	-	-	-	(5.244)
Conte-Rail, S.A.	352	-	75	(117)	(22)	288
Alfil Logistics, S.A.	4.031	-	498	-	-	4.529
SEMAT	(5.773)	-	764	-	-	(5.009)
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	2.297	-	(4.905)	-	-	(2.608)
Railsider	(20.429)	-	1.286	(980)	(453)	(20.576)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	628	-	888	-	-	1.516
Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	-	-	-	-	(3)	(3)
CEAVMM	-	-	-	-	-	-
Eurofima	74.916	-	1.279	(313)	64	75.946
	<u>57.534</u>	<u>-</u>	<u>3.750</u>	<u>(2.171)</u>	<u>(695)</u>	<u>58.418</u>
	<u>(231.531)</u>	<u>-</u>	<u>(473.339)</u>	<u>-</u>	<u>(704)</u>	<u>(705.574)</u>

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

	Miles de Euros	
	2.022	2.021
Reservas Entidad Dominante	(300.391)	(289.313)
Otras Reservas de la Entidad Dominante	(8.274)	(8.683)
Saldo al 31 de diciembre	<u>(308.665)</u>	<u>(297.996)</u>

“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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

b) 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 integración de la participación de la sociedad dependiente Renfe of America LLC, y de la sociedad asociada Leo Express Global a.s., es como sigue a 31 de diciembre:

	Miles de euros		
	Sociedades del grupo	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 1 de enero de 2021	(28)	-	(28)
Movimiento del ejercicio	25	56	81
Saldo al 31 de diciembre de 2021	(3)	56	53
Movimiento del ejercicio	99	25	124
Saldo al 31 de diciembre de 2022	96	81	177

c) Otros ajustes por cambios de valor

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

	Miles de euros			
	2.022		2.021	
	Sociedades puestas en equivalencia	Total	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 1 de enero	(13)	(13)	453	453
Ingresos y Gastos reconocidos en Patrimonio Neto	(867)	(867)	(466)	(466)
Saldo al 31 de diciembre	(880)	(880)	(13)	(13)

Los correspondientes a sociedades puestas en equivalencia, se corresponden en su totalidad con ajustes por valoración de activos financieros a valor razonable con cambios en patrimonio neto de la sociedad asociada Eurofima.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

d) Socios externos

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2022 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente:

	Miles de euros			31/12/2022
	31/12/2021	Resultado del ejercicio	Otros movimientos	
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	1.285	(27)	-	1.258
	<u>1.285</u>	<u>(27)</u>	<u>-</u>	<u>1.258</u>

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2021 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global fue el siguiente:

	Miles de euros			31/12/2021
	31/12/2020	Resultado del ejercicio	Otros movimientos	
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	1.414	(129)	-	1.285
Puerto Seco Ventastur, S.A.	84	-	(84)	-
	<u>1.498</u>	<u>(129)</u>	<u>(84)</u>	<u>1.285</u>

En el ejercicio 2021 se produjo la liquidación de la sociedad Puerto Seco Ventastur S.A.

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	
	2022	2021
Saldo al 1 de enero:		
Entidad Dominante y grupo	20.567	12.858
Sociedades puestas en equivalencia	111	33
Baja procedente de sociedades por puesta en equivalencia	(87)	(5)
Subvenciones concedidas en el ejercicio	18.434	11.099
Trasposos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(932)	(738)
Efecto impositivo	<u>(4.376)</u>	<u>(2.570)</u>
Saldo al 31 de diciembre	<u>33.717</u>	<u>20.678</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

En 2022 las principales subvenciones de capital registradas durante el ejercicio son las siguientes:

- La subvención concedida por la Comisión 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 2.228 miles de euros (7.241 miles de euros en 2021).
- El proyecto consistente en desarrollar un prototipo de tren bimodo (eléctrico + hidrógeno) que incluye tecnología de pila de combustible (FCH), por importe de 150 miles de euros (68 miles de euros en 2021).
- La subvención concedida dentro del ámbito del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) para la transformación digital, por importe de 15.613 miles de euros (3.157 miles de euros en 2021), cobrada junto con la parte de subvención reintegrable.
- La subvención concedida por el Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) para la adaptación de los sistemas informáticos de control, por importe de 317 miles de euros (436 miles de euros en 2021).
- El proyecto consistente en desarrollar un Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL), por importe de 126 miles de euros (106 miles de euros en 2021).

Del saldo al cierre del ejercicio, sin tener en cuenta las altas mencionadas en el párrafo anterior, las subvenciones más significativas son las procedentes de la Unión Europea de proyectos FEDER por un importe de 4.536 miles de euros (4.796 miles de euros en 2021).

Asimismo, el Grupo registra un saldo pendiente de cobro por la parte de las subvenciones consideradas, por importe de 33.739 miles de euros (34.019 miles de euros en 2021) (véase nota 19).

Con fecha 31 de mayo de 2017 se firmó el “Acuerdo de Traspaso de la unidad productiva autónoma Canal de Ventas”, de conformidad con lo previsto en el Acuerdo suscrito por Adif, RENFE-Operadora y Renfe Viajeros el 20 de enero de 2016. Este acuerdo contemplaba, entre otros aspectos, el arrendamiento 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 Sociedad ha pagado por anticipado el alquiler mencionado, por lo que al cierre del ejercicio tiene registrado en Periodificaciones a largo plazo un importe de 8.043 miles de euros (9.556 miles de euros en 2021) y en Periodificaciones a corto plazo un importe de 1.513 miles de euros (1.522 miles de euros en 2021) por este concepto.

Los traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de “Otras Subvenciones”, engloban las subvenciones concedidas por la Generalitat de Cataluña para financiar las inversiones recogidas en el “Plan de Acción”. Durante los años 2022 y 2021 no se concedieron nuevas subvenciones por la Generalitat de Cataluña. El importe total al cierre del ejercicio, una vez descontado el efecto impositivo, es de 706 miles de euros (751 miles de euros en 2021).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

16. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2022 es el siguiente:

	Miles de euros						Saldo Final
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Financiera	Trasposos	
<u>Provisiones a largo plazo</u>							
Obligaciones al personal							
- Premios de permanencia	6.139	732	-	(1.766)	265	(1.285)	4.085
- Indemnización por fallecimiento	1.828	-	-	(56)	-	(45)	1.727
- Reclamaciones laborales	30.813	5.885	-	(9.297)	-	2.690	30.091
- Plan de jubilaciones parciales	2.669	7.464	-	-	10	(5.750)	4.393
Actuaciones medioambientales	744	765	-	-	(3)	(589)	917
Por compromisos con terceros	15.931	5.677	-	-	-	-	21.608
Otras provisiones	91.629	772	-	(3.049)	12	(857)	88.507
	<u>149.753</u>	<u>21.295</u>	<u>-</u>	<u>(14.168)</u>	<u>284</u>	<u>(5.836)</u>	<u>151.328</u>
<u>Provisiones a corto plazo</u>							
Obligaciones al personal							
- Premios de permanencia	2.603	-	(2.522)	-	-	1.286	1.367
- Indemnización por fallecimiento	93	-	(55)	-	-	45	83
- Reclamaciones laborales	6.976	-	(1.349)	-	-	(2.690)	2.937
- Fondos de ayudas sociales	23	801	(824)	-	-	-	0
- Fondo planes empresas	52.121	58.181	(50.791)	(1.481)	0	0	58.030
- Plan jubilaciones parciales	4.959	-	(5.191)	-	-	5.750	5.518
Actuaciones medioambientales	1.036	-	(457)	-	-	589	1.168
Otras provisiones	3.186	5.881	(626)	(705)	-	856	8.592
	<u>70.997</u>	<u>64.863</u>	<u>(61.815)</u>	<u>(2.186)</u>	<u>0</u>	<u>5.836</u>	<u>77.695</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2021 es el siguiente:

	Miles de euros						Saldo Final
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Financiera	Trasposos	
Provisiones a largo plazo							
Obligaciones al personal							
- Premios de permanencia	8.617	832	(1)	(732)	56	(2.633)	6.139
- Indemnización por fallecimiento	1.920	-	-	(30)	-	(62)	1.828
- Reclamaciones laborales	11.054	21.968	-	(451)	-	(1.758)	30.813
- Fondo de colaboración	2.119	-	-	-	-	-	2.119
- Plan de jubilaciones parciales	1.591	3.573	-	(2.995)	29	(1.648)	550
Actuaciones medioambientales	1.421	5	-	-	15	(697)	744
Por compromisos con terceros	12.800	3.131	-	-	-	-	15.931
Otras provisiones	69.483	24.788	-	(599)	39	(2.082)	91.629
	<u>109.005</u>	<u>54.297</u>	<u>(1)</u>	<u>(4.807)</u>	<u>139</u>	<u>(8.880)</u>	<u>149.753</u>
Provisiones a corto plazo							
Obligaciones al personal							
- Premios de permanencia	1.988	(3)	(2.015)	-	-	2.633	2.603
- Indemnización por fallecimiento	103	-	(71)	-	-	61	93
- Reclamaciones laborales	6.944	-	(1.725)	-	-	1.757	6.976
- Fondo de colaboración	2.176	-	-	-	-	-	2.176
- Fondos de ayudas sociales	67	802	(846)	-	-	-	23
- Fondo planes empresas	53.996	52.514	(51.003)	(3.386)	-	-	52.121
- Plan jubilaciones parciales	4.838	-	(3.703)	-	-	1.648	2.783
Actuaciones medioambientales	1.285	-	(946)	-	-	697	1.036
Otras provisiones	1.740	(4)	(633)	-	-	2.083	3.186
	<u>73.137</u>	<u>53.309</u>	<u>(60.942)</u>	<u>(3.386)</u>	<u>-</u>	<u>8.879</u>	<u>70.997</u>

La provisión para “Premios de permanencia” recoge el importe de la obligación de las sociedades del Grupo, 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. Para los trabajadores que se encontraban en situación de jubilados a 31 de diciembre 2012 ha supuesto la aplicación de la provisión por valor de 55 miles de euros (71 miles de euros en 2021).

En el corto plazo, dentro del apartado “Fondo planes de empresa”, se recoge a 31 de diciembre de 2022 el valor actual de la estimación de los compromisos del Grupo con relación al Plan de Desvinculaciones 2023 (véase nota 4 p)). A 31 de diciembre de 2021 se recogía el correspondiente al Plan de Desvinculaciones 2022.

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 2022 conforme a los acuerdos suscritos en el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe (véase nota 4 p)).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

En “Reclamaciones laborales”, a 31 de diciembre de 2021 se mantenía a corto plazo una provisión de 4.914 miles de euros recogida en 2016, que contemplaba la aportación prevista al Tesoro Público en cumplimiento de lo 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. En el ejercicio 2022, considerando prescritos los plazos para la reclamación de la deuda, se ha cancelado la provisión.

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

El movimiento de la provisión por compromisos con terceros para el ejercicio 2022 es:

Sociedad	Miles de euros		
	Saldo inicial	Dotación	Saldo final
León Alta Velocidad 2003, S.A.	12	-	12
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	15.919	5.677	21.596
	<u>15.931</u>	<u>5.677</u>	<u>21.608</u>

El movimiento de la provisión por compromisos con terceros para el ejercicio 2021 fue:

Sociedad	Miles de euros		
	Saldo inicial	Dotación	Saldo final
León Alta Velocidad 2003, S.A.	12	-	12
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	12.788	3.131	15.919
	<u>12.800</u>	<u>3.131</u>	<u>15.931</u>

b) Contingencias y garantías

El Grupo tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 41.310 miles de euros para el ejercicio 2022 (35.405 miles de euros para el ejercicio 2021), 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 riales saudíes (SAR) (actualmente permanece vivo uno de ellos) por su participación en el Consorcio Hispano-Saudí encargado de la ejecución del proyecto Haramain del AVE La Meca-Medina y cuyo importe al tipo de cambio EUR/SAR de 31 de diciembre de 2022 asciende a 454 miles de euros (858 miles de euros en 2021).

El 21 de abril de 2021 se suscribió un nuevo aval en SAR como garantía de la explotación del servicio a prestar en Arabia, por un importe de 15.905 miles de euros al tipo de cambio EUR/SAR de 31 de diciembre de 2022.

El 28 de septiembre de 2020 se suscribió un aval en dólares estadounidenses (USD) como garantía con carácter de póliza de responsabilidad civil para los trabajos a realizar por RENFE-Operadora en Texas y cuyo importe, al tipo de cambio de cierre, es de 1.406 miles de euros (1.324 miles de euros en 2021).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

El 18 de diciembre de 2020 se suscribió también un aval en pesos mejicanos (MXN) para garantizar los trabajos a desarrollar en el proyecto Tren Maya y cuyo importe al tipo de cambio de cierre es de 396 miles de euros (357 miles de euros en 2021).

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 1.084 miles de euros (2.674 miles de euros para el ejercicio 2021), a 31 de diciembre de 2022.

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

En el ejercicio 2020 los compromisos de aportaciones asumidos por RENFE-Operadora derivados de las cartas de compromiso era de 2.000 miles de euros de principal y 378 miles de euros de intereses con la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A., compromiso que se ha cumplido en el ejercicio 2021.

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

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

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

A 31 de diciembre de 2022 la Entidad Dominante tiene aportado un importe de 10.211 miles de euros de los compromisos de este nuevo Convenio (mismo importe que en 2021). Con fecha 27 de diciembre de 2022, se ha firmado la Adenda modificativa del Convenio de 20 de noviembre de 2017, estableciéndose el siguiente calendario de pagos:

Año	Miles de euros
2017-2021	10.211
2022	-
2023	4.126
2024	5.538
2025	4.220
2026	3.814
2027	3.399
2028 – 2033	6.077
	<u>37.385</u>

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 la Entidad Dominante 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 (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, 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);

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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, registrándose un total de 42.310 miles de euros en el epígrafe de Otros Resultados de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del Grupo.

Con fecha 23 de julio y 21 de octubre de 2021 la Sala de la Audiencia Nacional desestimó los recursos contencioso-administrativos presentados por RENFE-Operadora y Renfe Mercancías contra la resolución dictada por la CNMC, encontrándose en trámite de elaboración de los recursos de casación y amparo correspondientes.

Ante estas resoluciones, la Dirección del Grupo consideró necesario incrementar la provisión asociada a esta multa hasta alcanzar el 100% del importe total de la misma. Por lo que el Grupo registró una dotación total de 22.782 miles de euros en el epígrafe de Otros Resultados de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, correspondiente al 100% del 35% del importe de las sanciones pendientes de provisionar. En consecuencia, a 31 de diciembre de los ejercicios 2021 y 2022, el Grupo presenta una provisión por este expediente por importe de 65.091 miles de euros.

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 miles de 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 registró 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.

Para el resto de los conceptos incluidos en el capítulo de “Otras provisiones” a largo plazo 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

17. Periodificaciones

Las periodificaciones a corto plazo se corresponden fundamentalmente con ingresos anticipados con un saldo por importe de 48.227 miles de euros para el ejercicio 2022 (36.071 miles de euros en 2021) que incluyen un importe de 43.873 miles de euros de venta anticipada de billetes de viajeros (28.692 miles de euros en 2021), 1.701 miles de euros de venta de bonos de viajes (2.172 miles de euros en 2021).

Además, se incluyen los ingresos anticipados por los cursos de conducción impartidos por la Entidad por importe de 2.516 miles de euros (4.958 miles de euros en 2021). (véase nota 24).

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			
	2022		2021	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos financieros a coste amortizado				
Deudas con entidades de crédito	5.159.085	787.366	4.760.414	1.032.537
Otros pasivos financieros	43.526	511.800	45.936	186.302
Deudas sociedades puestas en equivalencia	473	69	614	-
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores	-	601.648	-	570.447
Proveedores sociedades puestas en equivalencia	-	120.158	-	110.075
Otras cuentas a pagar	-	168.382	-	130.360
	<u>5.203.084</u>	<u>2.189.423</u>	<u>4.806.964</u>	<u>2.029.721</u>

El Grupo considera que a 31 de diciembre de 2022 y 2021 el valor contable de los pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

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

	Miles de euros			
	Pasivos financieros a coste amortizado		Total	
	2022	2021	2022	2021
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado	(29.693)	(35.982)	(29.693)	(35.982)
Gastos por pago aplazado a proveedores de inmovilizado (2)	-	(24)	-	(24)
	<u>(29.693)</u>	<u>(36.006)</u>	<u>(29.693)</u>	<u>(36.006)</u>

(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).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

19. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	2022		2021	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<i>No vinculadas</i>				
<i>Deudas con entidades de crédito</i>				
Principal de deudas con entidades de crédito	5.159.085	776.761	4.760.414	1.023.888
Intereses de deudas con entidades de crédito	-	10.605	-	8.649
	<u>5.159.085</u>	<u>787.366</u>	<u>4.760.414</u>	<u>1.032.537</u>
<i>Otros pasivos financieros</i>				
Otras deudas	37.109	1.117	40.572	1.790
Proveedores de inmovilizado	108	481.486	194	184.467
Fianzas y depósitos recibidos	6.309	29.197	5.170	45
	<u>43.526</u>	<u>511.800</u>	<u>45.936</u>	<u>186.302</u>
<i>Vinculadas</i>				
Otras deudas	473	-	-	-
Proveedores de inmovilizado grupo y asociadas	-	69	614	-
	<u>-</u>	<u>69</u>	<u>614</u>	<u>-</u>
Total	<u><u>5.203.084</u></u>	<u><u>1.299.235</u></u>	<u><u>4.806.964</u></u>	<u><u>1.218.839</u></u>

Deudas a largo plazo con entidades de crédito, a 31 de diciembre de 2022 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	
	2022	2021
Eurofima	1.684.100	1.559.100
BEI	1.642.935	1.524.742
Otros	1.832.050	1.676.572
	<u>5.159.085</u>	<u>4.760.414</u>

En 2022, se ha procedido a la refinanciación de deuda por 125.000 miles de euros (85.500 miles de euros en 2021) y se ha dispuesto de nuevos préstamos a largo plazo por 600.000 miles de euros (1.150.000 miles de euros en 2021) habiéndose amortizado préstamos por importe de 248.098 miles de euros (424.777 miles de euros en 2021).

De las nuevas disposiciones, 200.000 miles de euros corresponden a la disposición del préstamo con BEI firmado el 2 de diciembre de 2019, para la financiación de material destinado a unidades eléctricas de Cercanías Madrid.

En 2022 no se han amortizado las disposiciones a corto plazo (200.000 miles de euros en 2021) que se tenían a 31 de diciembre de 2021, encontrándose dispuestos a 31 de diciembre de 2022 un importe de 450.000 miles de euros (650.000 miles de euros en 2021).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

La Entidad dominante tiene contratadas líneas de crédito por un disponible total de 305.000 miles de euros (495.000 miles de euros en 2021 del que no se ha dispuesto a 31 de diciembre de 2022 (200.000 miles de euros dispuestos en 2021).

Por otra parte, la Entidad dominante mantiene créditos a corto plazo por importe de 450.000 miles de euros (600.000 miles de euros en 2021).

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es la siguiente:

Miles de euros			
2022		2021	
Año	Importe	Año	Importe
2024	499.413	2023	326.350
2025	473.276	2024	499.434
2026	592.901	2025	273.297
2027	497.107	2026	592.922
2028	520.607	2027	297.110
Posteriores	2.575.781	Posteriores	2.771.301
	5.159.085		4.760.414

El coste medio del endeudamiento de RENFE-Operadora en 2022 ha sido el 0,50% (0,44% en 2021).

El tipo medio nominal ponderado a 31 de diciembre de 2022 es el 0,71% (0,44% a 31 de diciembre de 2021), representando los préstamos a tipo de interés fijo el 84% del importe total (98% a 31 de diciembre de 2021).

Los préstamos con Eurofima se encuentran garantizados con determinados activos de material rodante de Renfe Viajeros.

El apartado de "Otras Deudas" no corrientes recoge la deuda a largo plazo con terceros por obligaciones judiciales por importe de 3.094 miles de euros (4.127 miles de euros en 2021). También incluye las subvenciones concedidas por la Unión Europea, que aún no pueden ser calificadas como no reintegrables:

- En el ámbito de los Proyectos CEF (*Connecting Europe Facility*), destinadas a un "Estudio de demostración de la infraestructura asociada a una innovadora solución de tracción de GNL en operaciones ferroviarias" por 819 miles de euros (945 miles de euros en 2021).
- En el ámbito de los Proyectos CEF (*Connecting Europe Facility*), para la "Instalación y actualización del ERTMS Nivel 2 Base 3" en el material ferroviario por importe de 22.653 miles de euros (25.038 miles de euros en 2021).
- Para el proyecto consistente en desarrollar un prototipo de tren bimodo (eléctrico + hidrógeno) que incluye tecnología de pila de combustible (FCH), por importe de 553 miles de euros (740 miles de euros en 2021).
- En el ámbito de ayudas del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) para la transformación digital, por importe de 10.371 miles de euros (10.043 miles de euros en 2021), cobrada junto con la parte de subvención reclasificada a no reintegrable.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Estas subvenciones al cierre del ejercicio presentan un saldo pendiente de cobro por importe de 33.739 miles de euros (34.019 miles de euros en 2021) (véase nota 15).

Dentro de “Proveedores de inmovilizado” figura como corriente un importe de 108.108 miles de euros (104.462 miles de euros en 2021), correspondiente al anticipo por venta de inmovilizado que surge al haber recibido la nueva BMI de Valladolid (véase nota 6).

20. Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Grupo y asociadas		
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia (nota 28)	120.158	110.075
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	601.648	570.447
Acreedores varios	146.916	112.834
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	21.466	17.526
Otras deudas con las Administraciones Públicas (nota 22)	53.049	42.089
Total	943.237	852.971

En el apartado de No vinculadas, la deuda más destacada es con Adif por un total de 135.463 miles de euros (135.665 miles de euros en 2021) y Adif Alta Velocidad por un total de 292.642 miles de euros (262.040 miles de euros en 2021) 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.

Igualmente destacan las deudas contraídas por importe de 13.250 miles de euros (11.930 miles de euros en 2021) y el saldo del anticipo recibido pendiente de aplicar a la facturación por importe de 229 miles de euros (309 miles de euros en 2021), ambos relativos al Proyecto Haramain.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

En relación con la información sobre el periodo medio de pago a proveedores para los ejercicios 2022 y 2021 ha sido la siguiente:

	2022	2021
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	56,14	62,51
Ratio de las operaciones pagadas	60,12	67,57
Ratio de las operaciones pendientes de pago	31,04	35,53
	Miles de Euros	Miles de Euros
Total pagos realizados	1.990.516	1.359.939
Total pagos pendientes	315.100	255.250

El plazo máximo legal de pago aplicable al Grupo en los ejercicios 2022 y 2021 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 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.

Adicionalmente, de acuerdo con lo establecido en la Disposición adicional tercera de la Ley 15/2010, a continuación, se detalla la información relativa al volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores, correspondiente al ejercicio 2022:

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
Miles de euros	Número	% sobre el total de pagos	% sobre total de facturas
1.220.453	68.902	61,3%	57,6%

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

22. Situación fiscal

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

	Miles de euros			
	2022		2021	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	1.388	-	2.021	-
Activos por impuesto corriente (nota 12)	-	117	-	53
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota12)	-	182.488	-	185.961
	<u>1.388</u>	<u>182.605</u>	<u>2.021</u>	<u>186.014</u>

	Miles de euros			
	2022		2021	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	13.145	-	9.358	-
Por retenciones practicadas	-	48.212	-	19.958
IVA y similares	-	1.285	-	959
Seguridad Social	-	3.528	-	21.148
Otros	-	24	-	24
	<u>13.145</u>	<u>53.049</u>	<u>9.358</u>	<u>42.089</u>

Al 31 de diciembre de 2022 y 2021 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, S.M.E, S.A., Renfe Mercancías, S.M.E, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E, S.A., Renfe Alquiler, S.M.E, S.A. y Logirail, S.M.E, S.A., 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 Renfe Mercancías, S.M.E, S.A., se incorpora al grupo fiscal.

Para los períodos impositivos que se iniciaran a partir del 1 de enero de 2018, a través de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado, que entró en vigor el 5 de julio de 2018, se modificó la regulación del pago fraccionado de la modalidad del artículo 40.3 de la Ley del Impuesto estableciendo, para los sujetos pasivos con una cifra de negocios a partir de 10 millones de euros, un tipo de gravamen del pago fraccionado del 24% para las entidades que tributan al tipo del 25% así como un importe mínimo del 23 por 100 del resultado contable positivo del período correspondiente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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	
	2022	2021
Ajuste ejercicios anteriores	213	(121)
Impuesto corriente del ejercicio	175	(85)
Impuesto diferido	38	44
Total impuesto sobre Sociedades	426	(162)

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 2022 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros						Total
	2022						
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos			
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto	
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-	(90.176)	(90.175)	13.501	(1.098)	12.403	(77.772)
Impuesto sobre sociedades	426	-	426	4.493	(77)	4.416	4.842
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos			(89.749)			16.819	(72.930)
Diferencias permanentes							
De la Sociedad individual	3.484	(13.932)	(10.448)	-	-	-	(10.448)
De los ajustes de consolidación	15.642	(27.753)	(12.111)	867	(165)	702	(11.409)
Diferencias temporarias:							
De la Sociedad individual							
- con origen en el ejercicio	90.052	-	90.052	-	(105)	(105)	89.947
- con origen en ejercicios anteriores	2.351	(90.930)	(88.579)	308	(17.724)	(17.416)	(105.995)
Base imponible (Resultado fiscal)			(110.835)			-	(110.835)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Bases imponibles aportadas por las entidades integrantes del grupo:

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:

	Miles de euros
- RENFE-Operadora	16.811
- Renfe Viajeros	(69.861)
- Renfe Mercancías	(42.923)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	(21.351)
- Renfe Alquiler	4.981
- Logirail.	1.629
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	(216)
Total base imponible del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas grupo fiscal RENFE	(110.930)
Reducción por reserva de capitalización	-
Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	-
Total base imponible del grupo fiscal	(110.930)
Bases imponibles aportadas por el resto de las sociedades del grupo ajenas al grupo fiscal (Renfe of America):	95
Total base imponible del grupo	(110.835)

En el ejercicio 2021 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros						Total
	2021						
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos			
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto	
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-	(350.161)	(350.161)	8.110	(706)	7.404	(342.757)
Impuesto sobre sociedades	-	(162)	(162)	2.674	(79)	2.595	2.433
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos			(350.323)			9.999	(340.324)
Diferencias permanentes							
De la Sociedad individual	25.975	(6.656)	19.319	-	-	-	19.319
De los ajustes de consolidación	7.883	(20.760)	(12.877)	465	(187)	278	(12.599)
Diferencias temporarias:							
De la Sociedad individual							
- con origen en el ejercicio	94.759	-	94.759	-	(104)	(104)	94.655
- con origen en ejercicios anteriores	2.268	(84.501)	(82.233)	316	(10.489)	(10.173)	(92.406)
Base imponible (Resultado fiscal)			(331.355)			-	(331.355)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Bases imponibles aportadas por las entidades integrantes del grupo:

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:

	Miles de euros
- RENFE-Operadora	11.297
- Renfe Viajeros	(266.945)
- Renfe Mercancías	(49.521)
- Renfe Fabricación y Mantenimiento	(28.661)
- Renfe Alquiler	3.505
- Logirail.	(81)
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	(911)
Total base imponible previa del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas grupo fiscal RENFE	(331.317)
Reducción por reserva de capitalización	-
Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	-
Total base imponible del grupo fiscal	(331.317)
Bases imponibles aportadas por el resto de sociedades del grupo ajenas al grupo fiscal (Renfe of America):	(38)
Total base imponible del grupo	(331.355)

La Entidad no ha soportado retenciones y pagos a cuenta en el ejercicio 2022, al igual que en el ejercicio 2021.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2022 y 2021 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 de Renfe of America y por la integración por puesta en equivalencia de Leo Express Global a.s. y el diferimiento fiscal del beneficio por la venta de los derechos de uso (véanse notas 5 y 6).

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 31.12.2020	2.640	7.337
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(611)	(647)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	(8)	2.668
Saldo a 31.12.2021	2.021	9.358
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(626)	(665)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	(7)	4.452
Saldo a 31.12.2022	1.388	13.145

Las diferencias permanentes del Grupo del ejercicio 2022 ascienden a un importe total negativo de 10.448 miles de euros siendo las más significativas: i) un ajuste negativo por importe de 12.364 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 1.084 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 688 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente de la Entidad Dominante en los Estados Unidos en el Estado de Texas; iv) un ajuste negativo por importe de 438 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en México;

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

v) un ajuste positivo por importe de 2.198 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; vi) un ajuste positivo de 517 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente; (vii) un ajuste positivo neto por importe de 35 miles de euros por otras correcciones al resultado contable; y ajustes de consolidación por importe neto negativo de 12.111 miles de euros.

Las diferencias permanentes del Grupo del ejercicio 2021 ascienden a un importe total positivo de 19.319 miles de euros siendo las más significativas: i) un ajuste negativo por importe de 6.050 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste positivo por importe de 516 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 180 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente en los Estados Unidos en el Estado de Texas; iv) un ajuste negativo por importe de 146 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente en México; v) un ajuste positivo por importe de 2.103 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; vi) un ajuste positivo de 295 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente; (vii) un ajuste positivo por importe de 22.782 miles de euros por otras correcciones al resultado contable; y ajustes de consolidación por importe neto negativo de 12.877 miles de euros.

Las diferencias temporarias del ejercicio 2022 ascienden a un importe total positivo de 1.473 miles de euros (importe total positivo de 12.526 miles de euros en el ejercicio 2021). Entre ellas se incluyen las siguientes:

- Ajuste positivo de 2.351 miles de euros (2.268 miles de euros en 2021) 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 16.551 miles de euros (16.551 en el ejercicio 2021) 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 65.679 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias (56.116 miles de euros en el ejercicio 2021), y un ajuste negativo por importe de 57.488 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (61.089 miles de euros en el ejercicio 2021).
- Ajuste positivo por importe de 8.444 miles de euros por dotaciones fiscalmente no deducibles a provisiones por riesgos y gastos por obligaciones asumidas con sociedades participadas directa o indirectamente (ajuste positivo por importe de 7.014 miles de euros y ajuste negativo por importe de 1.103 miles de euros en el ejercicio 2021).
- Respecto de la deducibilidad de gastos financieros, en el ejercicio 2022 no se ha practicado ajuste fiscal alguno por gastos financieros netos no deducibles generados en el ejercicio (ajuste positivo de 14.133 miles de euros en el ejercicio 2021).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

La conciliación del gasto por impuesto y el resultado contable del 2022 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2022		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(90.175)	12.434	(77.741)
Impuesto sobre beneficio	426	4.416	4.842
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	(89.749)	16.850	(72.899)
Impuesto al 25%	(22.437)	4.213	(18.225)
<i>Efectos en cuota:</i>			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(3.091)	-	(3.091)
Exención Beneficios	(381)	-	(381)
Diferencias de consolidación	(3.484)	167	(3.317)
Otros ajustes fiscales	(11)	(26)	(37)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	129	-	129
Donativos	549	-	549
Rentas negativas no deducibles	172	-	172
Otros ajustes fiscales	22.513	-	22.513
Diferencias de consolidación	1.063	-	1.063
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión Amortización no deducida	(4.137)	-	(4.137)
Otros ajustes fiscales	(18.594)	(4.354)	(22.948)
Derechos de uso	588	-	588
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	38	-	38
Crédito fiscal del ejercicio no reconocido	27.733	-	27.733
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(588)	-	(588)
Gasto por impuesto sobre beneficios Sucursal México	131	-	131
Gasto por impuesto sobre beneficios Renfe of America	20	-	20
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	213	-	213

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

La conciliación del gasto por impuesto y el resultado contable del 2021 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2021		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(350.161)	7.404	(342.757)
Impuesto sobre beneficio	(162)	2.596	2.434
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	(350.323)	10.000	(340.323)
Impuesto al 25%	(87.581)	2.500	(85.081)
<i>Efectos en cuota:</i>			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(1.513)	-	(1.513)
Exención Beneficios	(152)	-	(152)
Diferencias de consolidación	(2.866)	76	(2.790)
Otros ajustes fiscales	-	(33)	(33)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	72	-	72
Donativos	526	-	526
Rentas negativas no deducibles	148	-	148
Otros ajustes fiscales	29.449	-	29.449
Diferencias de consolidación	178	-	178
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión Amortización no deducida	(4.138)	-	(4.138)
Otros ajustes fiscales	(16.987)	(2.543)	(19.530)
Derechos de uso	567	-	567
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	72	-	72
Crédito fiscal del ejercicio no reconocido	82.751	-	82.751
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(567)	-	(567)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	(41)	-	(41)

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

	31.12.2022	31.12.2021
Renfe-Operadora	9.658	9.658
Renfe Viajeros	1.288.726	1.231.146
Renfe Fabricación	459.494	441.884
Renfe Mercancías	728.384	692.989
Pecovasa	1.394	1.219
Logirail	8	-

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

La Entidad puede compensar las bases impositivas 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 impositivas negativas hasta un importe mínimo de 1 millón de euros.

Las deducciones pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2022 y de 2021 son las siguientes:

	Renfe-Operadora		Viajeros		Mercancías		Fabricación		Alquiler		Pecovasa	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Deducción por doble imposición de dividendos	1.163	1.163	-	-	435	435	2.665	2.665	-	-	-	-
Deducción por doble imposición internacional	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Deducción por aportaciones a entidades sin fines lucrativos	2.369	1.481	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Deducción por actividades de I+D+i	12	12	303	303	-	-	4	4	-	-	-	-
Deducción por reversión de medidas temporales (D.T.37 LIS)	153	102	1.923	1.282	159	106	223	149	23	15	4	2

Los importes de las deducciones pendientes están ajustados al tipo impositivo del 25%, aplicable en el ejercicio 2022.

Tanto las bases impositivas 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 2022 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. Las deducciones por actividades de I+D+i podrán aplicarse en los 18 ejercicios siguientes al de generación.

Las deducciones por aportaciones a entidades sin fines lucrativos pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2022 se desglosan de la forma siguiente en función de su ejercicio de generación:

Ejercicio de origen	Renfe-Operadora	Viajeros
	Miles de euros	Miles de euros
2019	53	2
2020	685	-
2021	752	-
2022	879	-

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

La Entidad Dominante, como consecuencia de su actividad en Arabia Saudí a través de su sucursal en este país, no satisface ningún impuesto de naturaleza directa en ese país.

En lo referente a la actividad realizada en los Estados Unidos por la Entidad Dominante, la actividad desarrollada a través de su establecimiento permanente está gravada con el impuesto sobre la renta federal, por el que en ejercicio 2022 no se determina ningún gasto o ingreso por este concepto, si bien se registra el gasto por impuesto final correspondiente al ejercicio 2021, por un importe de 6 miles de euros, satisfecho a la hacienda federal norteamericana en el ejercicio 2022.

En lo referente a México, la actividad realizada en este país por la Entidad Dominante a través de su sucursal está gravada con el impuesto sobre la renta federal. En el ejercicio 2022 se determina un gasto por este concepto, por importe de 131 miles de euros, resultado de aplicar al beneficio de la sucursal el tipo de gravamen vigente del 30%. Asimismo, se registra un importe de 115 miles de euros correspondiente al gasto por impuesto final correspondiente al ejercicio 2021, satisfecho a la hacienda federal mexicana en el ejercicio 2022.

Finalmente, se ha registrado un gasto por efecto de retención en la fuente pagada en Kenia por la Entidad Dominante en el ejercicio 2021, por importe de 10 miles de euros. Este impuesto satisfecho en la fuente en Kenia ha dado lugar a la correspondiente deducción por doble imposición internacional, que se ha considerado generada en el mismo ejercicio 2021.

(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 2022 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2018 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 dominante considera que dichos pasivos, caso de producirse, no serían de importe relevante y no afectarían significativamente a las cuentas anuales consolidadas.

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

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 2022 y 2021, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2022	2021
Ingresos de viajeros por venta de títulos de transporte		
<u>Servicio Comercial</u>		
AVE-Larga Distancia	1.331.788	795.339
	<u>1.331.788</u>	<u>795.339</u>
<u>Obligación de Servicio Público</u>		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	146.439	171.145
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	131.965	134.754
Resto de Cercanías y Media Distancia	273.209	209.355
	<u>551.613</u>	<u>515.254</u>
	<u>1.883.401</u>	<u>1.310.593</u>
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	<u>216.476</u>	<u>190.123</u>
Ingresos por alquiler de material ferroviario y otros conceptos	<u>30.881</u>	<u>30.378</u>
Total importe neto de la cifra de negocios	<u>2.130.758</u>	<u>1.531.094</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

24. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2022 y 2021, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2022	2021
Subvenciones de explotación	1.705.606	1.460.377
Convenios con Adif	26.467	25.231
Ingresos accesorios	125.742	113.193
	1.857.815	1.598.801

El detalle de subvenciones de explotación es:

	Miles de euros	
	2.022	2.021
<u>Compensación de los servicios competencia de la AGE</u>		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	397.249	377.328
Obligaciones de servicio público de Cercanías	594.721	605.680
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	126.988	123.895
Subvención gratuidad abonos 2022	149.246	
	1.268.204	1.106.903
<u>Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la AGE</u>	-	-
<u>Compensación de los servicios públicos competencia de la Generalitat de Cataluña</u>		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	73.903	71.274
Obligaciones de servicio público de Cercanías	266.897	253.508
Subvención gratuidad abonos 2022	43.579	-
	384.379	324.782
<u>Obligaciones de servicio público ejercicios anteriores de la Generalitat de Cataluña</u>	-	-
	1.652.583	1.431.685
Total subvenciones por servicios de transporte ferroviario sujetos a OSP		
Otras subvenciones de explotación	53.023	28.692
	1.705.606	1.460.377

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Subvenciones de Comunidades Autónomas		
Junta de Extremadura	2.607	220
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	25.955	25.848
Diputación General Aragón	2.747	1.885
Agencia Obra Pública Junta de Andalucía	1.030	-
	32.339	27.953
Otras subvenciones e ingresos asimilados	20.684	739
Total Otras subvenciones de explotación	53.023	28.692

En el ejercicio 2022, el epígrafe “Otras subvenciones e ingresos asimilados” recoge 20.235 miles de euros por subvención al gasoil. En dicho epígrafe, se recogían en 2021 554 miles de euros por la compensación de 2019 de la Autoridad Territorial de Transporte de Gipuzkoa.

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Ingresos alquiler material rodante convenio Mercancías - Infraestructura	3.450	3.445
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	7.091	-
Otros servicios prestados a Adif	457	355
Ingresos convenio Mercancías – Circulación	487	852
Ingresos convenio Títulos de Transporte	235	111
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	14.747	20.468
	26.467	25.231

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Alquileres y cánones	19.579	12.392
Servicios a terceros	58.928	58.199
Indemnizaciones y similares	24.813	24.960
Comisiones	4.908	3.935
Otros	17.514	13.707
	125.742	113.193

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 Dominante (Proyecto Haramain). En el ejercicio 2022 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 41.315 miles de euros (45.242 miles de euros en 2021), que han sido obtenidos aplicando el método del grado de avance, independientemente de la facturación certificada y los anticipos recibidos (véanse notas 12 (b) y 20).

Asimismo, se encuentran recogidos en este epígrafe los ingresos correspondientes al asesoramiento para la puesta en funcionamiento del proyecto de Alta Velocidad que unirá las ciudades de Houston y Dallas, en el estado de Texas de Estados Unidos por un importe de 2.074 miles de euros (1.659 miles de euros en 2021), y el asesoramiento para la operación y supervisión del proyecto Tren Maya en México por importe 1.353 miles de euros (1.024 miles de euros en 2021).

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

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

Según el contrato principal, la duración base del contrato en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros (fase OPEX), que ha comenzado en el ejercicio 2021. 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 y 12 meses anteriores a la terminación del plazo inicial de 12 años.

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

El epígrafe “Otros” recoge fundamentalmente los ingresos de formación, donde se incluyen cursos de conducción impartidos por la Entidad dominante 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

25. Gastos de personal

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	760.455	682.301
Dotación Planes de empresa	58.181	52.515
Total sueldos, salarios y asimilados	818.636	734.816
Cargas sociales		
Seguridad Social	242.147	218.127
Otros gastos sociales	10.246	9.337
Total cargas sociales	252.393	227.464
Exceso de Provisiones	(12.602)	(7.595)
Total Gastos de personal	1.058.427	954.685

En el ejercicio 2022, conforme a los acuerdos alcanzados, y las condiciones establecidas por el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe y confirmadas por el III, así como las 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 2023, habiéndose ejecutado los correspondientes al ejercicio anterior.

La provisión registrada a 31 de diciembre de 2022 por el Plan de Desvinculaciones para el ejercicio 2023 ha ascendido a 58.030 miles de euros (52.121 miles de euros en el ejercicio 2021) y contempla un total de 714 bajas estimadas en el Grupo (685 bajas en el ejercicio 2021).

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- 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:

	2022	2021
Directivos	12	12
Estructura	1.990	1.930
Mandos Intermedios	1.252	1.305
Conducción	5.232	4.976
Comercial	3.766	3.357
Gestión	3.748	1.920
Talleres (Operativos)	2.473	2.329
	<u>18.473</u>	<u>15.829</u>

El número medio de empleados con discapacidad mayor o igual del 33% (o calificación equivalente local), durante los ejercicios 2022 y 2021, desglosado por categorías, es como sigue:

	2022	2021
Estructura	19	20
Mandos Intermedios	23	24
Conducción	11	12
Comercial	109	95
Gestión	144	55
Talleres	26	26
	<u>332</u>	<u>232</u>

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

	2022		2021	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	4	8	4	8
Estructura	648	1.406	579	1.380
Mandos Intermedios	236	1.074	242	1.100
Conducción	425	4.895	301	4.618
Comercial	1.433	2.673	911	2.401
Gestión	2.160	2.125	1.607	1.713
Talleres (Operativos)	139	2.366	131	2.107
	<u>5.045</u>	<u>14.547</u>	<u>3.775</u>	<u>13.327</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

26. Otros gastos de explotación

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Alquileres y cánones (nota 31)	29.854	34.628
Reparaciones y conservación	497.272	449.193
Servicios de profesionales	26.077	32.515
Transportes	3.433	5.304
Primas de seguros	5.075	5.139
Servicios bancarios	7.238	4.288
Publicidad y propaganda	28.118	18.737
Energía eléctrica de tracción	580.500	325.467
Combustible de tracción	35.017	18.725
Energía usos distintos de tracción	46.062	25.408
Otros suministros	4.753	7.077
Cánones Adif	1.098.759	933.834
Otros servicios	274.772	262.632
Total Servicios exteriores	2.636.930	2.122.947
Variación de provisiones por operaciones comerciales	2.525	434
Tributos	6.916	5.767
Total Otros gastos de explotación	2.646.371	2.129.148

En el ejercicio 2022, en el capítulo de “Reparaciones y Conservación”, recoge las operaciones por mantenimiento y reparaciones del material rodante conforme a los principales contratos firmados por el Grupo cuyo importe asciende a 363.541 miles de euros (304.248 miles de euros en el ejercicio 2021).

En este mismo capítulo también se incluyen los gastos por operaciones de limpieza de material rodante con otros proveedores por un importe de 39.990 miles de euros (55.120 miles de euros en 2021).

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.

El incremento en el capítulo de “Publicidad y Propaganda” se corresponde principalmente con la contratación de nuevas campañas derivadas de la entrada en vigor de los RDL 11/2022, de 25 de junio, y 14/2022, 1 de agosto, en los que se regula la aplicación de gratuidad y descuentos para determinados títulos de transporte.

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 y Adif AV 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 2022 ascienden en conjunto a 642.160 miles de euros (359.761 miles de euros en el ejercicio 2021). El incremento en estos capítulos es derivado por el aumento de los precios de la energía y la recuperación de la actividad en el ejercicio 2022.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

En el capítulo de “Otros servicios”, se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 107.042 miles de euros (110.870 miles de euros en el ejercicio 2021), 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 62.921 miles de euros (59.959 miles de euros en 2021). También se encuentran registrados los gastos derivados del Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí por valor de 10.355 miles de euros (8.220 miles de euros en el ejercicio 2021). En relación con los gastos consorciales de este proyecto, en el ejercicio 2022 ascienden a 5.517 miles de euros (4.084 miles de euros en el ejercicio 2021). Igualmente, en el ejercicio 2022 se incluyen los gastos relacionados con el equipamiento en talleres por importe de 4.838 miles de euros (4.136 miles de euros en el ejercicio 2021).

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 26.770 miles de euros en el ejercicio 2022 (40.050 miles de euros en 2021), y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2022	2021
Alquileres y cánones	1.726	2.991
Reparaciones y conservación	1.353	1.456
Transportes	142	291
Suministros	2.199	3.359
Otros Servicios	21.350	31.953
	26.770	40.050

En el capítulo de “Otros Servicios”, incluidos en convenios con Adif, las operaciones más relevantes corresponden al servicio en estaciones ACERCA que sustituye al antiguo ATENDO y que en el ejercicio 2021 fue prestado por Adif por importe de 13.246 miles de euros. La disminución que se observa en este capítulo es debido a que los gastos por el servicio ACERCA desde el mes de abril 2022 se registran en otros servicios sin convenio ADIF por importe de 12.766 miles de euros.

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2022 y 2021 de la Entidad Dominante es realizada por la IGAE, RENFE-Operadora no presenta gasto alguno por este concepto. El resto de las sociedades dependientes presentan un gasto por este concepto por importe de 182 miles de euros para el ejercicio 2022 (203 miles de euros en el ejercicio 2021).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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	
	2022	2021
<i>a) Ingresos financieros:</i>		
Intereses de créditos a empresas asociadas	155	177
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	91	80
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	294	-
Dividendos otras empresas	966	1.340
Otros ingresos financieros	3.487	3.613
Incorporación al activo de gastos financieros	5.865	2.053
Total ingresos financieros	10.858	7.263
<i>b) Gastos financieros:</i>		
Financiación recibida	(29.744)	(35.982)
Otros gastos financieros	(464)	(620)
Actualizaciones de valor	(289)	(139)
Total gastos financieros	(30.497)	(36.741)
<i>c) Diferencias de cambio:</i>		
Negativas	(11.584)	(3.007)
Positivas	23.612	8.269
Total diferencias de cambio	12.028	5.262
<i>d) Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros:</i>		
Deterioro y pérdidas	(8.599)	(5.940)
Total por Deterioros y enajenaciones de instrumentos financieros	(8.599)	(5.940)
Total Resultado financiero	(16.210)	(30.156)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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	
	2022	2021	2022	2021
a) Inversiones en sociedades puestas en equivalencia				
- Créditos concedidos	2.064	2.064	975	918
- Otros Activos financieros	-	-	32.903	24.951
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
- Sociedades puestas en equivalencia	-	-	49.938	30.723
c) Deudas con entidades de crédito				
- Préstamos recibidos	1.684.100	1.559.100	1.604	126.303
d) Deudas sociedades puestas en equivalencia				
- Proveedores de Inmovilizado	-	-	69	-
- Deudas a C/P	473	614	-	-
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
- Sociedades puestas en equivalencia	-	-	120.158	110.075

a) Créditos y otros activos financieros a sociedades puestas en equivalencia

El detalle de los créditos concedidos es el siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2022	2021	2022	2021
Empresas Asociadas				
Sociedad de Estudios y Explotación de Material, S.A.	2.064	2.064	27	29
Consorcio Español AV Meca-Medina, S.A.	-	-	923	889
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	-	-	25	-
	2.064	2.064	975	918

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

El detalle de otros activos financieros es el siguiente:

	Miles de euros	
	Corriente	
	2022	2021
Empresas Asociadas		
Consortio Español AV Meca-Medina, S.A..	32.903	24.617
Otros	-	334
	<u>32.903</u>	<u>24.951</u>

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	
	2022	2021
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	-	1.580
Alfil Logistics S.A.	1	-
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	386	456
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	980	791
Construrail, S.A.	155	59
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.560	2.355
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.919	765
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A	155	150
Spanish Saudi Train Project Co LTD	37.101	20.677
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	903	712
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	496	78
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	3.229	827
Elipsos Internacional	-	40
ConteRail, S.A.	1	122
Railsider Atlántico S.A.	1.109	1.227
Rail Mediterráneo SA	943	884
Total saldos deudores con partes vinculadas	<u>49.938</u>	<u>30.723</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 la sociedad puesta en equivalencia Eurofima (véase nota 20).

	Miles de euros			
	2022		2021	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Préstamos recibidos de Eurofima	1.684.100	-	1.559.100	125.000
Gastos de formalización	-	-	-	(38)
Intereses a pagar	-	1.604	-	1.341
Total	1.684.100	1.604	1.559.100	126.303

d) Deudas sociedades puestas en equivalencia

	Miles de euros	
	2022	2021
No corriente		
Leo Express Global a.s.	473	614
Corriente		
Proveedores de Inmovilizado empresas multigrupo y asociadas		
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	69	-
	69	-

e) Acreedores comerciales, empresas multigrupo y asociadas

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

	Miles de euros	
	2022	2021
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	12.968	14.499
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	21.430	20.312
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	19.120	18.886
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.551	2.729
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	768	752
Conte Rail, S.A.	24	44
Elipsos Internacional	231	176
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	56	84
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (TRANSFESA)	-	630
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.211	-
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	1	1

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Construrail, S.A.	358	54
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	29.403	28.126
Spanish Saudi Train Project Co LTD	28.593	22.459
Alfil Logistics, S.A.	338	1.259
Railsider Mediterráneo S.A.	40	-
Railsider Atlántico S.A.	66	64
	120.158	110.075

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	
	2022	2021
Cifra de negocio y otros ingresos	40.218	34.971
Intereses de Créditos	16.299	1.328
Total ingresos	56.517	36.299
Gastos		
Otros servicios recibidos	201.735	166.425
Gastos financieros	8.316	100
Total Gastos	210.051	166.525
Inversiones		
Adquisiciones inmovilizado	57	11.653
Enajenaciones de Inmovilizado	(140)	2.854
Total Inversiones	(83)	14.507
Otros		
Garantías recibidas	11.498	9.422
Garantías prestadas	(1.589)	233

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

Las remuneraciones a los Administradores, en concepto de dietas, ascienden a 176 miles de euros en el ejercicio 2022 (177 miles de euros en el ejercicio 2021), de los cuales 49 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (57 miles de euros en 2021). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 328 miles de euros en el ejercicio 2022 (318 miles de euros en el ejercicio 2021).

Al 31 de diciembre de 2022 existen saldos acreedores con los Administradores por valor de 1 miles de euros (3 miles de euros en 2021). Las aportaciones realizadas por la Entidad Dominante en concepto de primas por seguro de vida y accidente ascienden a 434 euros en el ejercicio 2022 (420 euros en el ejercicio 2021).

Los miembros de la Alta Dirección de la Entidad Dominante han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2022 por importe de 832

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

miles de euros (842 miles de euros en el ejercicio 2021). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 836 euros en el ejercicio 2022 (848 euros en el ejercicio 2021).

La Entidad Dominante 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 108 miles de euros (24 miles de euros en 2021), de los cuales la entidad ha repercutido gasto a las sociedades del grupo por 65 miles de euros (15 miles de euros en 2021).

No existen ni al 31 de diciembre de 2022 ni al 31 de diciembre de 2021 anticipos ni créditos, ni avales concedidos a los Administradores y la Alta Dirección de la Entidad, ni obligaciones en materia de pensiones contraídas con los mismos o con anteriores administradores o directivos.

Los Administradores de la Entidad Dominante a la fecha de formulación de estas cuentas anuales están compuestos por 10 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2022 frente a 13 hombres y 3 mujeres en el ejercicio 2021.

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 2022 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 1.447 miles de euros (643 miles de euros en 2021), según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2022	2021
Gestión y tratamiento de aguas residuales	1	1
Gestión y tratamiento de suelos	20	9
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	589	561
Gestión y tratamiento de residuos varios	69	65
Provisión otras responsabilidades medioambientales	765	5
Otros	3	2
	<u>1.447</u>	<u>643</u>

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:

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

- Caracterización de suelos: investigaciones cuyo objeto es determinar si existe contaminación de suelos o aguas subterráneas. Incluyen las siguientes fases:
 - Investigaciones para identificar la existencia de contaminantes en concentraciones superiores a los niveles genéricos de referencia establecidos por la normativa.

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

- Análisis de riesgos para determinar, allí donde se superan los niveles genéricos de referencia, si suponen un riesgo inaceptable para la salud humana o el medio ambiente, teniendo en cuenta las vías de exposición y los usos previstos. La existencia de este riesgo implica la declaración del suelo como contaminado.
- Descontaminación: remediación de los problemas de contaminación en los lugares donde el análisis de riesgos ha determinado que existen riesgos inaceptables, con el objeto de alcanzar niveles de contaminación compatibles con el uso.
- 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 2022 se han acometido trabajos de caracterización y de descontaminación de suelos, por importe de 457 miles de euros (946 miles de euros en 2021), manteniéndose 1.168 miles de euros a corto plazo para actuaciones a realizar en 2023 (1.036 miles de euros en 2021 para actuaciones a realizar en 2022) y otras actuaciones previstas por otros 917 miles de euros a largo plazo (744 miles de euros en 2021), todos ellos planificados en el ámbito del Plan de Actuación (2016-2020) 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 2022, el Grupo ha abordado, 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 habían 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 2.301 miles de euros (1.199 miles de euros en 2021).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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	
	2022	2021
- Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	13.937	11.248
- Alquileres de material rodante y otra maquinaria	17.032	9.188
- Alquileres de campas	1.647	173
- Alquileres de aparcamientos	237	68
	32.853	20.677

(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	
	2022	2021
- Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	1.726	4.944
- Alquileres Software Informáticos (IBM)	10.746	10.627
- Alquileres Líneas Telefónicas	3.291	3.468
- Cánones por Derecho de Circulación	3.006	2.522
- Alquileres de edificios y locales	7.797	9.927
- Alquileres de vagones y locomotoras	1.601	948
- Otros	1.687	2.192
	29.854	34.628

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

32. Negocios conjuntos

Atendiendo a la forma que adopta el negocio conjunto, al cierre de los ejercicios 2022 y 2021, la participación que el Grupo mantenía en este tipo de inversiones es la siguiente:

	% participación	
	2022	2021
UTE SILO	50%	50%
UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA)	50%	50%
UTE LC RAIL	50%	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%	33%
UTE GRANOLLERS	33%	33%
UTE MANIOBRAS IRÚN	50%	50%

La Unión Temporal de Empresas “SILO UTE” se constituyó el 6 de agosto de 2010. Constituye el objeto de esta Unión Temporal exclusivamente la prestación de servicios de gestión ferroviarios y logísticos para Arcelor Mittal 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 Arcelor Mittal, además de la ejecución de las operaciones complementarias y auxiliares necesarias para la realización del transporte en el resto de las 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 transporte de mercancías por ferrocarril desde o hacia las factorías de Arcelor Mittal, 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 Arcelor Mittal o Renfe Mercancías.
- Contratación de los servicios ferroviarios de tracción requeridos para efectuar los transportes demandados por las factorías de Arcelor Mittal, 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	50%
Arcelor Mittal Siderail S.A.	50%
TOTAL	100%

El 10 de junio de 2022, con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2022, Logirail cede su participación a la sociedad de Mercancías.

La Unión Temporal de Empresas UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA), en adelante TMA se constituyó el 8 de octubre de 2014, con domicilio social en calle Méndez 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, S.M.E, S.A.	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. Su objeto es encargarse del mantenimiento de todo el parque de locomotoras que Arcelor Mittal España tiene en Asturias.

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

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

El 19 de mayo de 2022, con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2022, Logirail cede su participación a la sociedad de Mercancías.

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”.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

Nombre del socio	% participación
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	50%
S.A. de Obras y Servicios COPASA	50%
TOTAL	100%

Durante el ejercicio 2022, la Sociedad ha incrementado su porcentaje de participación en esta UTE en un 10%.

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

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

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

En el año 2023 esta UTE ha entrado en fase de disolución.

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, S.M.E, S.A.	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”.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

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, S.M.E, S.A.	33,33%
Transfesa Logistics, S.A.	33,33%
Soluciones Logísticas Integrales S.A.	33,33%
TOTAL	100%

La UTE MANIOBRAS IRÚN se constituyó el 11 de junio de 2020, con domicilio social en la Calle Musgo, nº 1, 28023, Madrid, constituyendo su objeto la ejecución del contrato de gestión de servicios de maniobras y otros relacionados con las operaciones del tren en la terminal de transporte de mercancías de Irún.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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 2022 y 2021 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2022	2021
Balance		
Inmovilizado material	982	1.260
Cuentas a cobrar	3.695	3.592
Periodificaciones	321	357
Tesorería	1.881	1.929
Reservas y resultados	61	(208)
Proveedores	(4.208)	(3.972)
Préstamos	(729)	(709)
	<u>(2.003)</u>	<u>(2.249)</u>

	Miles de euros	
	2022	2021
Cuenta de pérdidas y ganancias		
Ventas	18.240	16.168
Aprovisionamientos	-	(3.394)
Gastos de personal	(1.472)	(1.420)
Servicios exteriores	(16.497)	(10.866)
Amortizaciones	(318)	(289)
Resultado financiero	(14)	(26)
Otros resultados	-	20
	<u>(61)</u>	<u>193</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

33. Información segmentada

A continuación, se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2022:

Conceptos	Miles de euros					TOTAL
	Segmentos					
	VIAJEROS	MERCANCÍAS	FABRICACION	ALQUILER	HARAMAIN	
Importe neto de la cifra de negocios	1.949.800	224.972	454.616	15.646	41.475	2.686.509
- Clientes externos	1.949.018	224.972	144.590	15.602	41.475	2.375.657
- Intersegmentos	782	-	310.026	44	-	310.852
Aprovisionamientos	(25.040)	(12.307)	(77.279)	-	-	(114.625)
Gastos de personal	(702.834)	(73.520)	(179.573)	(657)	(22.748)	(979.333)
Amortización del inmovilizado	(322.582)	(22.615)	(24.111)	(4.440)	-	(373.747)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(453)	27	(79)	-	-	(505)
- Corrientes	(2.449)	27	(79)	-	-	(2.501)
- No corrientes	1.996	-	-	-	-	1.996
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	(33.705)	(35.304)	(30.285)	4.977	(1.139)	(95.457)
Ingresos financieros	6.295	1.656	10.364	120	16.088	34.523
Gastos financieros	(26.680)	(2.177)	(1.631)	-	(4)	(30.491)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(52.806)	(40.138)	(21.426)	4.920	14.946	(94.504)
Activos del segmento	7.981.506	529.362	752.840	83.342	243.891	9.590.941
Pasivos del segmento	6.084.054	525.469	630.459	5.494	73.394	7.318.870
Flujos netos de efectivo de las actividades de						-
- Operación	317.423	(34.663)	60.950	8.920	-	352.630
- Inversión	(562.354)	(30.624)	(42.687)	(8.920)	-	(644.586)
- Financiación	246.284	64.763	(18.099)	-	-	292.948
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	319.414	34.608	37.047	397	-	391.466

Los segmentos desglosados incluyen los datos de las cuentas anuales de Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler e incorporan la actividad correspondiente de las cuentas de Logirail (Viajeros, Mercancías y Fabricación) y Pecovasa (Mercancías).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

A continuación, se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo RENFE-Operadora para el ejercicio 2021:

Conceptos	Miles de euros					TOTAL
	Segmentos					
	VIAJEROS	MERCANCIAS	FABRICACION	ALQUILER	HARAMAIN	
Importe neto de la cifra de negocios	1.332.606	190.718	436.880	16.219	45.252	2.021.675
- Clientes externos	1.331.824	190.718	126.854	16.175	45.252	1.710.823
- Intersegmentos	782	-	310.026	44	-	310.852
Aprovisionamientos	(14.223)	(7.500)	(71.520)	-	-	(93.243)
Gastos de personal	(630.728)	(71.778)	(164.976)	(641)	(16.269)	(884.392)
Amortización del inmovilizado	(319.895)	(21.459)	(23.926)	(5.105)	-	(370.385)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(6.732)	13	16	13	-	(6.690)
- Corrientes	(543)	13	16	13	-	(501)
- No corrientes	(6.189)	-	-	-	-	(6.189)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	(238.926)	(56.576)	(22.300)	3.648	(2.395)	(316.549)
Ingresos financieros	2.551	1.209	3.569	13	4.046	7.342
Gastos financieros	(32.023)	(2.185)	(1.932)	-	(426)	(36.566)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(268.403)	(65.201)	(20.691)	2.772	1.225	(350.298)
Activos del segmento	7.454.801	484.818	773.499	76.288	246.695	9.036.101
Pasivos del segmento	5.504.200	441.768	630.154	2.254	69.725	6.648.101
Flujos netos de efectivo de las actividades de:						-
- Operación	(76.555)	(16.165)	(98.631)	8.092	-	(183.259)
- Inversión	(564.850)	(249)	1.539	(8.091)	-	(571.651)
- Financiación	642.582	15.920	97.319	-	-	755.821
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	570.111	9.607	54.905	8.769	-	643.392

Los segmentos desglosados incluyen los datos de las cuentas anuales de Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Renfe Alquiler e incorporan la actividad correspondiente de las cuentas de Logirail (Viajeros, Mercancías y Fabricación) y Pecovasa (Mercancías).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

34. Hechos posteriores

Al Consejo de Administración de la Entidad, en su sesión de 30 de enero de 2023, el entonces Presidente, Sr. Táboas Suárez, presentó la revisión del Plan Estratégico 2023-2028.

El entonces Presidente indicó que Renfe ha logrado hitos relevantes como consecuencia de las iniciativas del Plan Estratégico 2019-2023 y ha demostrado su resiliencia tras el impacto del COVID-19, encontrándose ahora con una serie de desafíos (impacto estructural del COVID-19, crisis energética, aceleración de la digitalización, inflación, liberalización de servicios comerciales, sostenibilidad, tensión geopolítica, liberalización OSP, regionalización, crisis económica) que crean un entorno singular y la necesidad de actualizar el Plan Estratégico 2023-2028.

Para mejorar los resultados y hacer frente a los retos mencionados, el Plan Estratégico 2023-2028 actualizado ha definido las siguientes siete líneas estratégicas (cinco de negocio y dos transversales) con la que podría mejorarse la proyección de EBITDA hasta 2028.

A continuación, se exponen cada una de las siete líneas estratégicas:

- Línea 1: Preparar OSP para la liberalización.
- Línea 2: Redefinir la propuesta de valor de producto de Servicios Comerciales.
- Línea 3: Impulsar el crecimiento Internacional.
- Línea 4: Definir el nuevo modelo de Alquiler.
- Línea 5: Transformar el modelo de gestión de Mercancías.
- Línea 6: Incrementar la eficiencia con foco en producción y mantenimiento.
- Línea 7: Impulsar la transformación cultural necesario.

En consonancia con la tercera línea estratégica, el Consejo de Ministros celebrado el 14 de febrero de 2023 aprobó el Acuerdo por el que se autoriza a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora la creación en su seno de una sociedad mercantil estatal “Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal, S. A.”

Mediante el Real Decreto 132/2023, de 21 de febrero, se dispuso el cese de don Isaías Táboas Suárez como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora. Por otra parte, en el Real Decreto 134/2023, de 21 de febrero, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 22 de febrero, se procedió, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de febrero de 2023, al nombramiento como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora de Don Raúl Blanco Díaz.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes
Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2022
(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Adquisiciones	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos reconocidos	Dividendos cobrados	Dividendos a cuenta	Trasposos y otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.306	-	3.105	-	(1.949)	-	-	5.462
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	4.485	-	5.857	-	(1.163)	(3.872)	110	5.417
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.635	-	927	-	(937)	-	-	3.625
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	6.797	-	1954	-	(733)	-	-	8.018
Elipos Internacional, S.A.	1.144	-	(136)	-	-	-	-	1.008
Construrail, S.A.	998	-	45	-	(21)	-	-	1.022
ConteRail, S.A.	1.054	-	205	-	-	-	(4)	1.255
Alfil Logistics, S.A.	7.761	-	957	-	-	-	-	8.718
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A.	2.440	-	1.122	-	-	-	(294)	3.268
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	6.026	-	-	-	-	-	(6.026)	-
Railsider logística Ferroviaria, S.A.	14.293	-	2.192	-	(1.470)	-	-	15.015
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	6.889	-	1.945	-	(1.590)	-	-	7.244
CEAMM	16	-	-	-	-	-	-	16
Eurofima (European Company for the Financing of Railroad)	81.240	-	876	(746)	(313)	-	-	81.057
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.893	-	15	-	-	-	-	3.908
Leo Express Global, a.s.	7.808	-	(342)	-	-	-	(117)	7.349
	152.785	-	18.722	(746)	(8.176)	(3.872)	(6.331)	152.382

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes
Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2021
(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Adquisiciones	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos reconocidos	Dividendos cobrados	Dividendos a cuenta	Trasposos y otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.362	-	1.949	-	-	-	(5)	4.306
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.322	-	4.020	-	-	(2.857)	-	4.485
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.603	-	937	-	(629)	-	(276)	3.635
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	6.064	-	733	-	-	-	-	6.797
Elipos Internacional, S.A.	1.219	-	56	-	(131)	-	-	1.144
Construrail, S.A.	978	-	21	-	(1)	-	-	998
ConteRail, S.A.	1.220	-	(22)	(4)	(117)	-	(23)	1.054
Alfil Logistics, S.A.	6.933	-	828	-	-	-	-	7.761
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte, S.A.	1.855	-	585	-	-	-	-	2.440
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa)	10.112	-	(4.169)	83	-	-	-	6.026
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	14.190	-	1.536	-	(980)	-	(453)	14.293
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.191	-	1.698	-	-	-	-	6.889
CEAMM	16	-	-	-	-	-	-	16
Eurofima (European Company for the Financing of Railroad)	80.805	-	1.149	(401)	(313)	-	-	81.240
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	3.920	(24)	-	-	-	(3)	3.893
Leo Express Global, a.s.	-	7.808	-	-	-	-	-	7.808
	137.870	11.728	9.297	(322)	(2.171)	(2.857)	(760)	152.785

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2022

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
<u>Empresas del grupo:</u>						
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	188.966
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	444
Logirail S.M.E., S.A.	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías, Renfe Viajeros Renfe F. y M.	-	100	17.097
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	85,45	9.425
						3.031.844
<u>Empresas asociadas:</u>						
Alfil Logistics, S.A.	Calle Ríos Rosas, 44 Madrid Calle Orense, 11 planta 2ª	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A.	Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
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	-	36,36	1.916
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	Renfe-Operadora	26,9	26,9	16
Leo Express Global, a.s.	Praga, República Checa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	50	50	7.592
						16.196

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2022

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa+indirecta	Valor neto de la participación
<u>Empresas multigrupo:</u>						
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Alcázar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y air acondicionado	Renfe Fabricación y Mantenimiento		50	-
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	Ctra, Molino 8 - Ventas, Irún Guipúzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ªA Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación y Mantenimiento	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación y Mantenimiento	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación y Mantenimiento	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación y Mantenimiento	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación y Mantenimiento	-	49	7.134
Elipsos Internacional S.A.	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
Conte Rail, S.A.		Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
						49.533
						3.097.573

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2021

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
<u>Empresas del grupo:</u>						
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	188.966
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	444
Logirail S.M.E., S.A.	Avda. General Perón, 29 4ª planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías, Renfe Viajeros Renfe F. y M.	-	100	17.097
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	85,45	9.425
						3.031.844
<u>Empresas asociadas:</u>						
Alfil Logistics, S.A. <u>Empresas asociadas:</u>	Calle Ríos Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construirail, 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	22.163
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 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías		49,15	1.917
Consorcio Español Alta Velocidad	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario	Renfe-Operadora	26,90	26,90	16
Meca Medina, S.A.	Praga, República Checa	Transporte ferroviario	Renfe Operadora	50	50	7.733
Leo Express Global, a.s.						38.501

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 RENFE-Operadora y sociedades dependientes
 Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2021
 (Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
<u>Empresas multigrupo:</u>						
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S. Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Calle Gabriel García Márquez 4, Las Rozas Alcázar de San Juan, Ciudad Real	Mantenimiento de material rodante Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y aire acondicionado	Renfe Fabricación y Mantenimiento Renfe Fabricación	-	49	3.920 -
Railsider Logística Ferroviaria S.A. Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Ctra, Molino 8- Ventas- Irún Guipúzcoa Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ªA Madrid	Transporte ferroviario Mantenimiento de material rodante	Renfe Mercancías Renfe Fabricación	-	49	28.295 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. Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Téllez, Madrid Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante Mantenimiento de material rodante	Renfe Fabricación Renfe Fabricación	-	49	4.804 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
						53.453
						3.123.798

INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2022

GRUPO RENFE-OPERADORA

MARZO 2023

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN.....	3
3. DATOS CONSOLIDADOS DE LA EPE RENFE-OPERADORA.....	4
3.1. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....	4
3.2. ACTIVIDAD DE I+D+I.....	10
3.3. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS.....	17
4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora.....	19
4.1. INTRODUCCIÓN.....	19
4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....	21
4.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión.....	25
4.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión.....	28
4.3. INVERSIONES.....	29
4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE – Operadora.....	30
4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN.....	33
5. RENFE VIAJEROS, SME, S.A.....	34
5.1. INTRODUCCIÓN.....	34
5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....	41
5.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión.....	50
5.2.2. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Público.....	56
5.2.3. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Comercial.....	70
5.2.4. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión.....	76
5.3. INVERSIONES.....	77
5.4. CALIDAD DEL SERVICIO.....	79
5.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.....	86

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).....	87
6.	RENFE MERCANCÍAS, SME S.A.....	89
6.1.	INTRODUCCIÓN.....	89
6.2.	RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....	94
6.2.1.	Cuenta de Resultados de Gestión.....	99
6.2.2.	Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión.....	108
6.3.	INVERSIONES.....	109
6.4.	EMPRESAS PARTICIPADAS DE RENFE MERCANCÍAS, S.A.....	111
6.4.1.	Pecovasa Renfe Mercancías, SME S.A.....	112
6.5.	NEGOCIOS CONJUNTOS.....	113
6.6.	COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.....	120
7.	RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SME, S.A.....	121
7.1.	INTRODUCCIÓN.....	121
7.2.	RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....	125
7.2.1.	Cuenta de Resultados de Gestión.....	128
7.2.2.	Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión.....	131
7.3.	INVERSIONES.....	132
7.4.	SOCIEDADES PARTICIPADAS DE RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SME S.A.....	134
7.4.1.	NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	134
7.4.2.	ACTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	135
7.4.3.	BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	136
7.4.4.	ERION Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	137
7.4.5.	IRVIA Mantenimiento Ferroviario, S.A.....	137
7.4.6.	TARVIA Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.....	138
7.5.	COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.....	140
8.	RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME S.A.....	141

8.1. INTRODUCCIÓN.....	141
8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES.....	143
8.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión.....	146
8.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados Gestión.....	149
8.3. INVERSIONES.....	150
8.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.....	151
9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO	152

1. INTRODUCCIÓN

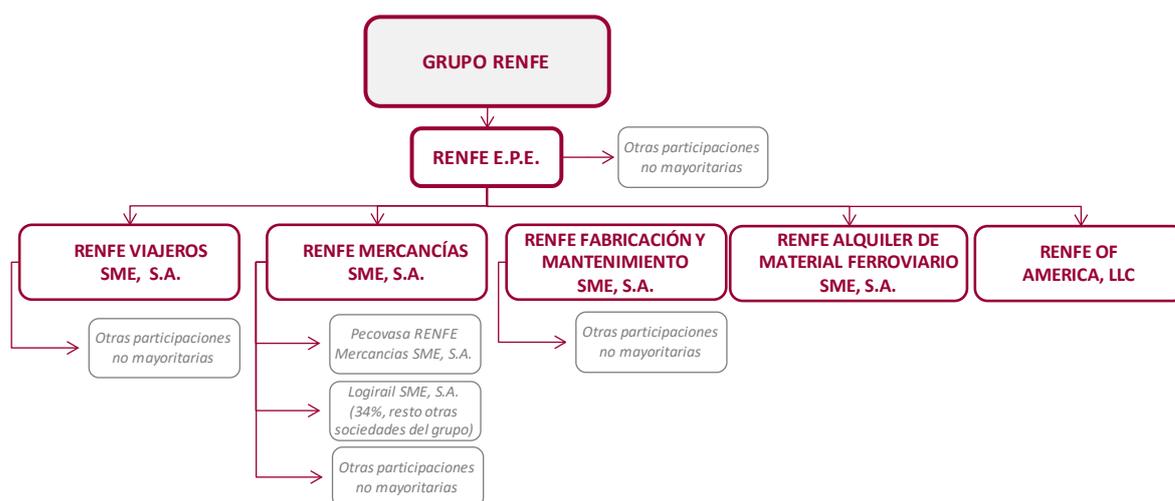
El actual Grupo RENFE-Operadora surge tras la aplicación de los artículos 1 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

El objetivo de dicho RDL, como dice su introducción, es establecer el marco adecuado para abordar el proceso de liberalización del modo ferroviario, y de apertura a la competencia con garantías de continuidad y de calidad del servicio público, dotando a la antigua RENFE-Operadora de un esquema empresarial similar al de otros operadores ferroviarios públicos del ámbito europeo.

De forma resumida, la organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a RENFE-Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica de entidad pública empresarial.

El Consejo de Ministros autorizó, con fecha 12 de abril de 2019, 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 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, tal y como se detalla en el correspondiente punto de este informe.

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.

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	Ámbito
Renfe Viajeros SME , S.A.	Grupo	EPE
Renfe Mercancías SME, S.A	Grupo	EPE
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A	Grupo	EPE
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME , S.A.	Grupo	EPE
Renfe of Amercia LLC	Grupo	EPE
Logirail SME, S.A.	Grupo	Mercancías/ Viajeros/ FyM
Pecovasa Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	Mercancías
Leo Express Global, A.S.	Multigrupo	EPE
Elipos Internacional, S.A.	Multigrupo	Viajeros
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	FyM
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	FyM
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	FyM
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	FyM
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	FyM
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Multigrupo	FyM
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	FyM
Railsider Logística Ferroviaria, S.A. y Sociedades Dependientes.	Multigrupo	Mercancías
Conte-Rail, S.A.	Multigrupo	Mercancías
Construrail, S.A.	Asociada	Mercancías
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	Mercancías
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	Mercancías
Société Européenne pour le Financement du Matériel Ferroviaire Eurofima (EUROFIMA)	Asociada	EPE
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM)	Asociada	EPE
Saudi Spanish Train Project Co LTD	Asociada	EPE

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 2022. La cuenta de resultados para los ejercicios 2022 y 2021 es la siguiente (datos en miles de euros):

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Importe neto de la cifra de negocios	2.130.758	1.531.094
Trabajos realizados por la empresa para su activo	137.240	122.288
Aprovisionamientos	(116.543)	(93.750)
Consumo de mercaderías	(18.764)	(10.741)
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares	(77.878)	(71.399)
Trabajos realizados por otras empresas	(20.585)	(12.138)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprov.	684	528
Otros ingresos de explotación	1.857.815	1.598.801
Gastos de personal	(1.058.427)	(954.685)
Otros gastos de explotación	(2.646.371)	(2.129.148)
Amortización del inmovilizado	(384.435)	(378.822)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	932	738
Exceso de provisiones	3.754	598
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(16.944)	(3.796)
Deterioro y pérdidas	2.422	(6.689)
Resultados por enajenaciones y otras	(19.366)	2.893
Otros resultados	<u>(40)</u>	<u>(22.782)</u>
Resultado de explotación	(92.261)	(329.464)
Ingresos financieros	10.858	7.263
Gastos financieros	(30.497)	(36.741)
Diferencias de cambio	12.028	5.262
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(8.599)	(5.940)
Deterioro y pérdidas	<u>(8.599)</u>	<u>(5.940)</u>
Resultado financiero	(16.210)	(30.156)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	18.722	9.297
Resultado antes de impuestos	(89.749)	(350.323)
Impuesto sobre beneficios	<u>(426)</u>	<u>162</u>
Resultado del ejercicio	<u>(90.175)</u>	<u>(350.161)</u>
Resultado atribuido a socios externos	(27)	(129)
Resultado atribuido a la Entidad Dominante	<u>(90.148)</u>	<u>(350.032)</u>

El ejercicio 2020 se mostró muy afectado por la declaración de pandemia internacional por COVID-19 notificada por la Organización Mundial de la Salud el 11 de marzo de 2020, lo que llevó a la toma de medidas por el Gobierno de España entre las que destaca la declaración del estado de alarma recogida en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo de 2020.

Desde el año pasado se ha ido produciendo una progresiva mejora de las cifras que presenta la cuenta de resultados. El importe neto de la cifra de negocios en 2022 se ha situado en 2.131 millones de euros, frente a 1.531 millones de euros del ejercicio anterior. Este aumento se debe fundamentalmente al incremento en los servicios de viajeros, especialmente de los ingresos por servicios comerciales que han pasado de 796 millones de euros en 2021 a 1.333 millones de euros en 2022.

La partida “otros ingresos de explotación”, recoge fundamentalmente el importe de las subvenciones recibidas por servicios de transporte ferroviario de interés público que suponen 1.706 millones de euros sobre el total de 1.858 millones de euros que componen el saldo de dicha partida.

Los gastos de personal se sitúan en 1.058 millones de euros, en línea con 2021, e incluye, como en ejercicios anteriores, el Plan de Desvinculaciones Voluntarias y el Plan de Jubilaciones Parciales para el ejercicio 2023, habiéndose ejecutado los correspondientes al ejercicio anterior.

La plantilla media se ha situado en 15.630 empleados para el conjunto del ejercicio frente a los 14.584 de 2021.

Los otros gastos de explotación han supuesto en el ejercicio un importe de 2.646 millones de euros, con un incremento sobre el ejercicio anterior del 24,29%. 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 1.094 millones de euros.

Las amortizaciones se encuentran en línea con el año anterior.

El incremento paulatino de la actividad se refleja en los ingresos, lo que mejora el resultado respecto de 2021, pero que no resulta suficiente para obtener resultados de explotación positivos, arrojando un saldo de 92 millones de pérdidas.

El deterioro de instrumentos financieros recoge fundamentalmente los deterioros de las sociedades de integración del ferrocarril.

Por su parte, el resultado financiero cierra con unas pérdidas de 16 millones de euros, mejorando un 46,25% sobre el año anterior, debido fundamentalmente

la caída de los gastos financieros y a unas diferencias de cambio positivas de 12 millones de euros.

El grupo fiscal del que RENFE-Operadora es la entidad dominante está integrado por Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A., Renfe Alquiler SME, S.A y Logirail SME, S.A, 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 Renfe Mercancías, SME, S.A., se incorpora al grupo fiscal.

Así, el resultado después de impuestos en el cierre del ejercicio 2022 refleja unas pérdidas de 90 millones de euros.

A continuación, y para la entidad y sociedades incluidas a partir del punto 4, que conformaban la RENFE anterior a la aplicación del RDL 22/2012, se presentan unos cuadros resumen de las principales magnitudes de su actividad:



DESGLOSE DEL NÚMERO MEDIO DE PERSONAS POR SOCIEDADES

	2022	2021	Variación %	% s/Total Renfe 2022
RENFE Viajeros, SME, S.A.	9.911,2	9.289,0	6,7	63,4
RENFE Mercancías, SME, S.A.	944,5	930,5	1,5	6,0
RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.	3.211,2	3.093,6	3,8	20,5
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.	6,8	7,0	-3,6	0,0
Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora	1.556,5	1.264,4	23,1	10,0
T O T A L R E N F E	15.630,1	14.584,5	7,2	100,0
HOMBRES	12.697,2	12.199,4	4,1	81,2
MUJERES	2.932,9	2.385,1	23,0	18,8

<u>INGRESOS DE TRANSPORTE VIAJEROS Y MERCANCÍAS</u> (millones de Euros)	2022	2021	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	551,7	513,5	7,4
Servicios Comerciales	1.333,1	796,1	67,5
Total mercado de viajeros	<u>1.884,8</u>	<u>1.309,6</u>	<u>43,9</u>
Mercancías y Logística	<u>202,6</u>	<u>175,3</u>	<u>15,6</u>
TOTAL	2.087,3	1.484,9	40,6

<u>DEMANDA EN VIAJEROS</u> (millones de Viajeros)	2022	2021	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	407,4	304,0	34,0
Servicios Comerciales	30,0	18,9	59,2
TOTAL	437,4	322,9	35,5

<u>DEMANDA EN MERCANCÍAS</u> (millones de Toneladas)	2022	2021	VARIACIÓN (%)
Mercancías	14,6	15,3	-4,6

MERCADO DE VIAJEROS

	2022	2021	VARIACIÓN (%)
OFERTA (PKO) : (millones de Plazas - Km)			
Servicio Público	32.375,8	29.779,2	8,7
Servicios Comerciales	18.652,5	13.740,3	35,8
TOTAL	51.028,3	43.519,5	17,3
DEMANDA (PKD) : (millones de Viajeros - Km)			
Servicio Público	10.744,1	7.368,3	45,8
Servicios Comerciales	13.525,4	8.441,4	60,2
TOTAL	24.269,5	15.809,6	53,5
APROVECHAMIENTO (%) (PKD / PKO) (1)			
Servicio Público	33,2	24,7	8,4
Servicios Comerciales	71,9	60,9	11,0
TOTAL	47,3	36,2	11,2

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

MERCADO DE MERCANCÍAS

	2022	2021	VARIACIÓN (%)
TONELADAS - KM BRUTAS (millones de TKB)	13.507,1	13.417,4	0,7
TONELADAS - KM NETAS (millones de TKN)	5.493,2	5.638,3	-2,6
APROVECHAMIENTO (%) (TKN/TKB) (1)	40,7	42,0	-1,4

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

KILÓMETROS TREN

(millones)

	2022	2021	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	99,1	92,5	7,2
Servicios Comerciales	49,8	38,4	29,8
Mercancías	14,9	13,9	7,6
TOTAL	163,8	144,7	13,2

TONELADAS KILÓMETRO BRUTAS

(millones)

	2022	2021	VARIACIÓN (%)
Servicio Público	23.256,7	21.330,9	9,0
Diésel	2.246,9	2.060,6	9,0
Eléctricas	21.009,8	19.270,3	9,0
Servicios Comerciales	20.928,5	15.761,1	32,8
Diésel	556,9	696,4	-20,0
Eléctricas	20.371,6	15.064,8	35,2
Mercancías	13.507,1	13.417,4	0,7
Diésel	2.792,9	2.937,6	-4,9
Eléctricas	10.714,2	10.479,7	2,2
TOTAL RENFE OPERADORA	57.692,3	50.509,4	14,2
Diésel	5.596,7	5.694,6	-1,7
Eléctricas	52.095,7	44.814,7	16,2

3.2. ACTIVIDAD DE I+D+i

La innovación es un aspecto estratégico para Renfe que se basa en la búsqueda de soluciones que mejoren la operación, los parámetros medioambientales y los aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales.

Para ello se están incorporando soluciones basadas en las herramientas digitales entre otras soluciones.

Desde el punto de vista de la corporación del Grupo Renfe, es decir, desde la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, este modelo de innovación se fundamenta en diferentes programas y proyectos que se describen a continuación.

TrenLab

Nuestro programa de incubación y aceleración TrenLab nació en 2018 y durante el primer semestre de 2022 se ha llevado a cabo la aceleración de las startups adjudicatarias de la cuarta edición, con proyectos dirigidos a: desarrollo de una plataforma para el cálculo de la huella de carbono de Renfe Mercancías; modelo de conducción eficiente basado en datos de vehículos e infraestructura; sistema de accesibilidad auditiva en la estación de Sol dirigida a usuarios con problemas auditivos; plataforma para implantación de taller inteligente para monitorizar trenes en la base de Fuencarral; automatización del control y monitorización de las composiciones de trenes de mercancías antes de salir de la terminal y por último tecnología aplicada a la movilidad compartida, digitalizando la última milla de los viajeros.

Se está estudiando la posibilidad de que alguna de ellas pueda seguir colaborando con algún área de negocio, optando a la nueva modalidad introducida en la cuarta convocatoria de poder optar a un contrato de hasta 1 millón de euros para poder implantar el proyecto piloto desarrollado.

Durante el último trimestre de 2022 se adjudicó la quinta convocatoria de Trenlab a la empresa Barrabés.Biz, siguiendo el modelo de ediciones anteriores, pero con novedades como la introducción de unos talleres de sensibilización de diferentes modalidades, dirigidos a profesionales del grupo Renfe y que se desarrollarán durante 2023.

Antena TrenLab Mataró

En mayo de 2022 se firmó un convenio de colaboración entre Renfe, TecnoCampus y el Ayuntamiento de Mataró para poner en marcha la primera antena de TrenLab, ubicado en las instalaciones del TecnoCampus en Mataró, en un espacio habilitado exclusivamente para el desarrollo de los proyectos del programa de la Antena TrenLab.

Se trata de una iniciativa dirigida a desarrollar soluciones y proyectos de innovación ferroviaria junto con miembros del ecosistema innovador (startups), para aprovechar y potenciar recursos empresariales, docentes y metodológicos de TecnoCampus.

Por parte del Ayuntamiento de Mataró, se fomentará la integración ciudadana a esta iniciativa, facilitando el desarrollo de pruebas urbanas en el municipio que favorezcan la implantación de las soluciones de movilidad creadas.

El proyecto se articula como una prueba piloto que permitirá a Renfe la posibilidad de desarrollar una estrategia de largo alcance para ser implantada en todo el territorio, mediante una red de antenas especializadas en soluciones y tecnología aplicadas al sector de la movilidad, transporte y logística, con un fuerte carácter innovador, sostenible y claramente digital.

Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva

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

Este proyecto basado en herramientas de IA ha permitido durante 2021 y hasta septiembre de 2022, fecha en que finalizó, obtener informes basados en fuentes seleccionadas, así como disponer de información estructurada que facilita la toma de decisiones estratégicas. En diciembre de 2022, se ha sacado una nueva licitación, cuyo alcance incluye la creación un observatorio y una plataforma WEB y cuyos trabajos a realizar por la empresa adjudicataria serán para la totalidad del Grupo Renfe.

Participación en ERJU (antes S2R)

Durante el año 2022, se realizó la primera licitación de proyectos dentro del Proyecto Marco ERJU ("Europe's Rail Joint Undertaking).

Esta licitación estaba estructurada en 7 grandes áreas emblemáticas, de las cuales los 25 miembros fundadores presentaron propuestas únicas conjuntas de las que las 6 primeras fueron adjudicadas el 4 de agosto de 2022.

El área nº 7, se licitó en septiembre, terminando el plazo de presentación de propuestas en diciembre de 2022, quedando pendiente de resolución de adjudicación para 2023.

Los proyectos emblemáticos o Flagship Projects son:

FSA	Acrónimo	Descripción	Nº Paquetes Trabajo
FSA1+TT	MOTIONAL	Mobility Management MultiModal environment and digital enablers	14
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	25
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	10
FSA6	FutuRe	Future	3
FSA7	HyperLution	HyperLoop Revolution	3

Durante el mes de diciembre, ADIF, como líder de la membresía en la que participan Renfe Operadora, Ineco, y Cedex como entidades afiliadas, firmó los documentos legales que rigen la participación en los proyectos: Grant Agreement y Consortium Agreement.

DOCO (RENFE AS A SERVICE)

dōcō es la nueva plataforma integral de movilidad de Renfe que convertirá a la compañía en la primera empresa pública gestora de servicios de movilidad puerta a puerta. dōcō conecta en una única plataforma transporte público urbano e interurbano y, servicios privados y compartidos de transporte. Permite planificar, reservar y mediante un pago único disfrutar de todos los servicios que ofrece. Durante todo el proceso se acompañará al cliente y se le ofrecerá una experiencia de viaje a su medida. En 2022, Renfe abrió la aplicación dōcō a todos los usuarios, que podrán descargarla tanto en la App Store de Google como en la Apple Store. Esta versión permitirá viajar en tren, taxi y patinete eléctrico, ofreciendo la posibilidad de planificar, reservar, pagar y hacer seguimiento del viaje desde una misma app en todo el territorio nacional.

Actuaciones de las principales sociedades del Grupo Renfe

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 finales del año 2020 está en un modelo de competencia 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 2022 han sido las siguientes:

- Se ha implantado el nuevo servicio de Marketing Automation, que mejora el envío de comunicaciones personalizadas multicanal a los clientes.
- Se ha ampliado la gestión de ingresos dinámica (Revenue Management) a todos los trenes de SSCC.
- Se ha habilitado la posibilidad de renovación de la Tarjeta Dorada en la web de RENFE.
- Se ha habilitado la posibilidad de acceder a la red de Cercanías con billetes digitales (QR) adquiridos desde la App Renfe Cercanías.
- Se ha realizado la integración de la tarjeta del consorcio de Valencia (SUMA) para su utilización en la red de Cercanías.
- Se han añadido mejoras a la nueva app Renfe:
 - o Venta de trenes AVLO.
 - o Consulta de puntualidad de trenes.
 - o Modo offline (consulta de billetes sin conexión).
 - o Gestión de viajeros frecuentes.
 - o Compra de complementos a billetes adquiridos con anterioridad.
 - o Baja de usuarios inApp.
 - o Estaciones y trayectos frecuentes y favoritos.
 - o Notificaciones PUSH.
 - o Inclusión wallet Más Renfe dentro de la aplicación.
 - o Inclusión de lenguas cooficiales.
- Se han incorporado nuevas funcionalidades en el canal de agencias virtuales:
 - o Se ha habilitado la venta con descuento para Familia Numerosa.
 - o Se ha habilitado la venta de la Plaza H (plaza para viajeros en su propia silla de ruedas), así como la solicitud de asistencia para personas con movilidad reducida.
 - o Se ha incorporado la posibilidad de utilizar códigos promocionales y vales descuento.

- Se ha implementado el flujo de cambio de billetes.
 - Se ha habilitado la compra de billetes con medio de pago “Puntos Más Renfe”, así como la posibilidad de anular billetes que hayan sido comprados con dicho medio de pago.
 - Se ha habilitado la consulta en tiempo real del estado de los trenes de circulación. Esta nueva funcionalidad permite realizar búsquedas por estación, número de tren o número de billete, de manera que el sistema le informe del estado de circulación de los trenes que salen y llegan de la estación seleccionada o el recorrido de un tren específico.
- Se ha implantado un conjunto nuevo de títulos de transporte para la comercialización del abono recurrente gratuito de Media Distancia y Cercanías aprobado por el gobierno:
 - Venta del abono recurrente gratuito a través de los distintos canales de venta.
 - Implementación de medidas antifraude en los abonos recurrentes de Media Distancia.
 - Procesos de devolución de fianza.
 - Implantación de abonos AVANT en determinadas relaciones con formalización en trenes de Servicios Comerciales.

Durante 2022, **Renfe Mercancías** presentó seis proyectos al Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno (PRTR) para solicitar fondos y así continuar con su proyecto de descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de mercancías por ferrocarril.

Dichos proyectos son la adquisición de locomotoras eléctricas de gran capacidad de arrastre, de vagones de gran capacidad de carga, la implementación de ERTMS en locomotoras, la instalación de sistemas para la reducción del ruido y dos proyectos de digitalización: contar con un sistema de gestión para terminales (TOS) y la aplicación de IoT (internet de las cosas) para el seguimiento y control de la flota de locomotoras y vagones que salen por frontera.

En relación con Trenlab, Renfe Mercancías dirigió dos proyectos piloto junto a dos startups, Allread y Greemko.

En el caso de Allread, se avanzó en la digitalización de la formación del tren a través de un sistema de inteligencia artificial, que permite, mediante la lectura de códigos, identificar la mercancía transportada, así como el material rodante del tren.

Y con Greemko, se desarrolló un software que estandariza y automatiza el cálculo de la huella de carbono de los servicios logísticos prestados al cliente de Renfe Mercancías, así como el ahorro de emisiones y costes externos en comparación con el transporte por carretera, de acuerdo con los estándares de la Unión Europea.

Por parte de **Renfe Fabricación y Mantenimiento**, durante 2022 se ha trabajado, fundamentalmente, en los siguientes proyectos de I+D+i:

PROYECTO DE FABRICACIÓN ADITIVA (IMPRESIÓN 3D)

Se ha licitado la contratación y compra de impresoras 3D así como de otros elementos asociados a esta tecnología para la fabricación de piezas en los talleres. Este proyecto lleva asociada la formación del personal en esta nueva tecnología.

PROYECTO DE PLATAFORMA DE MANTENIMIENTO INTELIGENTE Y TRENES

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.

Este proyecto sigue en desarrollo y 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.

PROYECTO DE PLATAFORMA DE MANTENIMIENTO INTELIGENTE Y GESTIÓN DE TALLERES

Tiene como objetivo digitalizar los complejos ferroviarios de Renfe Fabricación y Mantenimiento para mejorar su rendimiento a través de una gestión inteligente, mediante el desarrollo e implementación de la aplicación IMANT+ en las siguientes Bases de Mantenimiento:

- Complejo Ferroviario Madrid Norte - Fuencarral:
 - BMAV Fuencarral I
 - BMAV Fuencarral II (en construcción)
 - BM Fuencarral Autopropulsado (en proyecto)
- Complejo Ferroviario Madrid Sur - Santa Catalina:
 - BMAV Cerro Negro
 - BMAV Santa Catalina I
 - BMAV Santa Catalina II y su ampliación en construcción

El desarrollo de la plataforma IMANT+ contempla la implementación de las siguientes funcionalidades:

- ✓ Gestión de Talleres como ventaja competitiva: este proyecto servirá como referencia tecnológica, aportando un valor diferencial de la marca RENFE.
- ✓ Monitorización y geolocalización de equipos críticos dentro del taller: túneles de lavado, tornos de foso, baja-bogies, catenaria, extracción de WC, areneros, depuradoras, locotractores, puentes grúa, elevadores, etc.
- ✓ Control automatizado del uso de las instalaciones y servicios prestados en las Bases de Mantenimiento de Alta Velocidad a todos los Operadores Ferroviarios.
- ✓ Ayuda al control y eficiencia de consumos.
- ✓ Optimización de la capacidad disponible de los talleres: gracias a los datos de posicionamiento en tiempo real del material rodante.
- ✓ Mejora de la seguridad en la circulación: se hace un seguimiento en tiempo real de los movimientos del material rodante y se guarda para posibles consultas posteriores.
- ✓ Puesto de mando centralizado para el control y monitorización de talleres: se contempla la creación de un puesto de mando centralizado para el control, monitorización y gestión centralizada de los talleres. Este centro de control se emplazará en el edificio del antiguo centro de control del Complejo Ferroviario Madrid Norte – Fuencarral denominado “El Palomar” donde dispondrá de un puesto de operador.

3.3. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades del Grupo Renfe 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

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

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. Ocasionalmente se realizan otras operaciones en monedas distintas al euro, que en cualquier caso no son significativas.

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 2022 los préstamos con remuneración a tipo fijo suponen un 84% del total de los préstamos tomados, siendo el 98% a 31 de diciembre de 2021.

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 2022 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 90% (98% en 2021) del total.

Renfe Mercancías, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2022 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 73% (91% en 2021) del total.

Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2022 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 90% (99% en 2021) del total.

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

4.1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

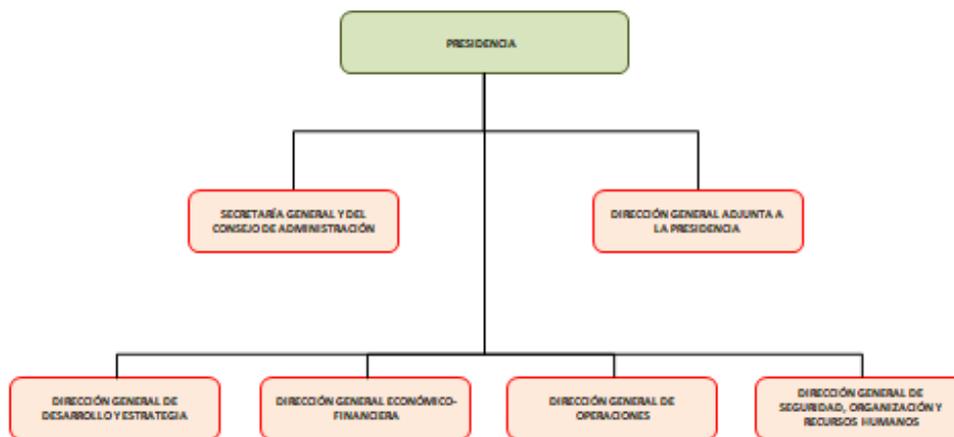
Con fecha 29 de junio de 2018 se produjo el nombramiento de D. Isaías Táboas Suárez como Presidente del Consejo de Administración de esta entidad, mediante la publicación del Real Decreto 736/2018, de 29 de junio, del Ministerio de Fomento, por el que se nombra Presidente de la Entidad Pública Empresarial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

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

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

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

El organigrama de primer nivel de la entidad pública empresarial a 31 de diciembre de 2022, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:



Estado de Información No financiera

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

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

En los siguientes apartados se aportan los aspectos más significativos relativos a la actividad de la EPE en el ejercicio 2022, dedicando el último a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión incluida en el presente documento y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de la entidad.

4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

RESULTADOS

El volumen total de ingresos se situó en los 277,0 millones de euros, un 6,7% superior al del año anterior, con el siguiente detalle:

Millones de euros	2022	2021	%
Prestación servicios directos a sociedades del Grupo	136,7	123,6	10,5
Servicios de apoyo a la gestión	75,4	68,4	10,3
Proyecto Haramain	41,5	45,3	-8,4
Proyecto Tren Maya	1,4	1,0	33,1
Otros proyectos internacionales	1,1	0,0	100,0
Resto	21,0	21,2	-0,8
TOTAL	277,0	259,5	6,7

El aumento de la cifra total ha sido de 17,5 millones de euros y obedece principalmente, al mayor nivel de los servicios, tanto directos como de apoyo a la gestión, prestados a las sociedades del Grupo, por 20,1 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 e imputados a cada una de las sociedades en función del uso de los mismos.

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

En el año 2021, se firmó la Adenda nº1 a dicho contrato al objeto de adaptarlo al desarrollo societario del Grupo Renfe, con la incorporación de una nueva sociedad, Renfe of América, LLC.

Por su parte, los ingresos asociados a los proyectos internacionales se cifran este año 2022 en 43,9 millones de euros, destacando el Proyecto Haramain con 41,5 millones, y el del Tren MAYA, con 1,4 millones, también se han iniciado otros como ETIHAD, Rail Báltica y el de formación de maquinistas para el Tren MAYA.

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, Escuela Técnico Profesional de Conducción (12^a, 13^a, 14^a y 15^a promoción).

Por lo que se refiere a la evolución de los gastos de la Entidad, el total de gastos al EBITDA (*Personal, Materiales y Servicios prestados por proveedores externos e intragrupo*) asciende a 271,8 millones de euros, registrándose un incremento frente a 2021 de 29,4 millones, un +12,1%.

La partida de gastos de personal alcanza los 84,8 millones de euros incluyendo el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2022, y que se ejecutará a lo largo de 2023.

Al margen de los gastos de personal, las partidas principales de gasto han sido la vigilancia y seguridad, con 63,0 millones de euros, el mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina por 36,2 millones de euros y la presencia en medios de comunicación por 26,0 millones de euros, que, en su conjunto, han tenido valores superiores a los del año anterior.

El epígrafe de Servicios ADIF, se mantiene en importes similares a los del año 2021, e incluye el alquiler de espacios por importe de 2,9 millones de euros que Renfe Operadora abonó a ADIF según lo estipulado en el Acuerdo sobre derechos de uso, firmado entre ambas entidades el año 2015.

Por último, hay que destacar la partida de gastos asociados al proyecto Haramain, por importe de 21,3 millones de euros (sin incluir personal y financieros) que disminuye frente al año anterior un 3,7%.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, el plazo máximo legal de pago aplicable a la entidad era 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 2022 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores en operaciones comerciales, de 53,1 días (58,51 días en el ejercicio 2021).

Teniendo en cuenta los ingresos y gastos descritos anteriormente, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en 2022 es de 5,2 millones de euros empeorando en un 69,6% el del año anterior.

La dotación a la amortización en el año 2022, incluidos los retiros de inmovilizado, se sitúa en 11,8 millones de euros.

Se registra un resultado financiero positivo de 7,9 millones de euros, mejorando en 4,2 millones en relación con el del año 2021, debido a varios efectos:

- El primero, se produce por la favorable evolución al cierre de ejercicio de los tipos de cambio en el proyecto Haramain.
- El segundo, se deriva del incremento del nivel de endeudamiento (sin incluir los intereses devengados y no pagados en el ejercicio) que pasó de 5.783 millones de euros a 31 de diciembre de 2021 a 5.935 millones a 31 de diciembre de 2022, compensado por la evolución del tipo medio asociado a la deuda del Grupo.
- El tercero, en sentido negativo, se debe a un mayor saldo neto en la dotación/reversión de provisiones de gasto financiero en el ejercicio 2022 frente al año anterior, por importe de 2,7 millones de euros, por riesgos de créditos en las sociedades de integración.
- Por último, y también de sentido negativo, se registra un menor importe de 0,4 millones de euros en dividendos por las sociedades participadas.

A su vez, se ha registrado un resultado de ejercicios anteriores de 4,2 millones de euros.

Como consecuencia de todo lo anterior, en el ejercicio 2022, la entidad obtiene un Resultado antes de impuestos de 5,5 millones de euros, mejorando el del año anterior en 14,2 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.

Durante 2022, se ha continuado con la explotación de los servicios de la fase OPEX.

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 2022 la actualización de dicho porcentaje se ha situado en 1,014, como relación entre los ingresos y gastos previstos para la totalidad del proyecto.

También en el ámbito internacional, cabe destacar lo siguiente:

- ✓ Se continúa con el desarrollo del contrato de prestación de servicios en relación con la asesoría para la operación y supervisión en el proyecto Tren Maya con NACIONAL FINANCIERA, S.N.C., Institución de banca de Desarrollo como fiduciaria del fideicomiso denominado FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO de México. Este Contrato se ejecuta en colaboración con DB e INECO.
- ✓ La firma con SEDENA (Secretaría de la Defensa Nacional de México) del contrato para la impartición de cursos de formación de maquinistas adaptados al proyecto Tren MAYA.
- ✓ La firma con SENER INGENIERÍA Y SISTEMAS, S.A.- Abu Dhabi del contrato para dar servicio en el proyecto ETIHAD Rail.
- ✓ La firma con RB Rail, junto con DB e INECO, del contrato de prestación de servicios en relación al proyecto RAIL BÁLTICA.

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.

4.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

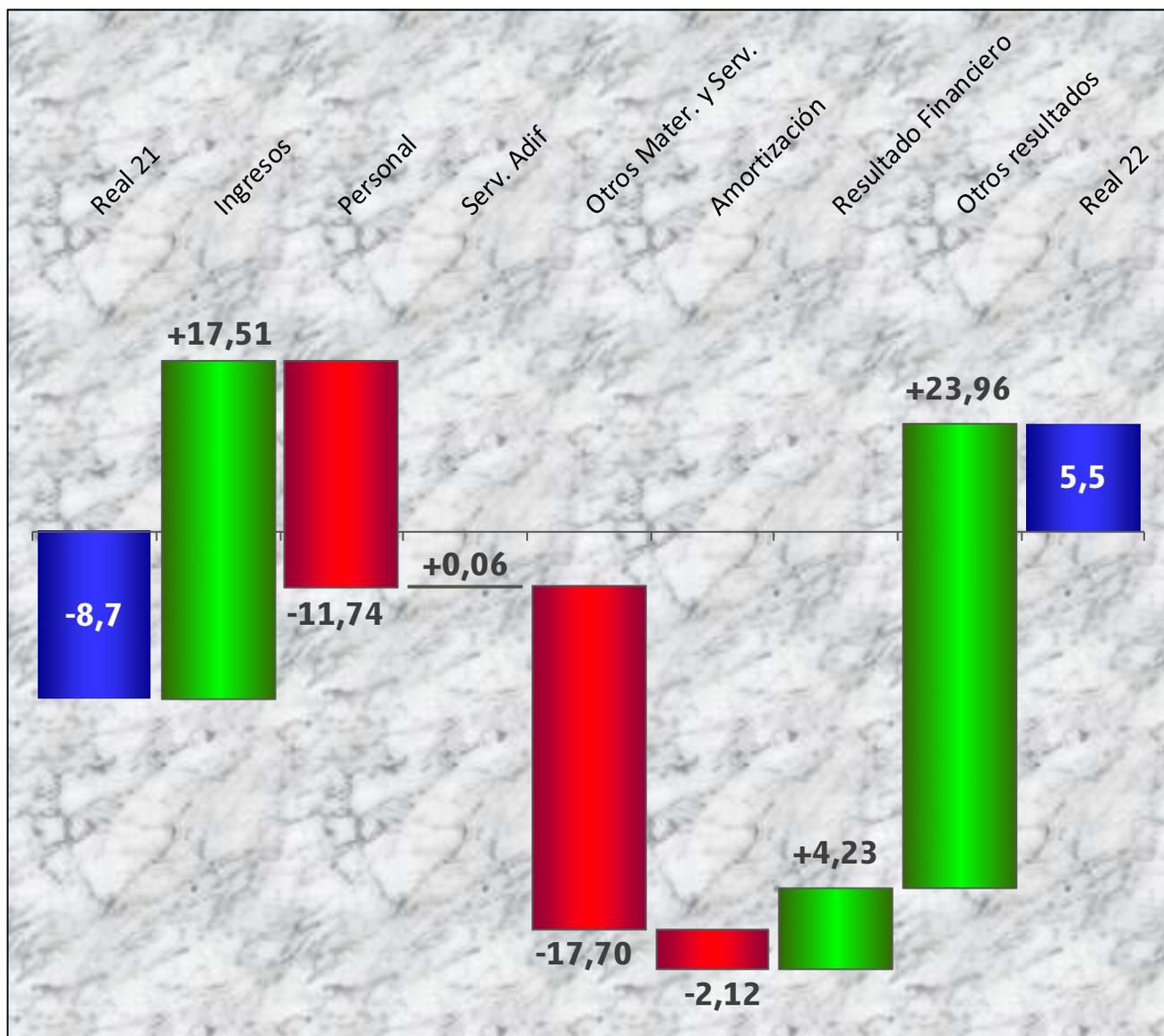
Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Prestación de Servicios al Grupo	214,20	193,51	20,70	10,7
Ingreso Proyecto Haramain	41,47	45,25	-3,78	-8,4
Ingresos Varios	21,32	20,73	0,59	2,9
+ TOTAL INGRESOS	276,99	259,49	17,51	6,7
GASTOS				
Personal	86,51	74,77	11,74	15,7
Servicios Adif (excepto energía)	10,72	10,78	-0,06	-0,6
Vigilancia de Edificios y Trenes	63,00	60,11	2,90	4,8
Gasto Proyecto Haramain	21,30	22,12	-0,82	-3,7
Alquiler y Mantenimiento Medios Informáticos	33,03	24,00	9,02	37,6
Publicidad y Propaganda	23,14	16,67	6,47	38,8
Resto de Servicios del Exterior e Intragrupo	34,11	33,97	0,14	0,4
- TOTAL GASTOS	271,81	242,43	29,39	12,1
= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	5,18	17,06	-11,88	-69,6
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	11,84	9,72	2,12	21,8
= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	-6,66	7,34	-14,00	-190,7
Ingresos Financieros	28,31	13,24	15,07	113,9
Gastos Financieros	20,37	9,52	10,85	113,9
+/- Resultado Financiero	7,94	3,72	4,23	113,6
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	4,23	-8,33	12,57	150,8
+/- Resultados Excepcionales		-11,39	11,39	100,0
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	5,52	-8,67	14,19	163,7
- Impuesto sobre Beneficios	4,08	2,41	1,67	69,5
= RESULTADO	1,44	-11,08	12,51	113,0
Coefficientes de Cobertura				
Al EBITDA(%)	101,9	107,0	-5,1	
Al EBIT (%)	97,7	102,9	-5,3	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	102,0	96,8	5,3	
Al Resultado (%)	100,5	95,9	4,6	

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

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora (millones de euros)



Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2022			2021	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	10.720,1	5,8	5,8	6,4	6,4
Servicios ADIF	10.720,1	5,8		6,4	
Vigilancia de Edificios	63.003,3	34,0	39,8	35,9	42,3
Mantenimiento de Hardware, Software y equipos oficinas	36.136,2	19,5	59,3	14,7	57,0
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	26.044,9	14,1	73,3	11,0	67,9
Gastos Proyecto Haramain	21.300,0	11,5	84,8	13,2	81,1
Estudios y Consultorías	5.702,4	3,1	87,9	3,2	84,4
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	4.125,7	2,2	90,1	2,2	86,6
Trabajos Realizados por Terceros	3.153,3	1,7	91,8	3,1	89,7
Energía U.D.T.	3.020,0	1,6	93,5	1,3	90,9
Fundación FF.EE y Otros	2.412,1	1,3	94,8	1,2	92,1
Recog. Transp. Metálico	1.363,9	0,7	95,5	0,8	92,9
Servicios Intragrupo	846,2	0,5	96,0	0,3	93,1
Tributos	702,4	0,4	96,3	0,4	93,6
Seguros	405,5	0,2	96,6	0,2	93,7
Alquiler de Edificios	125,2	0,1	96,6	0,3	94,0
Resto	6.238,0	3,4	100,0	6,0	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	185.299,1	100,0	100,0	100,0	100,0

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	1.556,5	1.264,4	23,1

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

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CIERRE 2022	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS INTRAGRUPRO	TOTAL CON AJUSTES	CUENTAS ANUALES
<u>Datos en miles de euros</u>					
Prestación de Servicios al Grupo	214.204	0		214.204	214.204
Alquileres y Cánones	857	603		1.460	1.460 (1)
Beneficios Venta Inmovilizado	0	0		0	0 (3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupro	0	0		0	0 (3)
Otros Ingresos	56.769	-15		56.755	56.755 (1)
Otros Ingresos Intragrupro	4.585	-37		4.548	4.548 (1)
Convenios ADIF	412	44		457	457 (1)
Trabajos para el Inmovilizado	107	0		107	107
Aplicación de Subvención de Capital	59	0		59	59
Ingresos Varios	62.789	596			
TOTAL INGRESOS	276.993	596			
Personal (*)	86.513	-559		85.954	85.954
Servicios Adif	10.719	0		10.719	10.719 (2)
Resto de Servicios	174.580	-2.844		171.736	171.736 (2)
Exceso de Provisión años anteriores		-232		-232	-232
Otros Resultados					0
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	271.812	-3.635			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	5.180	4.231			
Amortizaciones	11.836			11.836	11.836
Retiros del Inmovilizado	0			0	0 (3)
Pérdidas Inmov. Intragrupro	0			0	0 (3)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-6.655	4.231		-2.424	-2.424 Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	28.313		30.130 (6)	58.443	34.830
Diferencias de cambio (ingreso)					23.613 (4)
Gastos financieros	20.370		30.130 (6)	50.500	30.323
Diferencias de cambio (gasto)					11.583 (4)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.					8.594 (5)
Resultado Financiero	7.943				7.943
Ingresos de Ejercicios Anteriores	596				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-3.635				
Resultado de Ejercicios Anteriores	4.231	-4.231			
Ingresos Excepcionales	0	0			0
Gastos Excepcionales	0	0			0
Resultados Excepcionales	0	0			0
Resultado antes de Impuestos	5.519				5.519
Impuesto sobre Beneficios	4.083				4.083
RESULTADO DEL EJERCICIO	1.436				1.436

(1) Otros Ingresos de Explotación (63.219 miles de €)

(2) Otros Gastos de Explotación (182.455 miles de €)

(3) Deterioro y Rdo por enajenaciones de inmov. (0 miles de €)

(4) Diferencias de cambio (12.030 miles de €)

(5) Resultados por enajenaciones y otros (-8.594 miles de €)

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

(*) Incluye plan de desvinculación

4.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2022, el importe ejecutado por la entidad pública empresarial Renfe Operadora con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 27.434,8 miles de euros

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	%
Ampliación del equipamiento de red, balanceo de tráfico y seguridad en el CPD de respaldo	4.052,0	14,8
Servicio de implantación de la solución "RAAS Renfe As A Service"	3.054,9	11,1
Licencias Office 365 para la EPE	2.899,6	10,6
Adquisición de un sistema IBM Mainframe Z16 para sustituir al sistema Z14	2.233,2	8,1
Adquisición de locales de oficina en Zaragoza	1.851,9	6,8
Suministro para aumentar la capacidad de cálculo de los sistemas abiertos para el nuevo centro de respaldo	1.544,2	5,6
Software Oracle (ULA) para ordenadores centrales	1.466,8	5,3
Acondicionamiento del edificio recinto antiguo cuartel de zapadores de Santander para uso de oficinas	967,3	3,5
Licencias SW de los productos BMC Software	800,0	2,9
Evolución de aplicaciones DTDI Fase II	734,0	2,7
Desarrollo nuevos procesos RPA	627,4	2,3
Adecuación palacio Fernán Núñez	537,7	2,0

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

4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE Renfe Operadora

A 31 de diciembre de 2022 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
Consortio 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
Leo Express Global, A.S	50,00

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 posterior 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, ostentando desde entonces el 12,5% del capital social.

En el ejercicio 2019 se produjo la venta de la participación detentada por la EPE Renfe Operadora en la sociedad Almería Alta Velocidad, S.A., al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (un 2,5% a ADIF y un 10% a ADIF AV), siendo este el primer paso para la salida del Grupo Renfe de estas sociedades, dedicadas mayoritariamente a la provisión de infraestructuras ferroviarias en el marco de la integración del ferrocarril en las grandes ciudades. Se sigue trabajando en la salida de Renfe Operadora de estas sociedades.

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. Asociado a dichos préstamos, los accionistas asumieron unos compromisos de aportación de fondos a las sociedades, en función de su participación. En el ejercicio 2022 no se han realizado aportaciones a estas sociedades.

Sin embargo, se han registrado intereses por importe de 2.488 miles de euros (2.425 miles de euros en 2021) a Valladolid Alta Velocidad, que se abonarán una vez se obtengan ingresos por la venta de los terrenos de esta sociedad.

Por otra parte, el 20 de noviembre de 2017, se firmó el nuevo 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 299,1 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

Adicionalmente existe un compromiso de aportación asumido por Renfe Operadora derivado de las aportaciones comprometidas por los socios en Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. de 0,6 millones de euros con desembolsos calendarizados hasta 2029.

4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

A 31 de diciembre de 2022

Presidente:

D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ

Vocales:

D^a BEATRIZ ALCOCER PINILLA

D. BENITO BERMEJO PALACIOS

D. MIGUEL ÁNGEL ESCOLANO SÁNCHEZ

D. GONZALO GARCÍA ANDRÉS

D. JUAN JESÚS GARCÍA FRAILE

D. GERARDO LUIS GAVILANES GINERÉS

D. JESÚS MANUEL GÓMEZ GARCÍA

D. JUAN ANTONIO LÓPEZ ARAGÓN

D^a. MARTA MARTÍNEZ GUERRA

D. ALFONSO SAHUQUILLO LÓPEZ

D. MARIANO SANZ LUBEIRO

D^a CRISTINA TARRERO MARTOS

D. MIGUEL ÁNGEL URIONDO LÓPEZ

Secretario del Consejo

D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

Vicesecretaria del Consejo

D^a. M^a. URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

**Delegado Especial del
Ministerio de Hacienda**

D^a. M^a. JOSÉ GUALDA ROMERO

5. RENFE VIAJEROS, SME, S.A.

5.1. INTRODUCCIÓN

Datos Societarios

Renfe Viajeros, SME, S.A., es una sociedad mercantil estatal, que se constituyó el 11 de Diciembre de 2013, formando parte del Grupo RENFE Operadora, según contempla el RD-ley 22/2012 de 20 de julio.

El objeto social de RENFE Viajeros, S.A., según quedó 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.

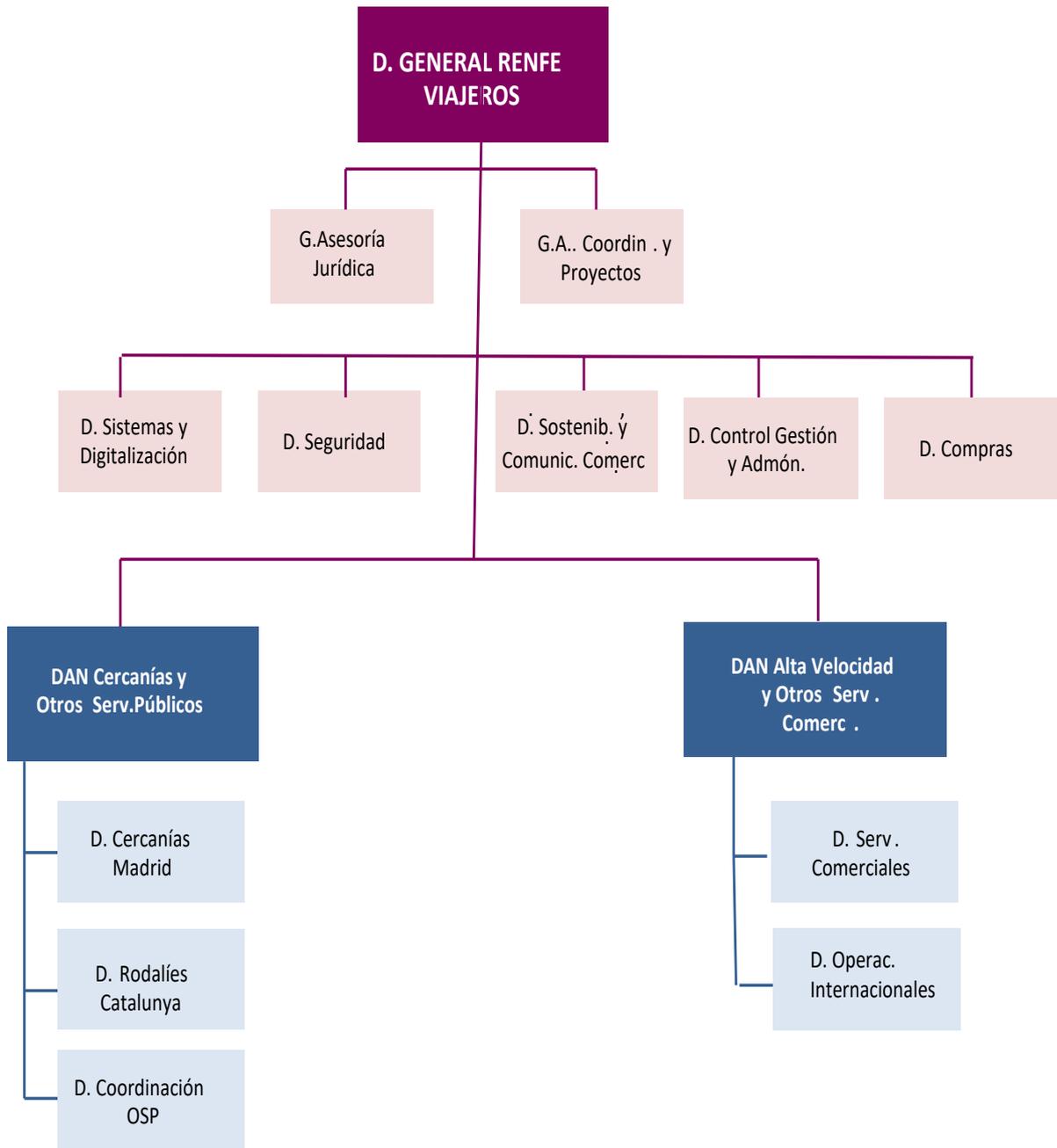
Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.

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, garantiza la separación contable de los dos regímenes de financiación existentes actualmente en la sociedad (servicios puramente comerciales y servicios calificados como obligación de servicio público por la autoridad competente correspondiente).

Esta estructura, a 31 de diciembre de 2022, es la siguiente:



Servicios Comerciales

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, se corresponde con la DAN de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales.

Son 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 los servicios ferroviarios de Alta Velocidad nacionales e internacionales, Larga Distancia, así como los trenes históricos y turísticos, gestionados todos ellos por la DAN de Alta Velocidad y otros Servicios Comerciales.

Servicios Públicos

Son los servicios ferroviarios declarados como Obligación de Servicio Público. Su gestión corresponde, dentro de la estructura de RENFE Viajeros, a la DAN de Cercanías y Otros Servicios Públicos.

En función de la Administración financiadora, distinguimos entre:

- Servicios Públicos subvencionados por la Administración General del Estado.

Su administración y coordinación corresponde a la Dirección de Coordinación OSP y la Dirección de Cercanías de Madrid.

En los últimos años se han realizado varios bloques de declaración de Obligaciones de Servicio Público (OSP):

- Acuerdo Consejo de Ministros 30-12-2010. Declaración como OSP del servicio de Cercanías.
- Acuerdo Consejo de Ministros 28-12-2012. Declaración de las relaciones de Media Distancia Convencional.
- Acuerdo Consejo de Ministros 05-07-2013. Declaración de las relaciones Avant y Ancho Métrico (antigua FEVE).

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 aquellos viajeros recurrentes que usan con regularidad este servicio

El 18 de diciembre de 2018 se firma un nuevo contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros, SME, S.A., 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 a 5 años adicionales.

Este contrato ha tenido cuatro adendas hasta ahora en dos de las cuales se han recogido nuevas obligaciones de servicio público.

Por otra parte, la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, contiene dos disposiciones adicionales, centésima novena y centésima décima, que introducen, la primera, los denominados servicios ferroviarios de proximidad, y, la segunda, medidas para facilitar la movilidad cotidiana en los servicios ferroviarios de alta velocidad.

En ambos casos se establece la necesidad de modificar el actual contrato antes del 30 de junio de 2023 para incluir en el mismo, entre otras cosas, la compensación a liquidar a Renfe Viajeros por dichos servicios. Dicha modificación contemplará también un nuevo techo de gasto para el ejercicio 2022 en línea con la compensación devengada.

- Servicios Públicos subvencionados por la Generalitat de Catalunya.

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, estando en fase 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, 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.

Plan de Acción con la Generalitat de Cataluña

Con fecha 25 de noviembre de 2015 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control del que forman parte la Generalitat de Cataluña y Renfe, la prórroga del Plan de Acción para los ejercicios 2015 y 2016, habiéndose realizado el seguimiento del mismo en las reuniones del citado Órgano Mixto dándose continuidad a las mismas en los ejercicios posteriores.

Este Plan es el soporte de los servicios adicionales a los inicialmente transferidos y contratados directamente por la Generalitat con Renfe Viajeros.

- Servicios 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

El 27 de octubre de 2022 ha entrado en vigor el contrato entre el Gobierno de Aragón y Renfe Viajeros de prestación de servicios de Media Distancia por parte de Renfe Viajeros en la Comunidad Autónoma de Aragón, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024. Este nuevo contrato reduce el número de trenes y relaciones que se prestaban anteriormente.

El último contrato entre Renfe Viajeros y la Junta de Extremadura para la financiación servicios no incluidos en el contrato suscrito por Renfe Viajeros con la AGE para las Obligaciones de Servicio Público, data de 2017. Posteriormente a esa fecha no se ha firmado ningún contrato, encontrándose actualmente en fase de

negociación, si bien se ha continuado manteniendo la oferta de los servicios, a la espera de la firma de un nuevo contrato.

Con fecha 3 de octubre de 2022 se firma con la Junta de Andalucía el contrato Trambahía, que fija las condiciones contractuales relativas a la prestación de la totalidad de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros que Renfe Viajeros realiza en la línea del Tren-tranvía entre las localidades de Chiclana de la Frontera, San Fernando y Cádiz, utilizando parte de la línea de ancho ibérico de la RFIG entre Río Arillo y Cádiz y la red tranviaria.

Anteriormente a la firma de este contrato se firmó un contrato de Servicio de asistencia técnica para la formación práctica y actividades asociadas a la Operación del Tren-Tranvía de la Bahía de Cádiz, que inició su vigencia el 18 de enero de 2022 y estuvo operativo hasta la firma del contrato principal.

Sociedades filiales

Elipsos

Creada en diciembre de 2000, bajo la fórmula de una joint venture, era una empresa conjunta de derecho español, participada a partes iguales por SVD/SCNF y Renfe.

Asimismo, desde diciembre de 2010 gestionó 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 a cabo 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.

Tras la comunicación, por parte de SNCF de su decisión de no mantener el acuerdo comercial más allá del 10 de diciembre de 2022, se suspenden todas las relaciones internacionales, finalizando el acuerdo de cooperación con SNCF.

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.

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a Renfe Viajeros en el ejercicio 2022, 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.

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

A. ABONOS GRATUITOS CERCANIAS, RODALIES Y MEDIA DISTANCIA

El Gobierno aprobó en agosto de 2022 bonificaciones del 100% en el transporte ferroviario de Cercanías y Media Distancia y del 50% en Avant para los usuarios recurrentes, a fin de fomentar el transporte público y reducir el uso del vehículo privado. Al mismo tiempo se aprueba una compensación de 201 MM de euros por la reducción de ingresos y los costes de implementación y comunicación de estas medidas

Renfe Viajeros puso en marcha toda una operativa para ofrecer a los usuarios, de una manera rápida y sencilla, los nuevos abonos para los servicios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia Convencional, así como gestionar el descuento del 50% para los usuarios recurrentes de los servicios Avant.

Además, se crean unos nuevos abonos comerciales con condiciones similares a los Avant, para las rutas de alta velocidad en las que no existan OSP ni Acuerdos Marco y el tiempo de viaje sea de menos de 100 minutos. Estos bonos tendrán una bonificación del 50% durante su periodo de vigencia.

Inicialmente previstas hasta el 31/12/2022 se han prorrogado estas medidas durante todo el año 2023.

B. LICITACION PARA COMPRA DE TRENES

Trenes de Cercanías y Media Distancia

El 15 de diciembre de 2022, se firma la compra de 97 nuevos trenes para Cercanías y Media Distancia. Esta adquisición supone una inversión de 858,4 millones de euros. Con este acuerdo, Alstom construirá 49 trenes de 100 metros por un importe de 367,6 millones de euros. Stadler proveerá 20 trenes de 200 metros y una inversión de 307,7 millones. Por su parte, CAF fabricará 28 trenes de Media Distancia y una inversión de 183 millones de euros.

Renfe Viajeros está llevando a cabo una profunda renovación de su flota, tanto de Cercanías y Media Distancia como de Alta Velocidad, para contar con un parque de trenes más moderno, eficiente y sostenible que se adapte a las necesidades de los clientes.

C. NUEVOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN 2022

Nuevo servicio Avlo entre Madrid y Valencia

El 21 de febrero de 2022 se pone en marcha el Avlo entre Madrid y Valencia, con seis circulaciones diarias, tres por sentido, entre ambas ciudades, lo que supone una oferta de 2.200 plazas al día. Cuatro de los seis trenes Avlo (dos por sentido), tienen paradas en las estaciones de Cuenca Fernando Zóbel y Requena-Utiel.

Se reanudan los servicios de los Trenes Turísticos

El 7 de febrero de 2022 se retoman los Trenes Turísticos, suspendidos con motivo de la pandemia COVID.

Apertura del nuevo túnel de Adif AV, que comunica Chamartín y Torrejón de Velasco

El 1 de julio de 2022 se ha procedido a la apertura del túnel de Alta Velocidad entre Madrid Chamartín y Torrejón de Velasco. La nueva infraestructura, ejecutada en Madrid por Adif AV, ha permitido una mejora de tiempos de viaje de unos 20 minutos de media en las conexiones de Asturias y Cantabria con el Mediterráneo, dependiendo del trayecto y de los servicios.

Nuevos servicios en Extremadura

La inauguración del tramo de Alta Velocidad entre Plasencia y Badajoz el 19 de julio de 2022, ha permitido reducir los tiempos de viaje entre Badajoz y Madrid hasta en 51 minutos en esta primera fase. Con las próximas fases de las obras que ejecuta ADIF, el tiempo de viaje seguirá mejorando

Nueva Línea de Alta Velocidad (LAV) Venta de Baños-Burgos

El 22 de julio de 2022 se pone en marcha este nuevo tramo de Alta Velocidad, lo que ha permitido contar con nuevos servicios Alvia y el estreno del AVE el cual, con un tiempo de viaje entre Madrid y Burgos de 1 hora y 33 minutos, permite una reducción de tres cuartos de hora respecto a los tiempos de viaje anteriores.

Madrid-Burgos ha pasado de las 15 frecuencias semanales por sentido anteriores a la inauguración a 32 gracias al nuevo AVE y el desdoblamiento de los Alvia Bilbao/San Sebastián. Esto significa que Burgos tiene ahora tres frecuencias más de lunes a viernes y una más los sábados y domingos.

La nueva línea también ha traído beneficios para las conexiones con el País Vasco, con reducción de tiempos de viaje de hasta 38 minutos. Conectando Madrid con Bilbao en 4 horas y 28 minutos (antes 5 horas y 6 minutos) o Madrid con San Sebastián en 4 horas y 48 minutos (antes 5 horas y 23 minutos). De estos nuevos servicios y reducción de tiempos se han beneficiado también destinos como Vitoria, Miranda, Tolosa, Irún o Llodio.

Reorganización de la oferta de los servicios AVE Madrid-Alicante tras el traslado de la cabecera de Puerta de Atocha a Chamartín Clara Campoamor (13/09/2022)

Se ha reorganizado la oferta de los servicios AVE Madrid-Alicante tras el traslado de la cabecera de la mayoría de los trenes por parte de Adif a la estación de Madrid Chamartín Clara Campoamor y las nuevas marchas establecidas, que se articulan en torno a las estaciones de Chamartín y Puerta de Atocha.

Renfe y CP crean la conexión Madrid-Lisboa mediante enlace en Badajoz (09/10/2022)

La colaboración entre ambas empresas ferroviarias hace posible aprovechar las sinergias de dos servicios ya existentes para facilitar al viajero una conexión Madrid-

Lisboa, vía Badajoz, incluyendo a los usuarios de estaciones intermedias, tanto de Extremadura como del otro lado de la frontera.

Los billetes se comercializan de manera independiente, si bien ambas operadoras están trabajando de manera conjunta para ofrecer en un futuro un billete único para desplazamientos entre Madrid y Lisboa

El AVE Madrid-Murcia comienza el servicio comercial

El 20 de diciembre de 2022 se inaugura un nuevo servicio AVE que ofrece la conexión entre Madrid y Murcia desde 2 horas y 45 minutos, para los cuatro trenes, 2 por sentido, que tendrán origen y destino en la estación Madrid Chamartín Clara Campoamor y paradas intermedias en Orihuela y Elche.

Los otros cuatro servicios AVE tienen origen y destino en la estación madrileña de Puerta de Atocha con paradas intermedias en Orihuela, Elche, Alicante, Villena, Albacete y Cuenca. El tiempo de viaje para este recorrido será desde 3 horas y 25 minutos.

D. INNOVACION TECNOLOGICA Y DIGITALIZACION

Mejora de los sistemas de comunicaciones de trenes de Cercanías y Media Distancia

Renfe ha licitado el suministro, instalación y puesta en servicio de un sistema de comunicación digital GSM-R (Sistema Global de Comunicaciones Móviles para Ferrocarriles) en 534 trenes de ancho convencional de servicio público para Cercanías y Media Distancia. El importe de la licitación asciende a 37 millones de euros, y el plazo de ejecución del encargo es de 48 meses.

Esta red permite la comunicación continua, minimizando las interferencias, entre los trenes, y los centros de control. Con la instalación de este sistema se da un paso adelante en la evolución y la digitalización, mejorando las prestaciones del sistema analógico anterior conocido como 'tren-tierra', mucho más restrictivo.

Implementación de sistemas de inteligencia artificial a los equipos de videovigilancia de cerca de 500 estaciones de Cercanías

Renfe ha puesto en marcha la digitalización de los sistemas de seguridad de 483 estaciones de Cercanías para recopilar y procesar de forma anónima y automatizada miles de datos a través del sistema CCTV de cada estación e integrarlos en un cuadro de mando único. El objetivo es mejorar la seguridad y la experiencia del cliente, siempre desde el cumplimiento estricto de la normativa de protección de datos.

El proyecto 'Renfe Smart Security Station' (RS3), que cuenta con un presupuesto de 31,7 millones de euros y que ha sido financiado con fondos de la Unión Europea, está previsto que culmine en 2024. Durante este tiempo se sustituirán más de 5.000 cámaras de seguridad analógicas por cámaras IP, que permitirán compartir la información recogida a través del sistema CCTV en un sistema de videoanalítica integrado.

Digitalización de la información en estaciones

Renfe ha adjudicado el contrato para el suministro, instalación y mantenimiento de pantallas multimedia en sus estaciones de Cercanías y de Renfe Ancho Métrico.

El objetivo de este proyecto, que se enmarca en Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Next Generation, es sustituir la información en papel que actualmente se exhibe en las vitrinas de las estaciones por pantallas que permitan mostrarla en formato digital. Esta opción va a permitir asegurar que la información que se facilite al viajero a través de las pantallas esté actualizada ya que cualquier cambio se puede introducir de manera inmediata y simultánea en todas las estaciones que dispongan del sistema.

RESULTADOS

Demanda e Ingresos obtenidos

Aunque los primeros meses del año 2022 se vieron afectados por la sexta ola de COVID_19 con la consiguiente reducción en la movilidad, a lo largo del año se fue evolucionando hacia la normalidad, recuperándose buena parte de los servicios suprimidos durante la pandemia.

El número global de viajeros transportados fue de 437,4 millones, un 35,5% superior al del pasado ejercicio, con diferente afectación según el tipo de servicios.

En el caso de los Servicios Comerciales, el número de usuarios en el año 2022 asciende a 30 millones frente a los 18,9 millones de viajeros del año anterior, lo que supone un incremento de la demanda del 59,2%, que se traduce en 537 millones de euros más de ingresos por venta de títulos de transporte (+67,5%), con mejoras tanto en el nivel de aprovechamiento como en el ingreso medio.

En este año se han ofertado nuevos servicios en los productos de Alta Velocidad, como son el Avlo Madrid-Valencia, el Ave Madrid-Murcia y el Ave Madrid-Burgos, además de recuperar los Trenes Turísticos, que habían quedado suprimidos a raíz de la pandemia. Por otra parte, tras la comunicación, por parte de SNCF de su decisión de no mantener el acuerdo comercial más allá del 10 de diciembre de 2022, se suspenden las relaciones internacionales con Francia, finalizando el acuerdo de cooperación con SNCF.

Los Servicios Públicos también experimentan en 2022 una recuperación de la demanda respecto a los niveles del año anterior, viéndose muy afectados por las medidas de fomento del transporte público aprobadas por el Gobierno en agosto y que conllevan la gratuidad de los abonos recurrentes de los servicios de Cercanías, Media Distancia y Rodalíes, además de la bonificación del 50% para los servicios Avant a partir del 1 de septiembre.

El número de viajeros en 2022 se cifra en 407,4 millones, un 34% más que los registrados en el año anterior, que llega a diferencias en el entorno del 90% para los productos Avant y Media Distancia. En cuanto a los ingresos por venta de títulos, son un 7,4% superiores a los del año anterior (+38,1 millones de euros), porcentaje de diferencia notablemente inferior a la del número de viajeros, debido al efecto de la gratuidad de los abonos

recurrentes, dando lugar a que el ingreso medio de estos servicios en 2022 disminuya respecto al del año anterior, al tiempo que aumenta el nivel de aprovechamiento.

El total de ingresos de títulos de transporte de la Sociedad asciende a 1.884,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 43,9% respecto al ejercicio 2021.

Los ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas se sitúan en 32,3 millones de euros. De ellos, 26,0 millones corresponden al Plan de Acción de la Generalitat de Catalunya, 5,4 millones a los servicios convenidos con las Comunidades Autónomas de Aragón y Extremadura y 1 millón de la explotación del Tranvía de Chiclana, según contrato firmado con la Junta de Andalucía, y que comenzó a prestar servicio en octubre de 2022.

Suponen 4,4 millones de euros más que los registrados en el año 2021, debido a la progresiva recuperación de los servicios, así como a la incorporación del Tranvía de Chiclana.

En cuanto a la compensación por la prestación de servicios declarados obligación de servicio público, se ha registrado un total de 1.656 millones de euros que incluyen 192,8 millones en concepto de devengo de compensación por los abonos gratuitos.

Del importe total, 1.271,4 millones corresponden a los servicios competencia de la AGE recogidos en el contrato suscrito el 18/12/18, con entrada en vigor desde el 1 de enero de 2018 y con validez para el período 2018-2027.

El resto de la Compensación, 384,7 millones son los relativos a la prestación de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña., según la propuesta de contrato para el período 2011-2015 acordado entre RENFE Operadora y la Generalitat de Cataluña, con fecha 17 de junio de 2013, y que se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Comisión bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

En comparación con el año 2021, el conjunto de los ingresos varios presentan un incremento de 14,8 millones de euros (+23,7%), con desviaciones de diferente signo, siendo las principales las siguientes:

- Aumentan en 9,4 millones los ingresos derivados de un mayor nivel de actividad y demanda: comisiones de venta, ingresos por cambios y anulaciones y liquidaciones de trenes internacionales.
- Crecen en 2,4 millones los ingresos con Adif por el Convenio de Estaciones y la exploración de vía.
- Se registran 5,6 millones de euros como bonificación al gas-oil, medida en vigor desde abril de 2022.
- Los ingresos por desperfectos disminuyen 3,3 millones con respecto a 2021.

El conjunto de ingresos del ejercicio 2022 asciende a 3.650,2 millones de euros, mejorando en 818,7 millones los del año 2021 (+28,9%)

Gastos de Explotación

El total de gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones, servicios Adif y materiales y servicios prestados por proveedores externos e intragrupo), alcanzan la cifra de 3.359 millones de euros, 598,8 millones más que el año anterior, lo que supone un incremento del 21,7%.

Las desviaciones de las principales partidas son las siguientes:

Personal

El gasto de Personal registrado en 2022 ha sido de 659 millones de euros, de los que 36,8 millones corresponden al Plan de RR.HH. Ello supone un aumento de 35,4 millones respecto al año 2021, con un 6,7% más de agentes medios.

Energía de Tracción

Aumenta el gasto respecto al año 2021, tanto en energía eléctrica,+235,5 millones (+81%) como en diésel, +16,4 MM (+100,8%) lo que, en su conjunto, suponen 251,9 millones de más gasto (+81.5%). Al incremento en la producción se une la escalada de precios de la energía a lo largo del año 2022. Analizando de manera individualizada ambos tipos de energía se observa lo siguiente:

En la energía eléctrica, el incremento en la producción medida en Toneladas Kilómetro Brutas (TKB's) es del 20,5%, mientras que los precios experimentan una subida del 60%

De igual forma, el número de TKB's diésel aumenta un 1,7% respecto a 2021, con un incremento del 97% en el precio medio.

Cánones

El gasto total en cánones ferroviarios ha sido de 1.093,7 MM, situándose 167 millones por encima de la cifra alcanzada en 2021, lo que supone un +18%.

Se registra aumento de gastos en todos los productos, pero con desigual incidencia, en coherencia con los diferentes niveles de recuperación de producción y de demanda de cada uno de ellos, así, en los servicios comerciales el gasto se incrementa un 39,7% respecto al pasado año, mientras que para los servicios públicos la diferencia es del +7,2%.

Analizando por tipo de cánones, se observa lo siguiente:

Los cánones Adif por utilización de infraestructuras se sitúan un 15,8% por encima del año anterior, con un incremento en el gasto de 132,5 millones de euros, de los cuales 98,1 millones corresponden a los servicios comerciales, con un incremento del 29,8% en el número de kms. tren. Por su parte, los servicios OSP registran un mayor gasto de 34,4 millones, con un aumento de 7,2% en la producción de kms. tren

En cuanto a los cánones Adif por utilización de estaciones, en su conjunto experimentan un aumento de 32,4 MM de euros respecto a 2021 (+35,5%), de acuerdo con el aumento en el número de viajeros, si bien la evolución es diferente según el tipo de servicios:

- Servicios OSP: + 10,1 millones de euros (+24,1%)
- Servicios Comerciales: +22,3 millones de euros (+50,8%)

Servicios Adif

El gasto acumulado en 2022 en los Servicios ADIF ha sido de 22,9 millones de euros, un 5,4% inferior a la cifra alcanzada el año anterior, con disminución en los gastos derivados del alquiler de locales.

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 1.022,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 16,6% respecto al año 2021.

Los conceptos más relevantes de este grupo son los referentes a la facturación intragrupo, que alcanza la cifra de 440,1 millones, aumentando en 24,6 millones respecto al pasado año, lo que supone un 5,9% de mayor gasto. A destacar:

- La campaña de publicidad llevada a cabo para dar a conocer e informar acerca de los abonos recurrentes gratuitos ha tenido un coste de 8,3 millones de euros.
- Los Servicios de Apoyo a la Gestión aumentan 6,6 millones de euros con respecto al pasado ejercicio, lo que supone un incremento del 12,3%.
- Crecen en 5,9 millones de euros el gasto en servicios de tecnología de la información, favorecido por el aumento en el número de operaciones relacionadas con la venta.

El resto de gastos de materiales y servicios se cifran en 582,1 millones de euros, con un aumento de 121,2 millones (+26,3%) respecto a los datos del año 2021; a continuación se detallan los conceptos que presentan las desviaciones más significativas:

- Mantenimiento y limpieza de Material – Aumenta el gasto en esta partida en 48,5 millones respecto al del pasado ejercicio, como resultado de un doble efecto. Por una parte, el aumento de la producción de las series de Alta Velocidad conlleva que el gasto de mantenimiento sea 63,5 millones superior, mientras que decrece en 15 millones el gasto en limpiezas, una vez suprimidas las limpiezas y desinfecciones extraordinarias llevadas a cabo el año anterior con motivo de la emergencia sanitaria por el coronavirus.
- Servicios a Bordo – El crecimiento en el número de viajeros propicia el aumento en el gasto de este concepto, que supera en 22,3 millones el del pasado ejercicio.
- Servicios atención al cliente – El aumento en el nivel de demanda, unido a la campaña de información y atención al viajero con motivo de los abonos gratuitos, originan que el gasto registrado en estos conceptos aumente 15 millones respecto al año anterior.

- Comisiones de agencia y bancarias – Suponen 9,5 millones más de gasto que en 2021, debido al incremento de las ventas de títulos de transporte.
- Energía UDT – La evolución alcista del precio de la energía propicia que el gasto en 2022 sea 8,5 millones superior al registrado en 2021.
- Traspaldos – Aumenta en 5,3 millones el gasto en traspaldos, debido a los diversos planes alternativos de transporte que han tenido lugar en este año.
- Atención Telefónica – El alza del nivel de demanda conlleva un mayor gasto de 2,3 millones en concepto de atención telefónica.
- Tributos – Se registran 1,3 millones más de gasto que en el pasado ejercicio. Incluye la nueva tasa de seguridad

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad era 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 2022 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29/01/2016, 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 47,52 días (51,18 días en el ejercicio 2021).

Como consecuencia de todo lo anterior el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de +291,3 millones de euros, mejorando en 219,9 millones el registrado en 2021, lo que supone una diferencia positiva del 308,1%.

Amortizaciones y Retiros

En esta partida se alcanza un total de gasto de 341,9 millones de euros, incrementando un 3,8% (+12,6 millones de euros) la cifra del año anterior.

Por una parte, las amortizaciones del inmovilizado son 322 millones, y se incrementan en 2,3 millones en relación al año 2021, lo que supone un +0,7%, de los que 900 mil euros derivan de las reparaciones cíclicas.

Los retiros del inmovilizado se cifran en 19,9 millones de euros, aumentando en 10,3 millones los contabilizados en el anterior ejercicio.

Las principales partidas que han originado retiros en el año 2021 son las siguientes:

- Transformación coches Talgo VII a s/107: 14,4 millones

- Reparaciones Cíclicas: 1,7 millones
- Accidentes: 1,3 millones
- Mejora equipos tracción s/100: 1,2 millones
- Remodelación s/ 130 a s/730: 0,9 millones

Por su parte, el EBIT alcanzado en el ejercicio es -50,7 millones de euros, mejorando en 207,3 millones el del año anterior, mejorando un 80,4%.

En cuanto al Resultado financiero, se sitúa en -20,2 millones de euros, mejorando en 9,2 millones al del pasado año (+31,3%).

El Resultado de ejercicios anteriores presenta signo positivo, con un valor de 16,7 millones de euros

Según todo lo expuesto anteriormente, el Resultado antes de impuestos de la Sociedad Renfe Viajeros alcanza la cifra de -54,3 millones de euros

El análisis de los Resultados por tipología de servicio es el siguiente:

- Los Servicios Comerciales presentan un resultado negativo de -53,1 millones de euros, mejorando en 216,2 millones el obtenido el año 2021. Con el incremento de la actividad, aumentan tanto los ingresos como los gastos, pero mientras los primeros mejoran un 61%, lo que suponen 568,8 millones a mayores, los gastos se incrementan en 352,6 millones, un 29,4%, gracias a una política de contención de gastos y a pesar del fuerte incremento en los precios de la energía.
- Los Servicios Públicos han obtenido un resultado de -1,1 millones de euros, distinguiendo entre aquellos cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado de aquellos adscritos a la Generalitat de Cataluña:
 - OSP AGE: Estos servicios presentan un resultado de -1,6 millones de euros, incluyendo +1,2 millones correspondientes a los servicios financiados por Comunidades Autónomas (Aragón, Extremadura) y al Tranvía de Chiclana, así como -2,8 MM de euros correspondientes a otros conceptos no contemplados en el Contrato firmado entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros.
 - OSP Generalitat de Cataluña: Estos servicios presentan un resultado positivo de 0,5 millones de euros, incluyendo 0,8 millones de euros de Beneficio razonable por lo servicios incluidos en el Plan de Acción.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2022 vs 2021 de las principales magnitudes de tráfico, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

5.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Viajeros, SME, S.A.

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte (3)	1.884,78	1.309,61	575,17	43,9
Servicio Público	551,67	513,53	38,15	7,4
Servicio Comercial	1.333,11	796,08	537,03	67,5
Convenios Específicos CC.AA.	32,34	27,95	4,39	15,7
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.656,03	1.431,69	224,34	15,7
Ingresos Varios	77,10	62,31	14,79	23,7
+ TOTAL INGRESOS	3.650,24	2.831,55	818,69	28,9
GASTOS				
Personal	659,03	623,59	35,44	5,7
Energía de tracción	561,15	309,23	251,92	81,5
Cánones (2)	1.093,69	926,70	166,99	18,0
Servicios Adif	22,89	24,20	-1,31	-5,4
Servicios Intragrupo	440,11	415,56	24,55	5,9
Mantenimiento de Material (sin Intragrupo)	280,79	232,28	48,51	20,9
Servicios a Bordo	52,84	30,59	22,25	72,7
Resto de Servicios	248,47	198,01	50,46	25,5
- TOTAL GASTOS	3.358,98	2.760,17	598,80	21,7
= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	291,27	71,38	219,89	308,1
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	341,93	329,37	12,57	3,8
= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	-50,67	-257,99	207,33	80,4
Ingresos Financieros	6,30	2,55	3,74	146,8
Gastos Financieros	26,53	32,01	-5,48	-17,1
+/- Resultado Financiero	-20,24	-29,46	9,23	31,3
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	16,65	18,86	-2,22	-11,7
+/- Resultados Excepcionales				
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-54,25	-268,59	214,34	79,8
- Impuesto sobre Beneficios	-3,13	-3,00	-0,13	-4,2
= RESULTADO	-51,13	-265,59	214,46	80,7
Coefficientes de Cobertura				
Al EBITDA(%)	108,7	102,6	6,09	
Al EBIT (%)	98,6	91,6	6,98	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	98,5	91,3	7,20	
Al Resultado (%)	98,6	91,4	7,19	

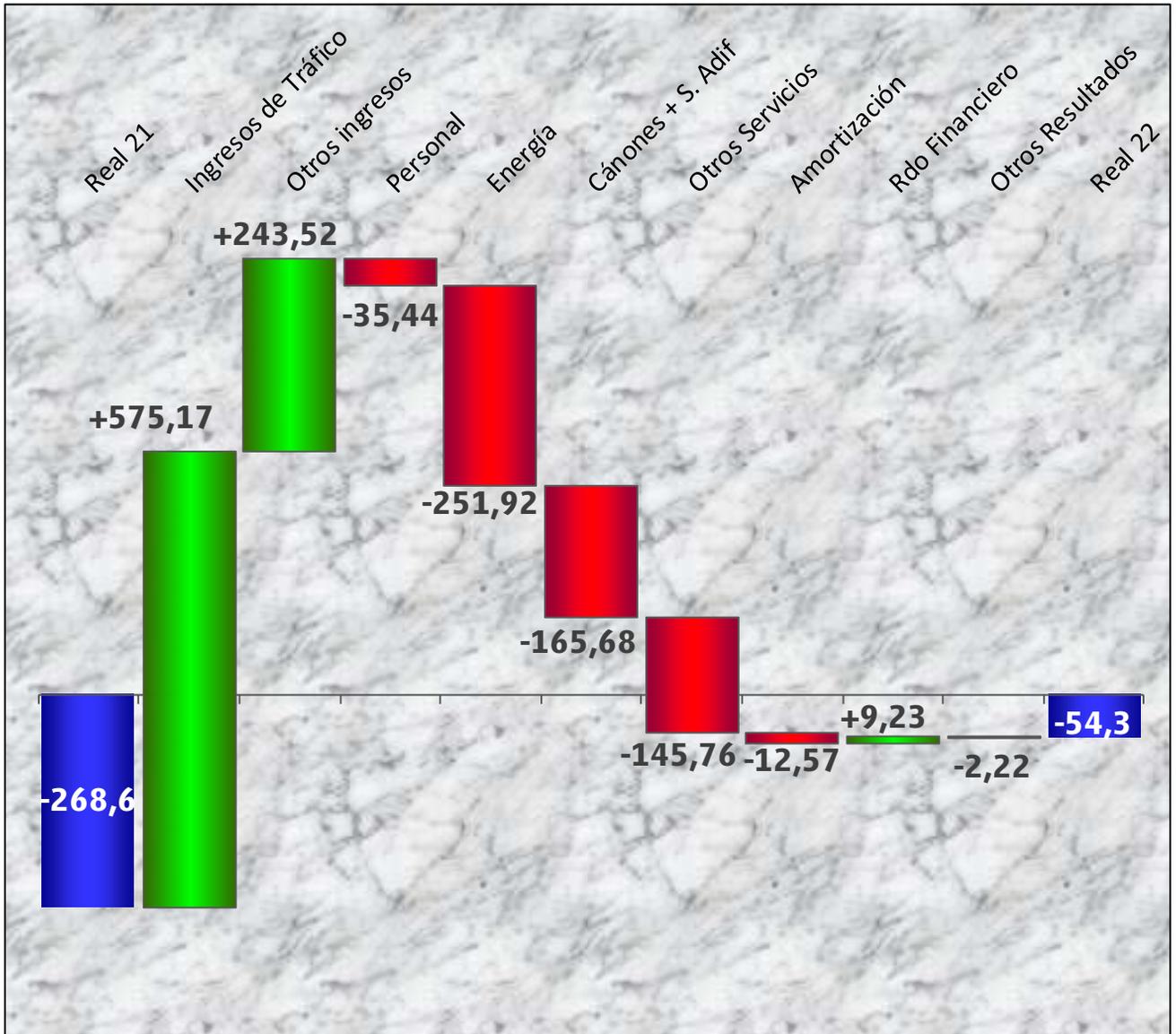
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.

(2) 89% Canon Infraestructura y 11% Canon Estaciones.

(3) Incluye viajes de servicio Intragrupo por importe de 1,32 millones de €.

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Renfe Viajeros, SME, S.A. (millones de euros)



RENFE Viajeros, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2022			2021	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	1.116.357,5	52,2	52,2	52,0	52,0
Canon Infraestructura	969.659,5	45,3		45,8	
Canon Estaciones e Instalaciones	123.810,1	5,8		4,9	
Servicios ADIF	22.887,8	1,1		1,3	
Servicios Intragrupo (*)	440.109,1	20,6	72,8	22,7	74,8
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	280.790,4	13,1	85,9	12,7	87,5
Otros Gastos ligados al Tráfico de Viajeros	98.552,1	4,6	90,5	4,0	91,5
Servicios a Bordo	52.839,5	2,5	93,0	1,7	93,2
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	44.594,0	2,1	95,1	2,3	95,6
Energía U.D.T.	20.639,2	1,0	96,0	0,7	96,2
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	16.157,6	0,8	96,8	0,9	97,2
Comisiones a Operadores de Viajeros	13.951,8	0,7	97,4	0,4	97,6
Servicios Bancarios	7.133,3	0,3	97,8	0,2	97,8
Consumo de Materiales de Almacén	5.042,7	0,2	98,0	0,2	98,0
Trabajos Realizados por Terceros	5.001,5	0,2	98,2	0,2	98,2
Tributos	4.309,1	0,2	98,4	0,2	98,4
Estudios y Consultorías	2.468,1	0,1	98,6	0,1	98,5
Canon util. líneas otros administradores	2.361,3	0,1	98,7	0,1	98,6
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	1.704,2	0,1	98,7	0,0	98,6
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	641,6	0,0	98,8	0,2	98,8
Resto	26.137,1	1,2	100,0	1,2	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	2.138.790,1	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.

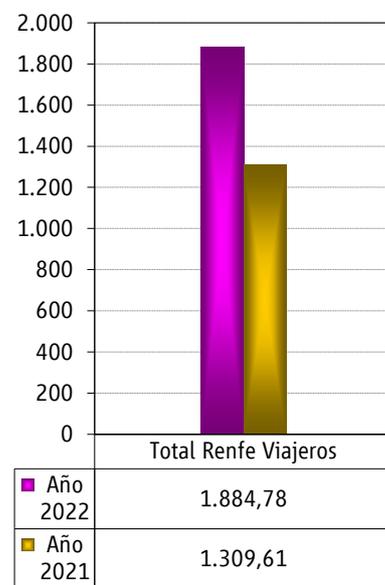
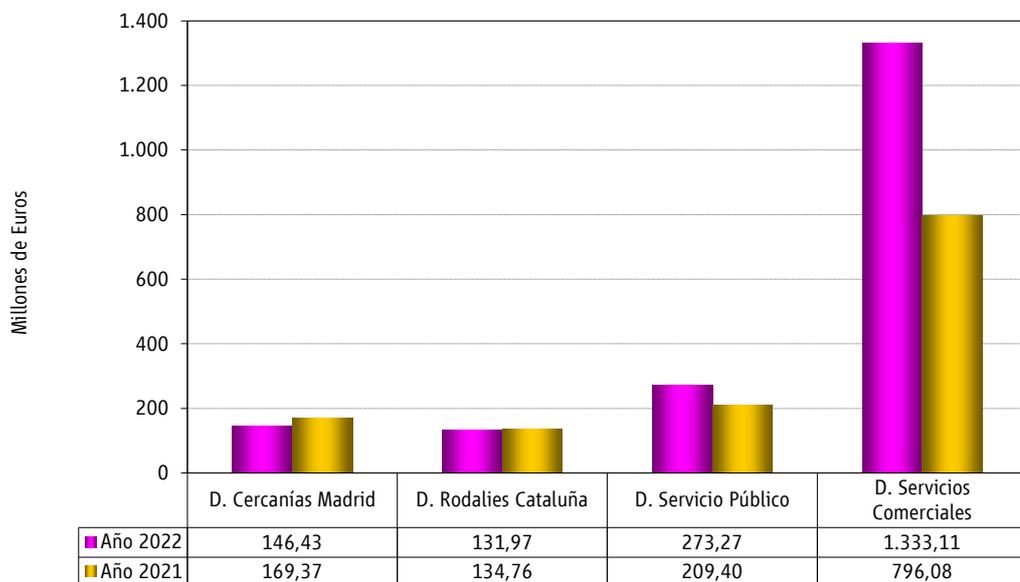
RENFE Viajeros, SME, S.A.

PRINCIPALES MAGNITUDES

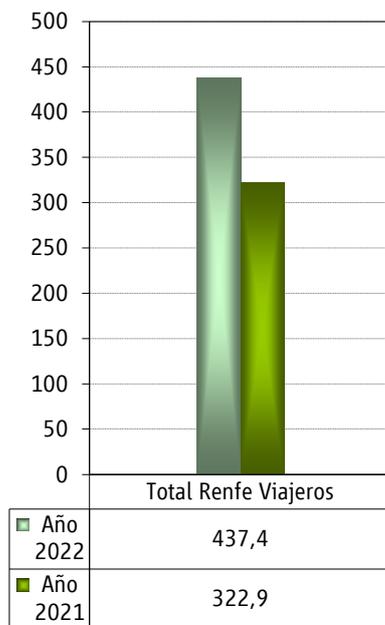
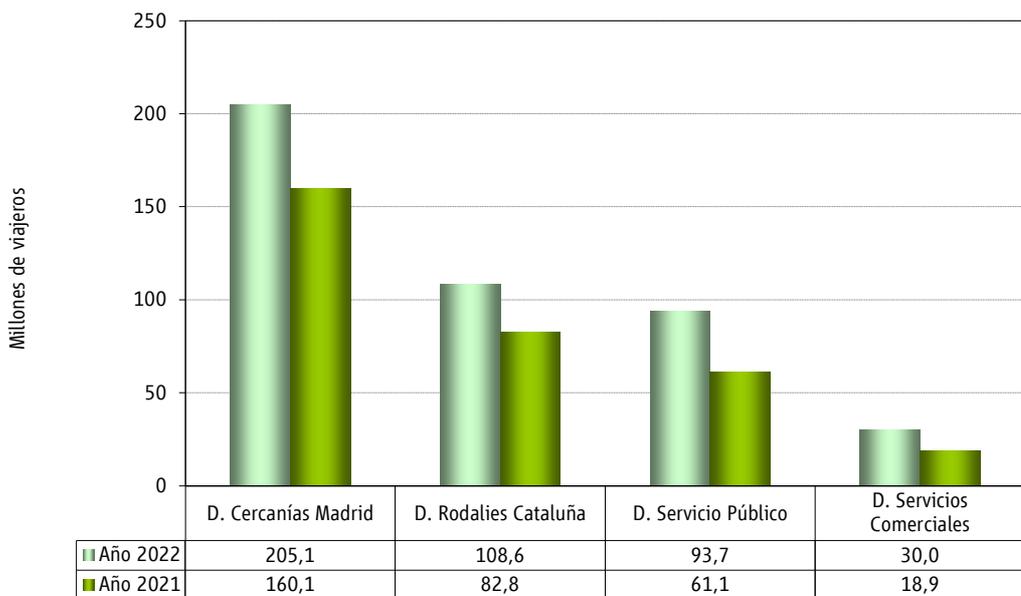
TOTAL AÑO	2022	2021	% 2022/2021
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.884,78	1.309,61	43,9
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	7,77	8,28	-6,2
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	437.379,6	322.884,4	35,5
Viajeros - Kilómetro (Millones)	24.269,5	15.809,6	53,5
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	51.028,3	43.519,5	17,3
Kilómetros - Tren (Miles)	148.902	130.870	13,8
Plazas / Tren	343	333	3,1
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	47,3	36,2	11,2
Ingresos / Km. Tren	12,66	10,01	26,5
Viajeros / Tren	163	121	34,9
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)			
Diésel	44.185,2	37.092,0	19,1
Eléctricas	2.803,7	2.757,0	1,7
	41.381,5	34.335,0	20,5
PERSONAL			
Número medio de personas	9.911,2	9.289,0	6,7

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

Ingresos títulos transporte de Viajeros



Viajeros

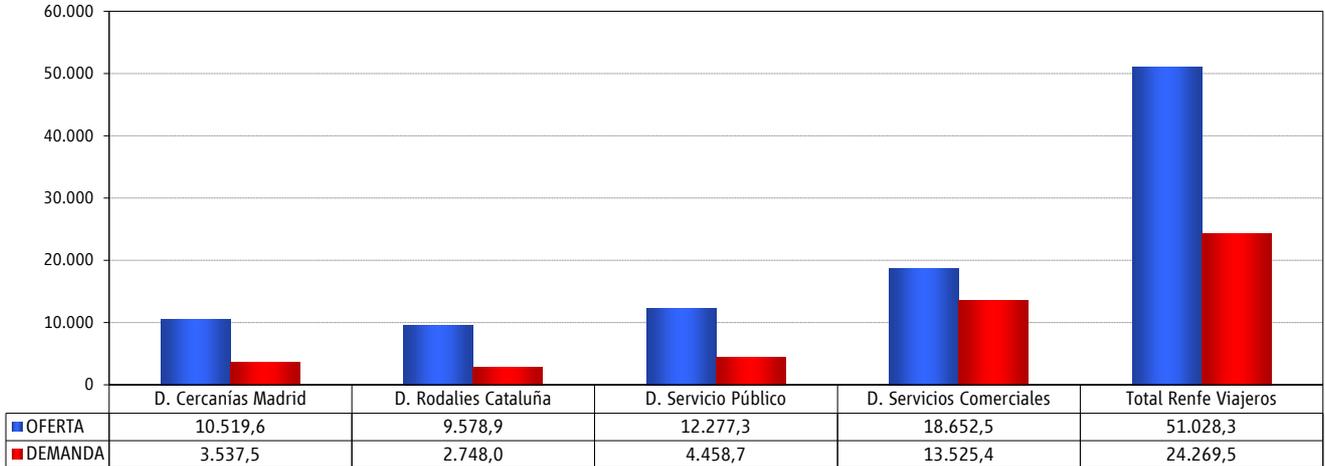


RENFE VIAJEROS, SME, S.A.

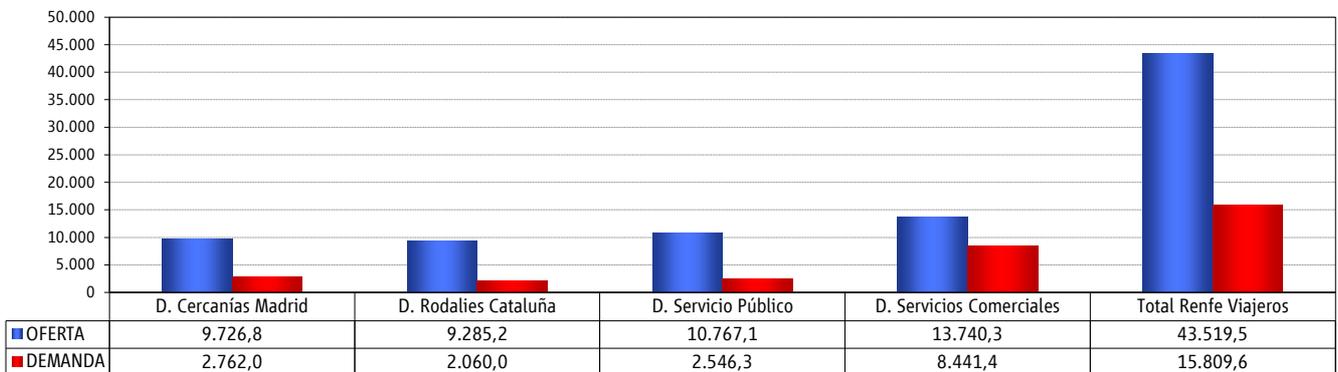
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km

DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

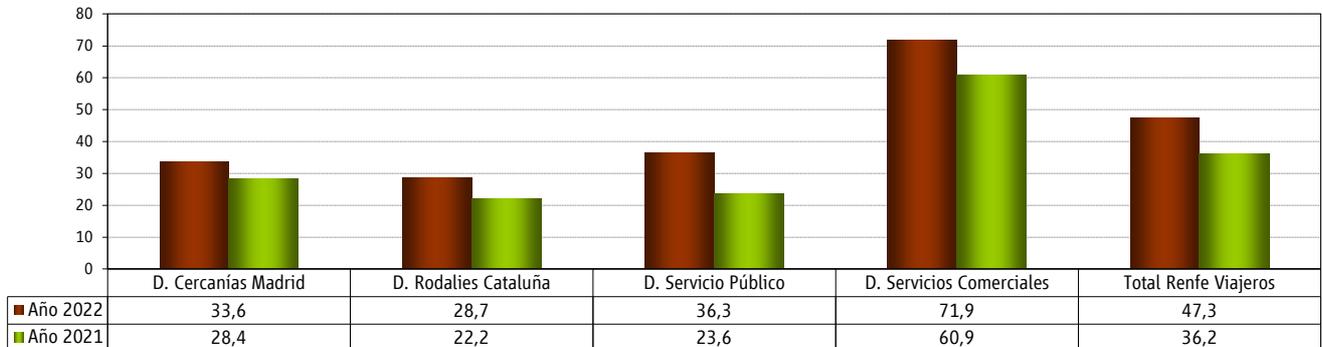
Año 2022



Año 2021



Aprovechamiento (%)



Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

5.2.2. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Servicio Público

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	551,67	513,53	38,15	7,4
Convenios CC.AA. (incluye Plan de Acción)	32,34	27,95	4,39	15,7
Resto de Ingresos	68,30	61,46	6,84	11,1
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.656,03	1.431,69	224,34	15,7
+ TOTAL INGRESOS	2.308,34	2.034,62	273,72	13,5
GASTOS				
Personal (*)	353,89	340,26	13,63	4,0
Energía de tracción	326,35	187,51	138,83	74,0
Materiales y Servicios	840,90	770,78	70,12	9,1
Servicios del Exterior	177,88	152,32	25,56	16,8
Cánones	663,02	618,45	44,56	7,2
Mantenimiento de trenes	237,37	216,62	20,75	9,6
Seguridad	53,29	50,44	2,86	5,7
Otros Gastos	116,11	89,06	27,05	30,4
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	220,37	219,16	1,22	0,6
Gastos financieros	14,33	19,48	-5,15	-26,4
Gastos indirectos y de estructura	153,17	149,96	3,22	2,1
Gastos excepcionales	-9,81	-9,52	-0,30	-3,1
- TOTAL GASTOS	2.305,98	2.033,74	272,24	13,4
= RESULTADO DEL EJERCICIO	2,36	0,88	1,48	168,7
+ Cambio criterio R's	-0,02	-0,11	0,09	78,3
+ Ajuste Auditoría IGAE Plan de Acción (2)	0,00	0,00	0,00	
+ Ajuste Auditoría IGAE (3)	-3,45	0,00	-3,45	-100,0
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-1,11	0,76	-1,87	-245,8

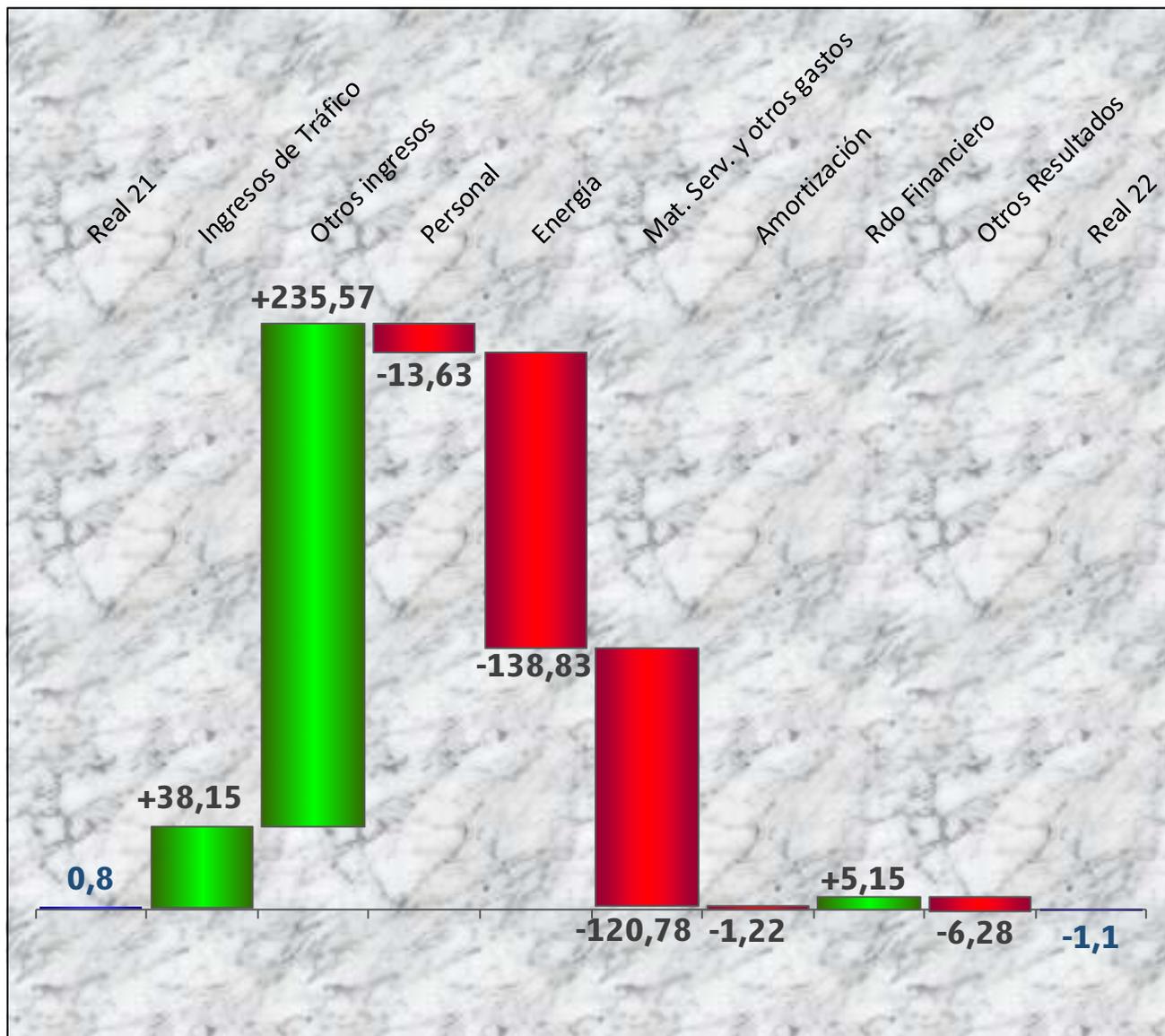
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(2) El importe correspondiente a la auditoría Plan de Acción del ejercicio 2022 es 0 MM € y el ejercicio 2021 0 MM €.

(3) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2022 es -3,45 MM € y el ejercicio 2021 0 MM €.

(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021 Servicio Público (millones de euros)



Servicio Público

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2022	2021	% 2022/2021
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	551,67	513,53	7,4
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	5,13	6,97	-26,3
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	407.363,7	304.029,4	34,0
Viajeros - Kilómetro (Millones)	10.744,1	7.368,3	45,8
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	32.375,8	29.779,2	8,7
Kilómetros - Tren (Miles)	99.132	92.517	7,2
Plazas / Tren	327	322	1,5
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	33,16	24,73	8,4
Ingresos / Km. Tren	5,57	5,55	0,3
Viajeros / Tren	108	80	36,1
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)			
Diésel	23.256,7	21.330,9	9,0
Eléctricas	2.246,9	2.060,6	9,0
	21.009,8	19.270,3	9,0

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

Servicio Público

INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE

(millones de euros)

	Variación		
	2022	2021	2022/2021 (%)
MADRID	146,43	169,37	-13,5
BARCELONA	97,98	102,72	-4,6
VALENCIA	20,39	22,23	-8,3
MÁLAGA	15,71	10,62	47,9
SEVILLA	5,92	6,62	-10,6
BILBAO	6,68	7,19	-7,1
SAN SEBASTIÁN	4,66	5,29	-11,8
MURCIA	4,15	4,76	-12,9
ASTURIAS	4,89	5,25	-6,9
CÁDIZ	3,86	3,67	5,2
SANTANDER	0,75	0,87	-13,3
ZARAGOZA	0,20	0,25	-19,8
P.VASCO AM	0,66	0,79	-16,5
ASTURIAS AM	1,53	1,81	-15,7
CANTABRIA AM	2,45	2,89	-15,2
GALICIA AM	0,05	0,04	21,5
C.-LEÓN AM	0,16	0,17	-2,6
MURCIA AM	0,15	0,17	-12,1
TOTAL	316,62	344,70	-8,1

VIAJEROS (miles)

	Variación		
	2022	2021	2022/2021 (%)
MADRID	205.069,8	160.116,4	28,1
BARCELONA	100.483,3	76.652,7	31,1
VALENCIA	14.602,5	10.706,2	36,4
BILBAO	10.824,5	7.726,6	40,1
MÁLAGA	11.267,7	6.319,7	78,3
SEVILLA	6.522,6	4.645,7	40,4
SAN SEBASTIÁN	6.313,6	4.735,0	33,3
MURCIA	2.829,2	2.209,1	28,1
ASTURIAS	5.131,2	3.477,3	47,6
CÁDIZ	3.216,4	2.077,9	54,8
SANTANDER	863,5	608,5	41,9
ZARAGOZA	271,0	232,4	16,6
P.VASCO AM	690,8	656,1	5,3
ASTURIAS AM	1.475,8	1.277,7	15,5
CANTABRIA AM	2.603,7	2.382,4	9,3
GALICIA AM	26,3	19,1	37,5
C.-LEÓN AM	115,8	83,9	38,0
MURCIA AM	176,7	163,8	7,9
TOTAL	372.484,5	284.090,8	31,1

Servicio Público

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
CATALUÑA (1)	33,99	32,04	6,1
Serv.Público SUR	29,11	21,07	38,2
Serv.Público ASTURIAS	0,58	0,40	46,2
Serv.Público ESTE	22,58	18,10	24,8
Serv.Público GALICIA	15,98	13,50	18,3
Serv.Público CENTRO-NORTE	13,44	10,51	27,9
Serv.Público CENTRO-SUR	12,27	10,34	18,8
Servicios Convenidos con CCAA	0,29	0,09	230,9
TOTAL	128,25	106,03	20,9

(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a Rodalies Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	25,63	15,84	61,8
MADRID - PUERTOLLANO	15,55	10,92	42,4
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	15,53	9,25	67,9
MADRID - TOLEDO	13,68	6,19	121,1
FIGUERES - BARCELONA	11,90	7,31	62,9
LLEIDA - BARCELONA	4,41	3,00	47,1
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	8,80	5,18	69,7
ZARAGOZA - CALATAYUD	0,33	0,27	20,6
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	0,07	0,04	59,2
MADRID - SEGOVIA - SALAMANCA	0,15	0,03	416,7
MADRID - CUENCA	0,96	0,08	1.126,4
SEVILLA - GRANADA	8,18	4,67	75,2
MÁLAGA - GRANADA	1,59	0,00	100,0
ALICANTE - MURCIA	0,02	0,00	100,0
TOTAL	106,81	62,79	70,1

Servicio Público

VIAJEROS (miles)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

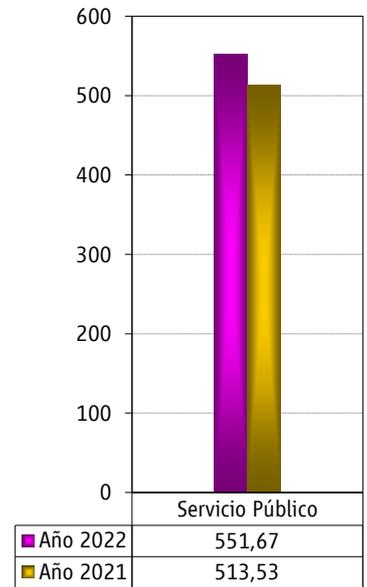
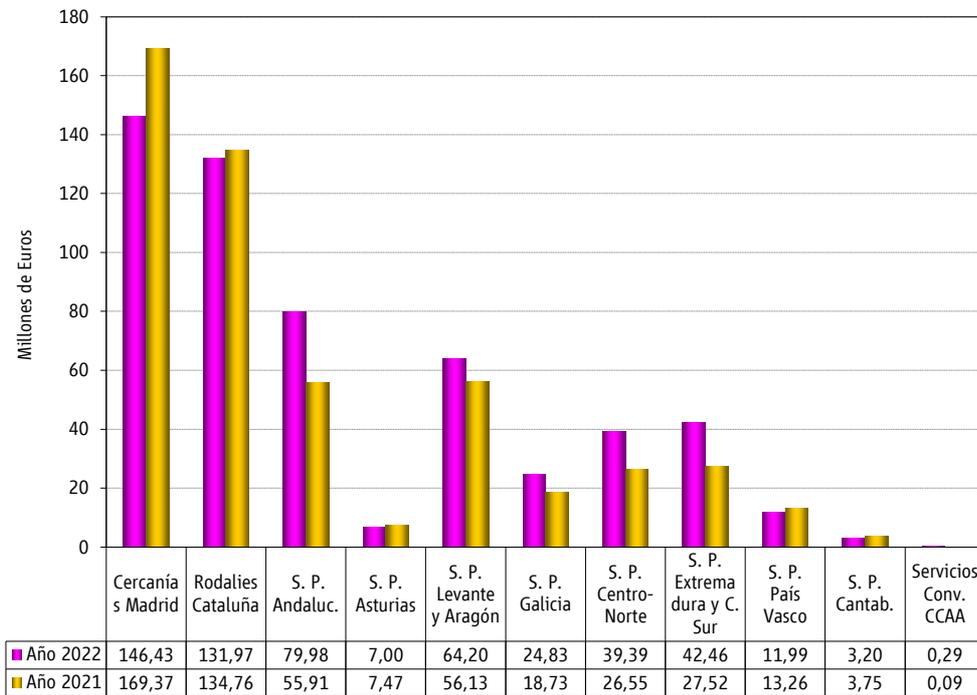
	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
CATALUÑA (1)	8.152,2	6.168,3	32,2
Serv.Público SUR	5.195,3	2.459,2	111,3
Serv.Público ASTURIAS	146,6	86,9	68,8
Serv.Público ESTE	4.385,8	2.513,8	74,5
Serv.Público GALICIA	3.790,7	2.187,0	73,3
Serv.Público CENTRO-NORTE	2.305,7	1.089,6	111,6
Serv.Público CENTRO-SUR	1.824,9	890,9	104,8
Servicios Convenidos con CCAA	513,2	16,1	3.083,1
TOTAL	26.314,5	15.411,7	70,7

(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a Rodalies Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

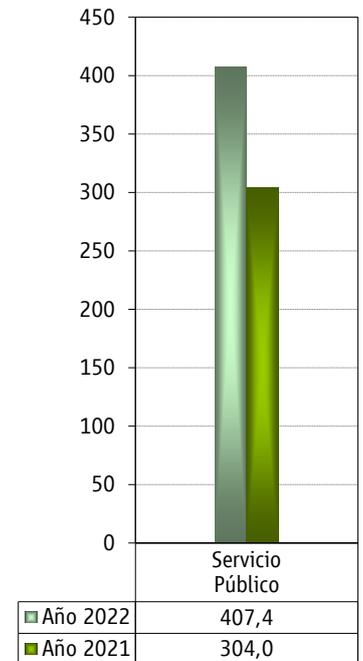
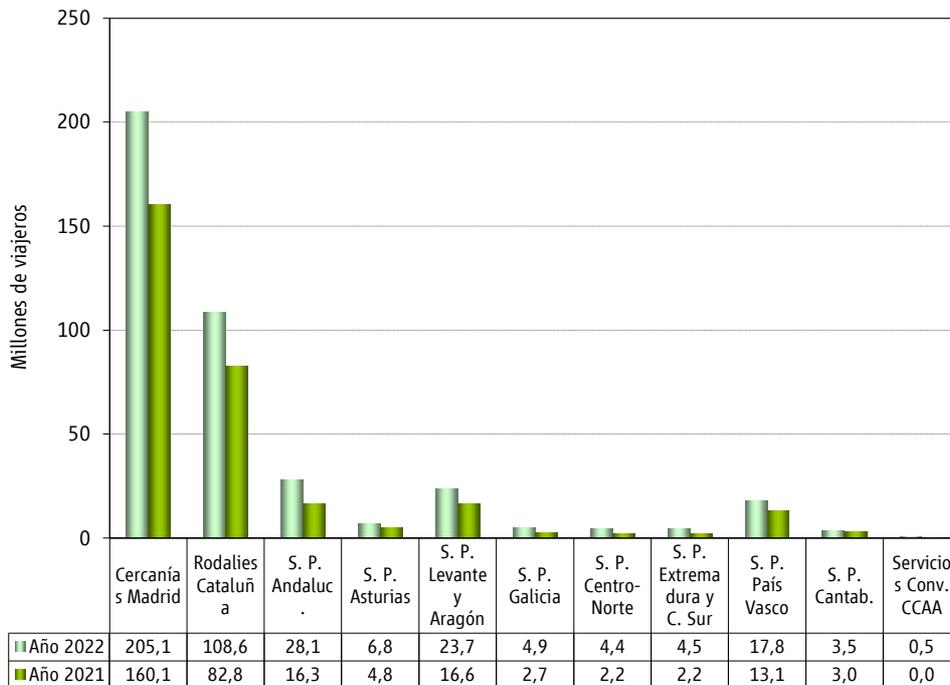
INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	1.873,9	1.059,0	76,9
MADRID - PUERTOLLANO	1.007,4	632,2	59,3
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	886,5	538,6	64,6
MADRID - TOLEDO	1.603,1	705,5	127,2
FIGUERES - BARCELONA	1.057,1	607,0	74,2
LLEIDA - BARCELONA	294,3	167,5	75,7
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	1.056,3	504,2	109,5
ZARAGOZA - CALATAYUD	46,6	36,2	28,7
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	8,8	4,5	94,4
MADRID - SEGOVIA - SALAMANCA	98,2	2,0	4.891,6
MADRID - CUENCA	92,0	6,2	1.386,8
SEVILLA - GRANADA	432,7	263,9	63,9
MÁLAGA - GRANADA	103,5	0,0	100,0
ALICANTE - MURCIA	4,2	0,0	100,0
TOTAL	8.564,6	4.526,9	89,2

Ingresos títulos transporte de Viajeros



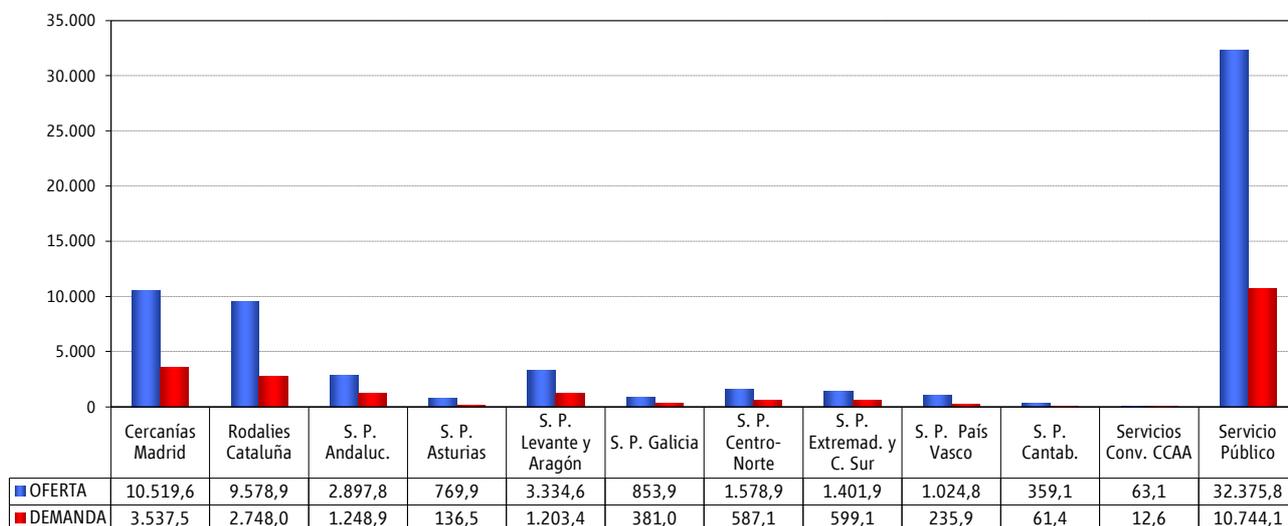
Viajeros



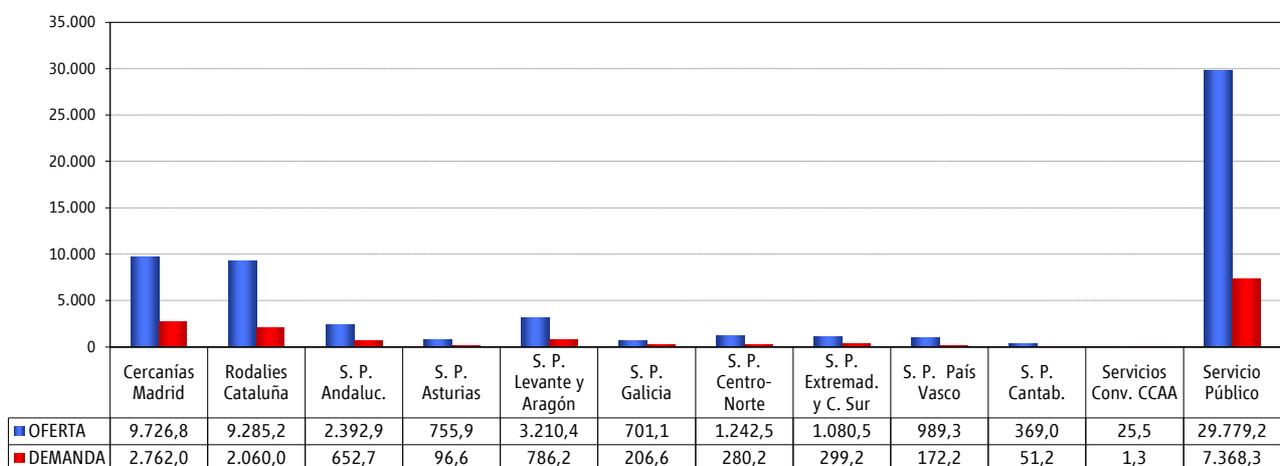
SERVICIO PUBLICO

OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

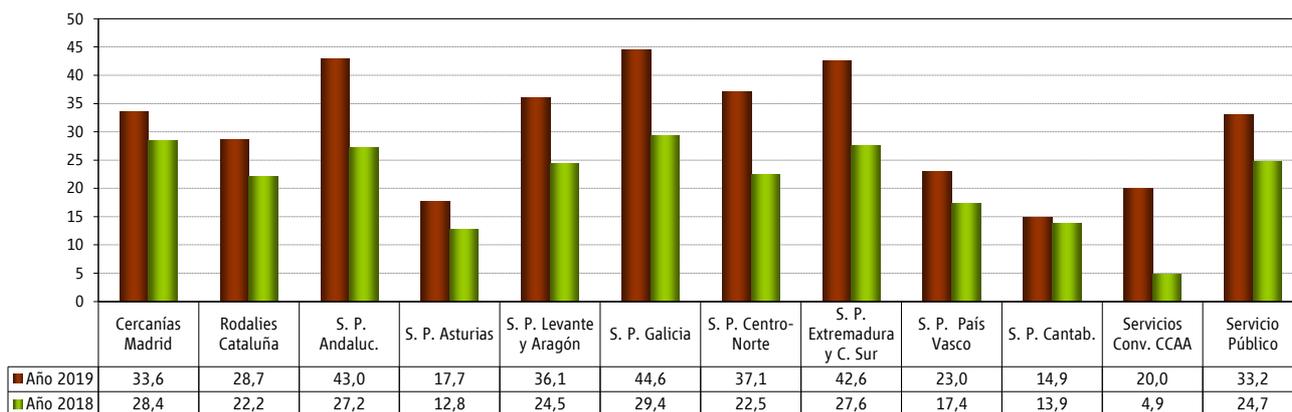
Año 2022



Año 2021



Aprovechamiento (%)



Servicio Público Administración General del Estado

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	419,41	378,68	40,73	10,8
Convenios CC.AA.				
Resto de Ingresos	50,51	47,76	2,75	5,8
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.271,35	1.106,90	164,45	14,9
+ TOTAL INGRESOS	1.741,28	1.533,35	207,93	13,6
GASTOS				
Personal (*)	279,78	266,84	12,94	4,8
Energía de tracción	229,32	131,32	98,01	74,6
Materiales y Servicios	627,59	565,99	61,60	10,9
Servicios del Exterior	121,87	104,85	17,02	16,2
Cánones	505,71	461,14	44,57	9,7
Mantenimiento de trenes	182,56	167,55	15,01	9,0
Seguridad	36,72	34,21	2,51	7,3
Otros Gastos	101,81	79,56	22,24	28,0
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	160,61	161,26	-0,65	-0,4
Gastos financieros	9,44	13,13	-3,69	-28,1
Gastos indirectos y de estructura	121,65	120,40	1,24	1,0
Gastos excepcionales	-8,53	-6,93	-1,61	-23,2
- TOTAL GASTOS	1.740,94	1.533,35	207,59	13,5
= RESULTADO DEL EJERCICIO	0,34	0,00	0,34	>1000
+ Cambio criterio R's	-0,03	-0,11	0,09	78,1
+ Ajuste Auditoría IGAE (2)	-3,15	0,00	-3,15	
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-2,83	-0,11	-2,72	<-1000

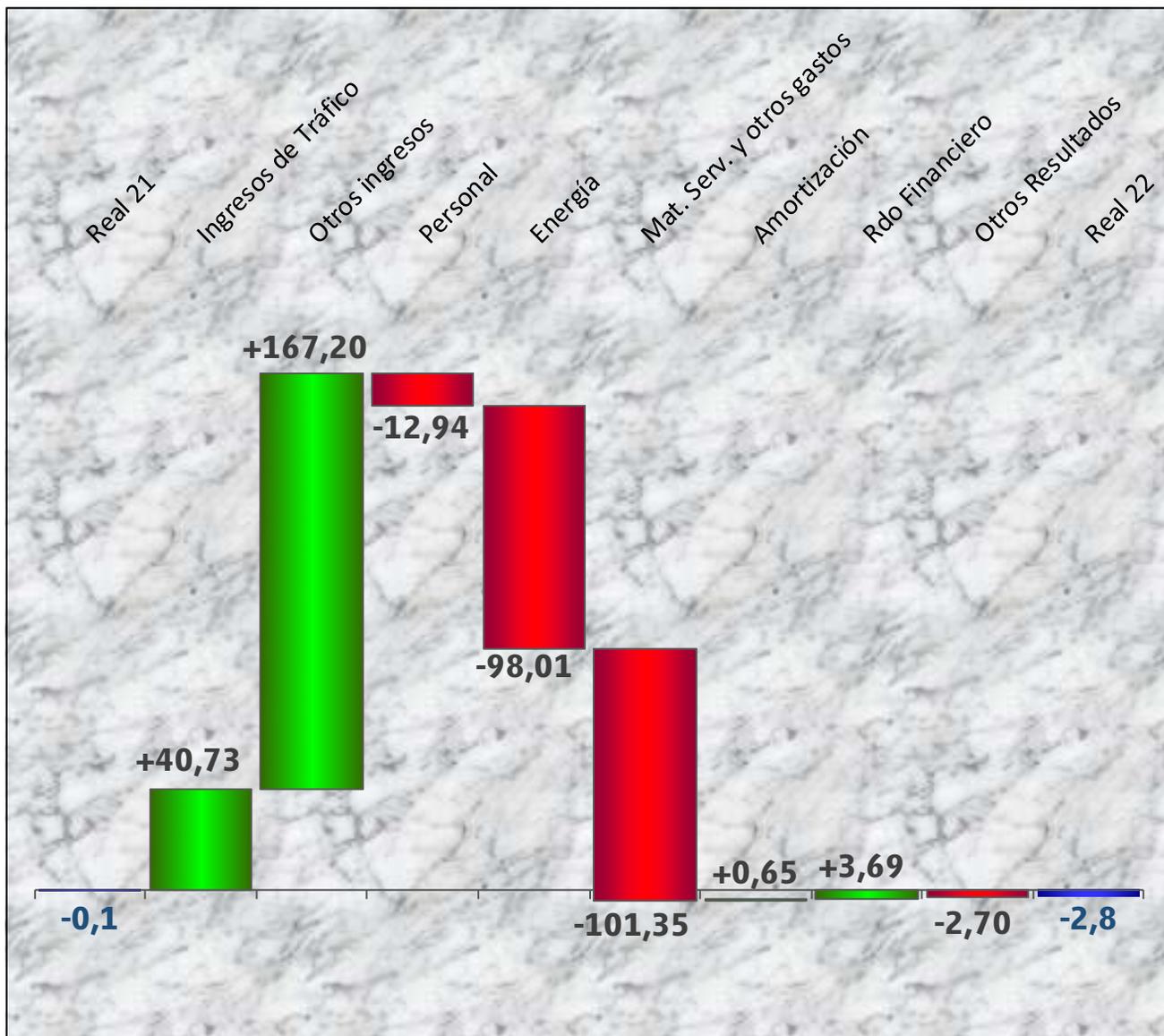
(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2022 es -3,15 MM € y el del ejercicio 2021 es 0 MM €.

(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Servicio Público AGE (millones de euros)



Servicio Público Generalitat Cataluña

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	131,97	134,76	-2,79	-2,1
Plan de Acción	25,95	25,85	0,11	0,4
Resto de Ingresos	14,33	13,58	0,75	5,5
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	384,68	324,78	59,89	18,4
+ TOTAL INGRESOS	556,92	498,96	57,96	11,6
GASTOS				
Personal (*)	73,03	73,00	0,03	0,0
Energía de tracción	96,56	56,12	40,45	72,1
Materiales y Servicios	209,18	203,77	5,42	2,7
Servicios del Exterior	54,05	47,24	6,81	14,4
Cánones	155,13	156,53	-1,40	-0,9
Mantenimiento de trenes	54,21	48,81	5,39	11,1
Seguridad	16,04	16,20	-0,16	-1,0
Otros Gastos	13,50	9,36	4,14	44,2
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	59,20	57,77	1,43	2,5
Gastos financieros	4,86	6,39	-1,52	-23,8
Gastos indirectos y de estructura	30,84	29,37	1,47	5,0
Gastos excepcionales	-1,27	-2,58	1,31	50,8
- TOTAL GASTOS	556,15	498,20	57,95	11,6
= RESULTADO DEL EJERCICIO	0,77	0,77	0,00	0,5
+ Cambio criterio R's	0,00	0,00	0,00	-42,6
+ Ajuste Auditoría IGAE Plan de Acción (2)	0,00	0,00	0,00	
+ Ajuste Auditoría IGAE (3)	-0,30	0,00	-0,30	
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	0,48	0,76	-0,29	-37,8

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

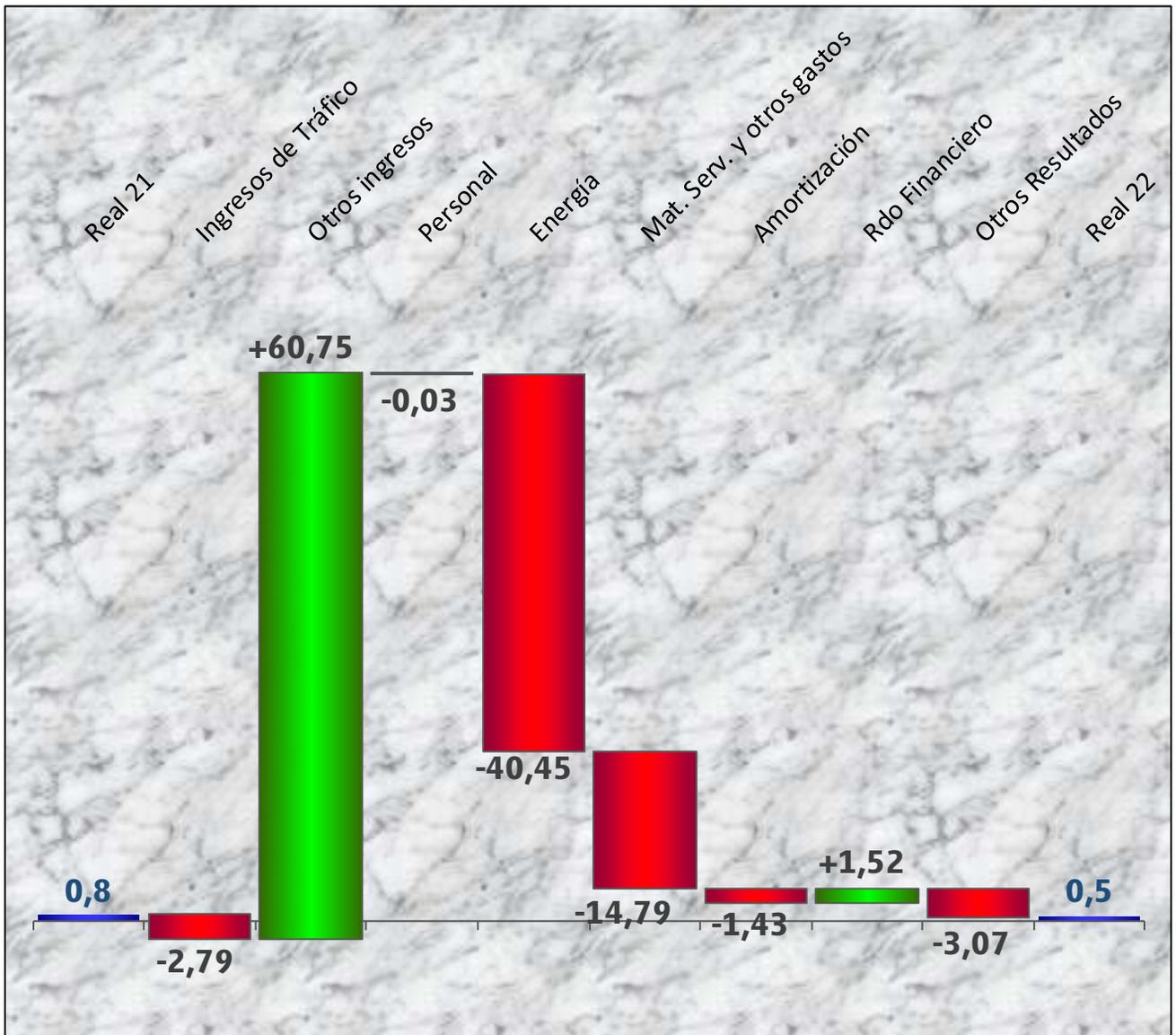
(2) El importe correspondiente a la auditoría Plan de Acción del ejercicio 2022 es 0 MM € y el del ejercicio 2021 es 0 MM €.

(3) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2022 es -0,3 MM € y el del ejercicio 2021 es 0 MM €.

(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Servicio Público Generalitat Cataluña (millones de euros)



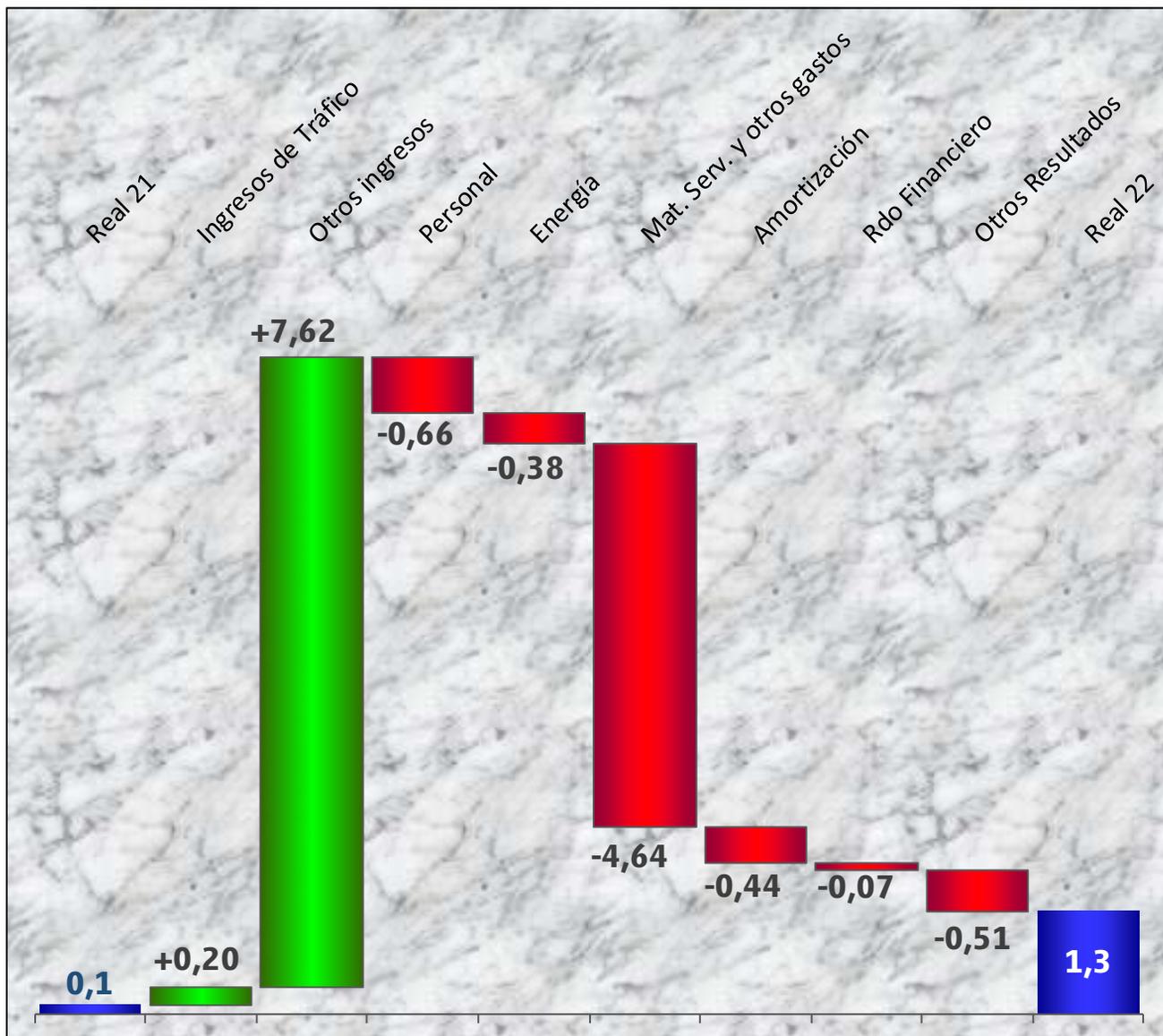
Servicio Público Convenios con CCAA

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	0,29	0,09	0,20	230,9
Convenios CC.AA.	6,38	2,10	4,28	203,4
Resto de Ingresos	3,46	0,12	3,35	>1000
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	0,00	0,00		
+ TOTAL INGRESOS	10,14	2,31	7,83	338,7
GASTOS				
Personal	1,08	0,42	0,66	157,9
Energía de tracción	0,47	0,08	0,38	463,6
Materiales y Servicios	4,13	1,02	3,11	305,6
Servicios del Exterior	1,95	0,23	1,73	756,0
Cánones	2,18	0,79	1,39	175,5
Mantenimiento de trenes	0,61	0,25	0,35	139,7
Seguridad	0,54	0,03	0,51	>1000
Otros Gastos	0,80	0,14	0,66	480,0
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	0,56	0,12	0,44	357,4
Gastos financieros	0,03	-0,03	0,07	201,8
Gastos indirectos y de estructura	0,69	0,18	0,51	285,4
Gastos excepcionales	-0,01	-0,01	0,00	-20,5
- TOTAL GASTOS	8,89	2,20	6,69	304,4
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	1,25	0,11	1,14	>1000

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Servicio Público Convenios con CCAA (millones de euros)



5.2.3. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

Servicios Comerciales

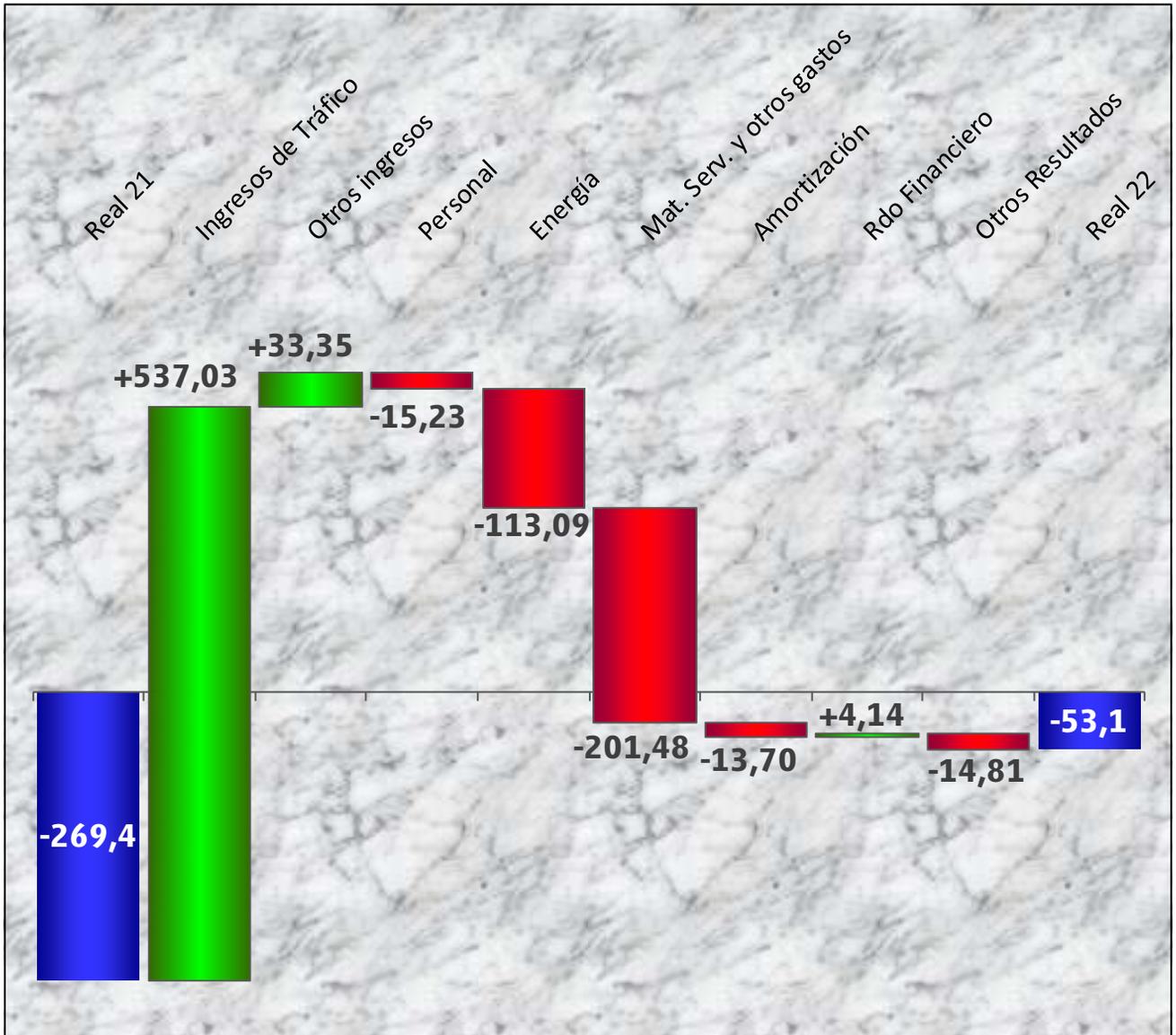
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Títulos de Transporte	1.333,11	796,08	537,03	67,5
Resto de Ingresos	82,42	49,07	33,35	68,0
+ TOTAL INGRESOS	1.415,53	845,15	570,38	67,5
GASTOS				
Personal (*)	121,72	106,49	15,23	14,3
Energía de tracción	234,80	121,72	113,09	92,9
Materiales y Servicios	552,95	392,39	160,56	40,9
Servicios del Exterior	122,28	84,15	38,13	45,3
Cánones	430,67	308,25	122,42	39,7
Mantenimiento de trenes	263,09	216,27	46,82	21,7
Seguridad	1,35	1,51	-0,17	-11,1
Otros Gastos	78,43	84,16	-5,73	-6,8
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	112,17	98,46	13,70	13,9
Gastos financieros	5,96	10,09	-4,14	-41,0
Gastos indirectos y de estructura	98,90	85,29	13,61	16,0
Gastos excepcionales	-0,69	-1,90	1,20	63,5
- TOTAL GASTOS	1.468,67	1.114,50	354,17	31,8
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-53,14	-269,35	216,21	80,3

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Servicios Comerciales (millones de euros)



Servicios Comerciales

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2022	2021	% 2022/2021
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.333,11	796,08	67,5
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	9,86	9,43	4,5
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	30.015,9	18.855,0	59,2
Viajeros - Kilómetro (Millones)	13.525,4	8.441,4	60,2
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	18.652,5	13.740,3	35,8
Kilómetros - Tren (Miles)	49.770	38.354	29,8
Plazas / Tren	375	358	4,6
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	71,9	60,9	11,0
Ingresos / Km. Tren	26,79	20,76	29,0
Viajeros / Tren	272	220	23,5
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)			
Diésel	556,9	696,4	-20,0
Eléctricas	20.371,6	15.064,8	35,2

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

Servicios Comerciales

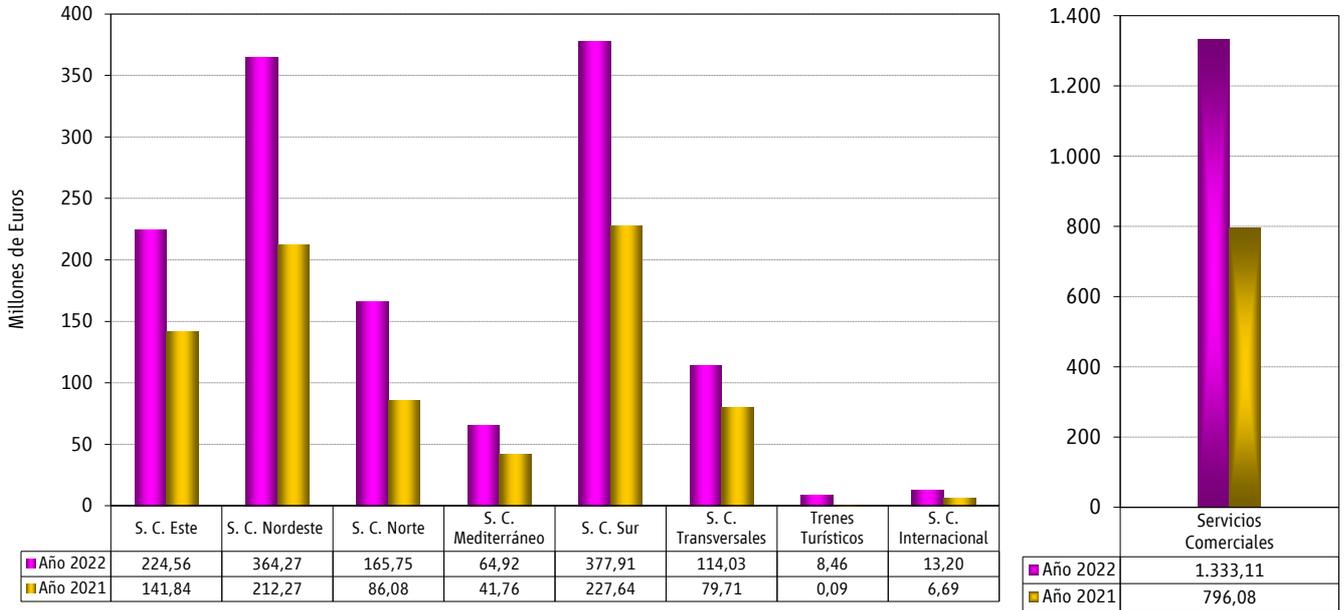
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de Euros)

Mercados	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
Serv. Comerciales Este	224,56	141,84	58,3
Serv. Comerciales Nordeste	364,27	212,27	71,6
Serv. Comerciales Norte	165,75	86,08	92,6
Serv. Comerciales Mediterráneo	64,92	41,76	55,5
Serv. Comerciales Sur	377,91	227,64	66,0
Serv. Comerciales Transversales	114,03	79,71	43,0
Trenes Turísticos	8,46	0,09	9.252,4
Serv. Comerciales Internacional	13,20	6,69	97,4
TOTAL	1.333,11	796,08	67,5

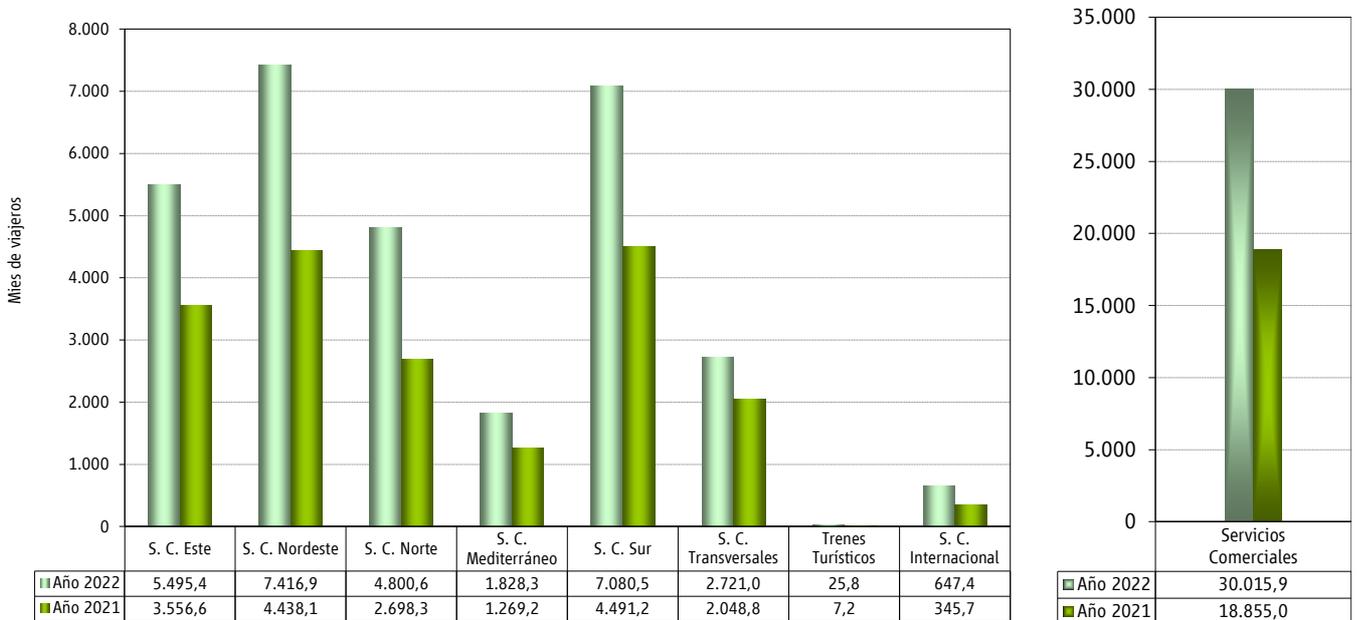
VIAJEROS (miles)

Mercados	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
Serv. Comerciales Este	5.495,4	3.556,6	54,5
Serv. Comerciales Nordeste	7.416,9	4.438,1	67,1
Serv. Comerciales Norte	4.800,6	2.698,3	77,9
Serv. Comerciales Mediterráneo	1.828,3	1.269,2	44,1
Serv. Comerciales Sur	7.080,5	4.491,2	57,7
Serv. Comerciales Transversales	2.721,0	2.048,8	32,8
Trenes Turísticos	25,8	7,2	256,9
Serv. Comerciales Internacional	647,4	345,7	87,3
TOTAL	30.015,9	18.855,0	59,2

Ingresos títulos transporte de Viajeros



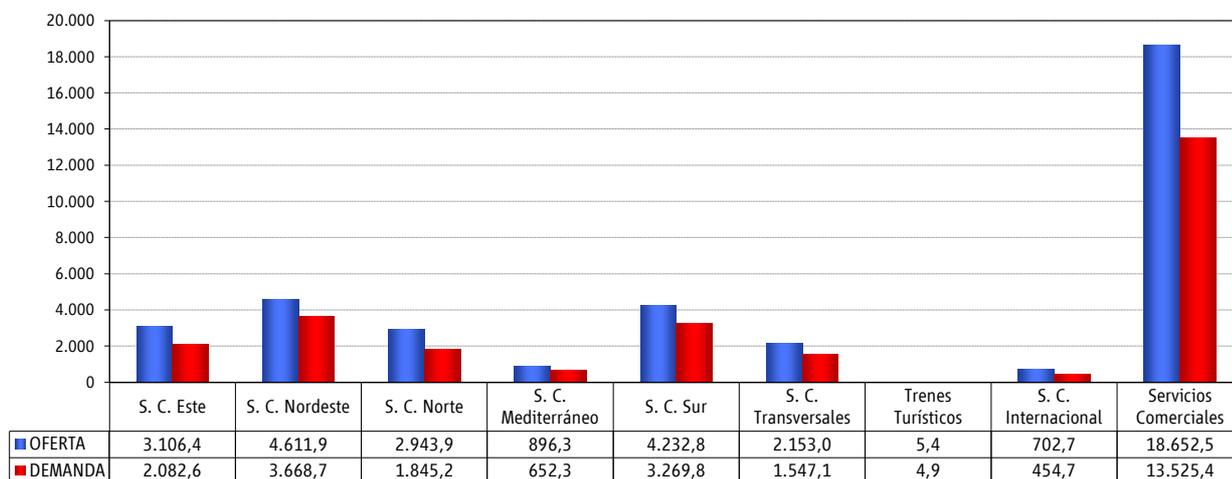
Viajeros



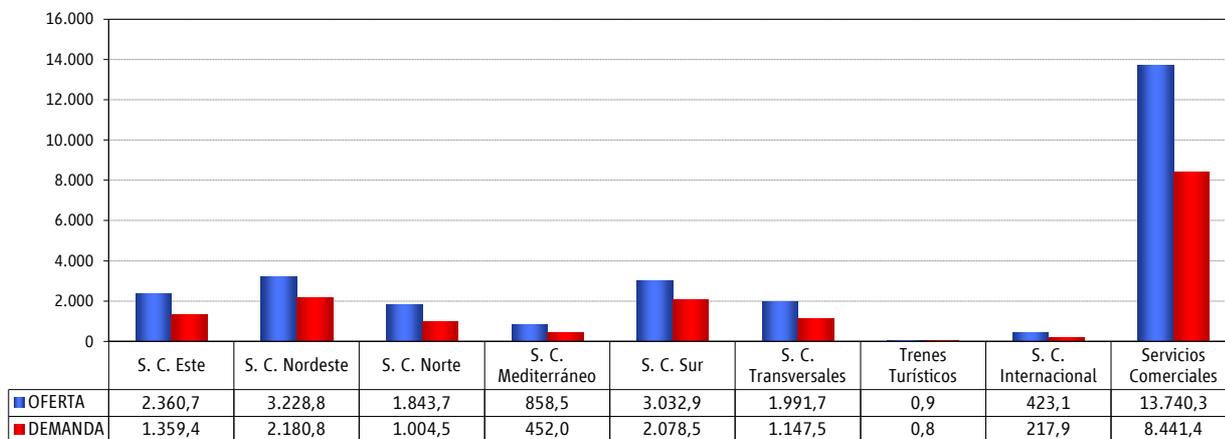
SERVICIOS COMERCIALES

OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
 DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

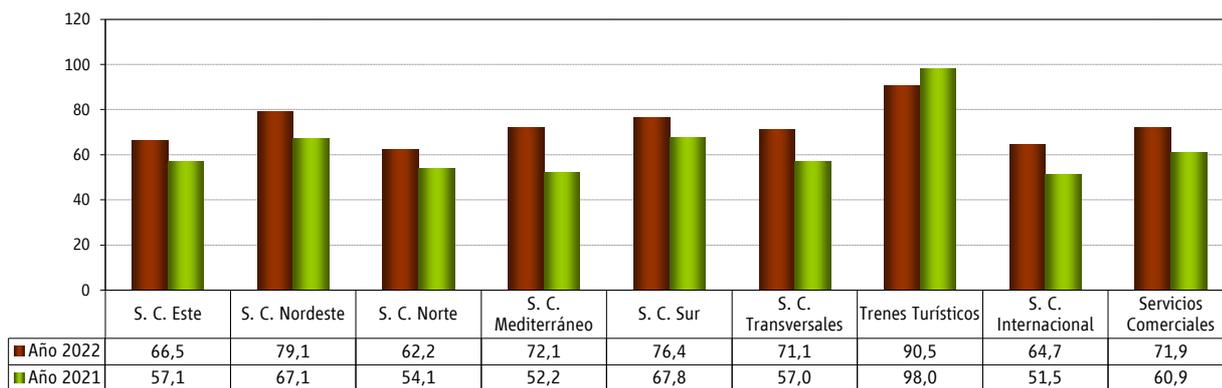
Año 2022



Año 2021



Aprovechamiento (%)



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

RENFE Viajeros, SME, S.A.

CIERRE 2022	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
<u>Datos en miles de euros</u>				
Títulos de Transporte	1.884.780	46	1.884.826	1.884.826
Convenios específicos con CC.AA.	32.338	0	32.338	32.338 (1)
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.656.030	-3.447	1.652.583	1.652.583 (1)
Ingresos de Tráfico	3.573.147	-3.401		
Alquileres y Cánones	4.611	85	4.696	4.696 (1)
Beneficios Venta Inmovilizado	55	0	55	55 (4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0 (4)
Otros Ingresos	43.821	-300	43.520	43.520 (1)
Otros Ingresos Intragrupo	5.782	0	5.782	5.782 (1)
Convenios ADIF	22.075	-2	22.073	22.073 (1)
Trabajos para el Inmovilizado	187	0	187	187
Aplicación de Subvención de Capital	565	0	565	565
Ingresos Varios	77.096	-218		
TOTAL INGRESOS	3.650.243	-3.619		
Personal (*)	659.032	-8.159	650.873	650.873
Energía de Tracción	561.153	-1.727	559.426	545.705 (2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				13.721 (3)
Consumo de Materiales de Almacén	5.043	0	5.043	5.043 (3)
Cánones	1.093.689	-81	1.093.608	1.093.608 (2)
Servicios Adif	22.888	-3.304	19.584	19.583 (2)
Resto de Servicios	1.017.170	-3.474	1.013.697	1.013.697 (2)
Exceso de Provisión años anteriores		-3.522	-3.522	-3.522
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	3.358.975	-20.266		
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	291.268	16.648		
Amortizaciones	321.997			321.997
Retiros del Inmovilizado	19.936			19.936 (4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0 (4)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-50.666	16.648	-34.018	-34.018 Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	6.295			6.295
Gastos financieros	26.530	0		26.530
Resultado Financiero	-20.235	-0,400		-20.235
Ingresos de Ejercicios Anteriores	-3.619			
Gastos de Ejercicios Anteriores	-20.266			
Resultado de Ejercicios Anteriores	16.648	-16.648		
Ingresos Excepcionales	0			
Gastos Excepcionales	0			0
Resultados Excepcionales	0			0
Resultado antes de Impuestos	-54.253			-54.253
Impuesto sobre Beneficios	-3.126			-3.126
RESULTADO DEL EJERCICIO	-51.127			-51.127

(1) Otros Ingresos de Explotación (1.760.992 miles de €)

(2) Otros Gastos de Explotación (2.672.593 miles de €)

(3) Aprovisionamientos (18.764 miles de €)

(4) Deterioro y Resultados por enajenaciones y otros (19.881 miles de €)

(*) Incluye plan de desvinculación

5.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2022 el gasto realizado por la sociedad Renfe Viajeros, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 482.423,2 miles de euros.

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	%
Suministro de 211+69 trenes de Gran Capacidad	206.972,0	42,9
Grandes reparaciones 2022	104.815,0	21,7
Suministro de 28 trenes eléctricos de Media Distancia	18.399,8	3,8
Controles de acceso inteligentes	15.614,0	3,2
Transformación material Talgo s/7 para circular a 330 km/h	13.520,9	2,8
Adquisición de 26 motrices para trenes de alta velocidad s/107	12.752,2	2,6
Adquisición de 6 trenes Alpinos (Cercedilla-Cotos)	12.443,0	2,6
Licencias Office 365	8.107,2	1,7
Actualización, migración e instalación ERTMS varias series	4.908,3	1,0
Mejora de tracción de trenes de la s/100	4.574,0	0,9
Suministro de 15+15 trenes de Alta Velocidad	3.781,8	0,8
Mejora del interiorismo de la serie de alta velocidad 130/730	3.323,2	0,7
Evolución de los sistemas de venta de Renfe Viajeros	3.187,9	0,7

Por tipo de activo, la inversión realizada en 2022 por la sociedad Renfe Viajeros, se ha distribuido como se señala a continuación:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevo material rodante	241.572,5	50,1
Modernización y mejoras de material	162.674,8	33,7
Actuaciones en estaciones	57.410,0	11,9
Otras inversiones	17.621,8	3,7
Inversiones Intragrupo	3.144,1	0,7
Total	482.423,2	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	%
Unidades eléctricas de Cercanías	284.893,6	69,9
Material diverso	44.829,9	11,0
Trenes de alta velocidad	40.587,6	10,0
Trenes autopropulsados eléctricos	18.287,4	4,5
Trenes autopropulsados diésel	9.580,8	2,4
Material ancho métrico	5.431,6	1,3
Locomotoras	3.780,2	0,9
Material Talgo	0,3	0,0
Total	407.391,4	100,0

El proyecto Controles de acceso inteligentes, consistente en diferentes actuaciones para mejorar la digitalización de los servicios a los viajeros en las estaciones ligadas a la prestación de servicios calificados como obligación de servicio público, se financia con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia a través de aportaciones recogidas en los Presupuestos Generales del Estado.

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.

PANORAMA LEGISLATIVO ACTUAL

En el año 2015 se aprobó la nueva Ley del Sector Ferroviario citada, cuyo Reglamento, aprobado mediante Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, regula en sus artículos 98 y siguientes (sección V del capítulo IV de su título III) el sistema de reclamaciones. De igual manera, el artículo 28 del Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, regula la obligación de definir un programa de calidad y de implantar un sistema para su gestión, así como de publicar un informe sobre sus resultados.

Esta Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en lo relativo a las relaciones con los viajeros, además del mencionado artículo 58.4, contiene el artículo 62 Derechos de los viajeros, en el que 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 y Juntas Arbitrales de Transporte, y en todo caso, ante la justicia ordinaria. El citado Reglamento 2387/2004 establece además la obligación de disponer de un sistema de reclamaciones por medios electrónicos, además del basado en el Libro de Reclamaciones.

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, hoy Ley 38/2015, de 29 de septiembre, contempla en su articulado una serie de disposiciones relativas a:

- Indemnización a los viajeros
- Derechos de los usuarios
- Modelo del libro/hoja de reclamaciones oficial

Nuestra empresa cumple con todos los preceptos, mejorándolos en algunos aspectos, estando regulados estos aspectos tanto a través de las Condiciones Generales de los Contratos de Transporte con Renfe Viajeros, como mediante la normativa comercial específica al efecto.

En cuanto a los canales de comunicación con los clientes, los viajeros pueden exponer sus quejas tanto directamente a través de la página web de Renfe, atención telefónica y servicios presenciales de atención al cliente en estaciones y a bordo de los trenes, 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

Actualmente se encuentran certificados mediante normas UNE EN ISO 9001:2015 (gestión de calidad) y UNE EN ISO 14001:2015 (gestión medioambiental), los servicios AVE, AVLO y los servicios regionales de Rodalies de Catalunya, y, únicamente con la primera los servicios Turísticos de lujo y determinadas líneas de Núcleos de Cercanías.

Gestión de calidad:

- Trenes Turísticos (Transcantábrico G.L., Costa Verde Exprés, Expreso de la Robla y Al Ándalus).
- AV Sur (Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga y Madrid-Granada).
- AV Nordeste, Levante, Norte y servicios transversales.
- Cercanías de Málaga.
- Cercanías de Barcelona, Tarragona y Girona y Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.
- Cercanías de Ancho Métrico y Convencional de Asturias y Cantabria y Ancho Métrico de Castilla y León.

Medio ambiente:

- AV Sur (Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga y Madrid-Granada).
- AV Nordeste, Levante, Norte y servicios Transversales.
- Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya

Además, los Trenes Turísticos de Lujo, hasta 2020, estaban certificados por la Norma UNE 182001:2008 de Calidad Turística, que ha sido sustituida por la nueva Norma UNE-ISO 22483:2020.

Renfe ha mantenido certificados sus protocolos frente a la COVID-19 (según el Reglamento de Condiciones particulares de AENOR) con un alcance que abarca todos los servicios de Alta Velocidad y otros Servicios Comerciales y de Avant, así como de Rodalies de Catalunya y en Cercanías de Madrid.

Además, Renfe dispone de 5 Certificados de Gestión de la Calidad del Transporte Público de Pasajeros (UNE-EN 13816:2003), y 5 Certificados de la Cartas de Servicio (UNE 93200:2008), que se centran en los compromisos asumidos por la empresa con los clientes, se contrasta con la opinión de los clientes y se realiza un check list de valoraciones objetivas. Analiza 8 aspectos: oferta, accesibilidad (a la estación e internamente), puntualidad, información, atención cliente, confort (limpieza, comodidad), seguridad y medioambiente.

Las cartas de Servicio por su parte son una declaración de compromisos con el cliente y anualmente se publican los resultados, estando vinculadas a la norma anterior. Tienen el siguiente alcance:

- Núcleo de Cercanías de Asturias (Líneas C1, C2 y C3)
- Núcleo de Cercanías de Bilbao, (Líneas C1, C2 y C3)
- Núcleo de Cercanías de Madrid (Todas las líneas excepto la C-9 Cercedilla – Cotos)
- Núcleo de Cercanías de Valencia (Líneas C1, C2 y C6)
- Núcleo de Cercanías de Zaragoza, (Línea C1)

También hay que considerar el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión por 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 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, a través de la Dirección General de Desarrollo y Estrategia de Renfe, 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 cuatro 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:

Reclamaciones y datos de posventa

	2019	2020	2021	2022
Reclamaciones escritas presentadas	189.214	143.541	143.243	239.913
Reclamaciones escritas tramitadas	203.301	140.023	115.029	175.114
Devoluciones e Indemnizaciones Automáticas	783.762	386.687	520.927	910.983
Plazo Medio de Contestación (días)	18,9	36,9	27,07	51,78

Servicios Retrasados

	2019	2020	2021	2022
AVE-LD, internacional en territorio nacional	17,33%	15,41%	17,85%	24,27%
Regional y Urbano/Suburbano (*)	8,02%	5,76%	7,51%	9,54%
% Retrasos a la salida (no incluye cercanías) (*)	7,76%	5,79%	7,08%	10,67%
% de las conexiones perdidas con otros servicios de tren	0,46%	0,31%	0,53%	0,65%
Nº Incidencias por pérdida de enlace	1098	288	835	1589

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

Retrasos a la llegada

	2019	2020	2021	2022
AVE - Larga Distancia:				
% de retrasos de menos de 60 minutos	14,16%	12,62%	14,66%	19,45%
% de retrasos de 60 - 119 minutos	0,73%	0,57%	0,81%	0,91%
% de retrasos de 120 o más	0,32%	0,26%	0,30%	0,31%
Media Distancia Convencional y Alta Velocidad (*):				
% de retrasos de menos de 60 minutos	19,58%	16,84%	18,77%	24,09%
% de retrasos de 60 - 119 m	0,49%	0,49%	0,74%	0,80%
% de retrasos de 120 o más	0,14%	0,13%	0,13%	0,13%

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

Cancelaciones de servicios - Servicios suprimidos

	2019	2020	2021	2022
AVE-LD, internacional en territorio nacional	0,29%	0,35%	0,53%	0,14%
Regional y Urbano/Suburbano (*)	1,35%	0,87%	1,88%	0,98%

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

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	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
1 Puntualidad de los trenes	8,85	8,51	8,63	n.d.	6,99	n.d.	6,17	n.d.
<i>Se recoge la percepción de la puntualidad en todos los estudios.</i>								
2 Información a los pasajeros en caso de retrasos	7,64	7,51	6,65	6,29	7,62	6,02	5,32	5,59
<i>No se recoge en el estudio de AVLD. Sí se mide en el resto de los estudios (AVMD, MDC y Cercanías).</i>								
3 Exactitud y disponibilidad de información "a bordo" / "en andén"	8,22	8,08	7,91	7,72	7,56	7,42	6,43	6,87
<i>Se recoge en todos los estudios, pero con diferentes conceptos en los distintos mercados.</i>								
4 Buen mantenimiento y excelente conservación de trenes	8,04	7,96	7,90	7,90	7,51	7,46	7,11	7,02
<i>Se recoge en todos los estudios.</i>								
5 Alto nivel de seguridad en trenes y estaciones	8,35	8,29	8,28	8,19	7,98	7,7	6,60	6,76
<i>Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.</i>								

		Larga		Media		Media		Cercanías	
		Distancia-Alta Velocidad	2022	Distancia-Alta Velocidad	2022	Distancia- Convencional	2022	2021	2022
6	Limpieza en interior del tren	8,42	8,29	8,29	8,33	8,15	8,02	7,28	7,19
	<i>Se recoge en todos los estudios.</i>								
7	Suministro / Servicio de información útil durante el viaje	8,07	7,98	7,78	7,72	7,69	7,42	6,43	6,87
	<i>Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.</i>								
8	Tiempo de repuesta a solicitudes de información en estaciones	7,94	7,91	8,10	8,10	7,92	7,99	6,97	7,49
	<i>Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados. Dentro de LD-AV se valora el trato del personal en los Centros de Servicio Renfe.</i>								
9	Disponibilidad de aseos de buena calidad en todos los trenes	7,84	7,58	Item no valorado		Item no valorado		Item no valorado	
	<i>No se mide en el estudio de Cercanías. Se recoge en los estudios de AVLD, AVANT y MDC.</i>								
10	Limpieza y mantenimiento de estaciones a un alto nivel	8,34	8,15	Item no valorado		Item no valorado		7,13	7,22
	<i>Se recoge en todos los estudios.</i>								
11	Accesibilidad de estaciones y trenes	8,52	8,43	7,82	7,76	7,23	7,51	7,54	7,37
	<i>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 más información en el ámbito de estaciones, habría que remitirse al Estudio de Calidad de Estaciones de Viajeros que realiza ADIF.</i>								

5.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE VIAJEROS, SME, S.A.

A 31 de diciembre de 2022

Presidente:

D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.

Consejeros:

D. PEDRO JOSÉ GÁLVEZ MUÑOZ.

D. JOSÉ TEÓFILO SERRANO BELTRÁN.

D^a. ANNA BALLETBÓ I PUIG.

D^a. ELENA ESPINOSA MANGANA.

D. MANUEL NADAL FARRERAS.

D. IVÁN GONZÁLEZ ESPINA

D^a CRISTINA TARRERO MARTOS

Secretario no Consejero:

D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.

Vicesecretaria no Consejera:

D^a. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

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).



RENFE Viajeros, SME, S.A.
PASSENGER TRANSPORT
Profit & Loss Account 2022

Million €		STATE GENERAL ADMIN.	CATALUÑA	AGREEMENTS WITH AUTONOMOUS REGIONS	PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES	COMMERCIAL PASSENGER TRANSPORT SERVICES	TOTAL
1.	REVENUE	1.738,10	556,63	10,14	2.304,87	1.415,53	3.720,40
1.1.	Sales	469,93	172,25	10,14	652,31	1.415,53	2.067,84
1.1.1.	Sales (from customers)	419,41	131,97	0,29	551,67	1.333,11	1.884,78
1.1.2.	Other sales (commercial exploitation of railway stations, others, ...) *	50,51	14,33	3,46	68,30	82,42	150,72
1.1.3.	Agreements with Autonomous Regions	-	25,95	6,38	32,34	-	32,34
1.2.	Public funds	1.268,18	384,38	0,00	1.652,56	-	1.652,56
1.2.1.	Public funds used for compensation of expenses (2016)	1.268,18	384,68	-	1.652,85	-	1.652,85
1.2.2.	Public funds used for compensation of expenses (previous years regularization)	0,00	-0,30	-	-0,30	-	-0,30
2.	COSTS	-1.740,94	-556,15	-8,89	-2.305,98	-1.468,67	-3.774,65
2.1.	Wages and social security taxes	-279,78	-73,03	-1,08	-353,89	-121,72	-475,61
2.2.	Energy resources for traction	-229,32	-96,56	-0,47	-326,35	-234,80	-561,15
2.3.	Other operating expenses	-940,14	-291,66	-6,07	-1.237,86	-895,13	-2.132,99
2.3.1.	Maintenance and repairs	-182,56	-54,21	-0,61	-237,37	-263,09	-500,46
2.3.2.	Infrastructure charges	-505,71	-155,13	-2,18	-663,02	-430,67	-1.093,69
2.3.3.	Other costs	-251,87	-82,32	-3,28	-337,47	-201,37	-538,84
2.4.	Depreciation	-160,61	-59,20	-0,56	-220,37	-112,17	-332,54
2.5.	Indirect and structural costs	-121,65	-30,84	-0,69	-153,17	-98,90	-252,07
2.6.	Financial costs	-9,44	-4,86	-0,03	-14,33	-5,96	-20,29
	PROFIT (LOSS) BEFORE TAX	-2,83	0,48	1,25	-1,11	-53,14	-54,25

6. RENFE MERCANCÍAS, SME, S.A.

6.1. INTRODUCCIÓN

Renfe Mercancías, SME, S.A., es una sociedad creada en virtud de la aplicación del artículo 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, 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, de Régimen Jurídico del Sector Público, la sociedad pasa a denominarse Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. al ser una sociedad mercantil sobre la que se ejerce control estatal.

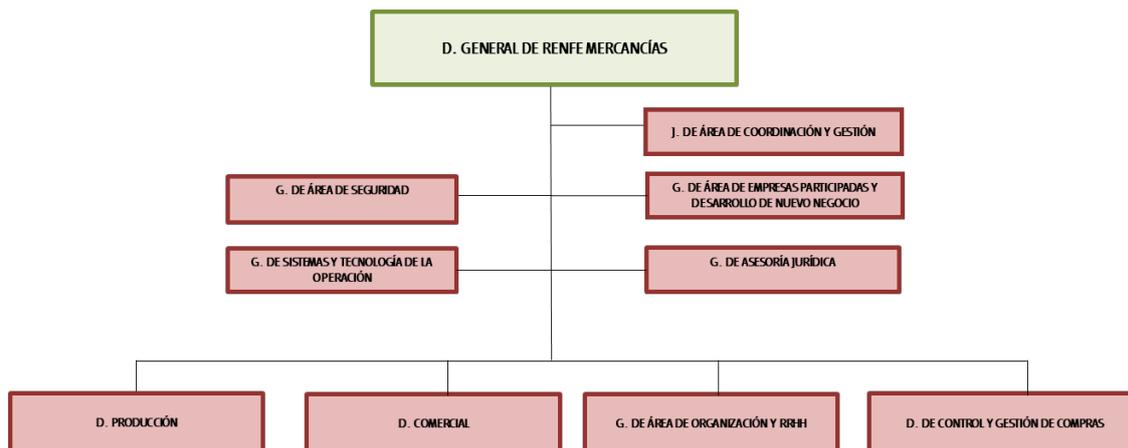
El objeto social de Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, SA, según queda definido en sus Estatutos, es el siguiente:

La sociedad tiene por objeto 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 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, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías.

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 2022, es el que se detalla a continuación:



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.

Contribución de Renfe Mercancías al desarrollo sostenible

Renfe Mercancías tiene un firme compromiso con la sostenibilidad como uno de los principales atributos de su actividad y eje estratégico fundamental de la empresa. Su estrategia corporativa y aportación a la descarbonización del transporte convierte a Renfe Mercancías en el operador líder en movilidad sostenible, contribuyendo de forma directa a la transición hacia una economía circular, próspera y climáticamente neutra.

El transporte sigue siendo la asignatura pendiente para la descarbonización al prevalecer como el sector económico que genera más gases de efecto invernadero, con un 27% del total de las emisiones de la UE (29% en España), poniendo en cuestión los objetivos globales de reducción de Emisiones de Efecto Invernadero (GEI) en la Unión Europea.

En este contexto, como miembro de la comunidad mundial de operadores ferroviarios y administradores de infraestructura, Renfe Mercancías se compromete a asumir un papel de liderazgo en las acciones para mitigar el cambio climático y apoyar la transición ecológica del transporte con propósito de alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de la UE para 2050. Así, uno de sus principales objetivos empresariales y ambientales es sumar más clientes a una logística sostenible nucleada por el tren, mediante un esfuerzo de gestión, innovación y digitalización, permitiéndoles reducir su huella particular de carbono, su impacto ambiental, y aumentar la Sostenibilidad de la cadena de suministro y, por ende, de sus negocios.

El propósito de Renfe Mercancías durante este ejercicio ha sido por tanto fortalecer su línea estratégica: priorizar e incrementar el consumo de la energía limpia, con electricidad ciento por ciento renovable, usada con la mayor eficiencia, recuperando cifras anteriores a la pandemia.

Tomando los datos del año 2022, en el que el tráfico de Renfe Mercancías ascendió a más de 13,5 miles de millones de Tm-Km, el servicio prestado arrojó una emisión media de tan solo 8,29 gramos de CO2 por unidad de transporte, la emisión unitaria más baja en la historia de Renfe Mercancías, que supuso un ahorro de casi 400 mil toneladas de gases de efecto invernadero. En la misma línea, Renfe Mercancías también avanzó en su eficiencia energética al revertir la tendencia creciente generada por la crisis COVID, alcanzando también un consumo mínimo récord por unidad transportada de 67,07 kwh/UT.

El servicio logístico realizado por Renfe Mercancías se configura por tanto como uno de los sistemas de transporte de mercancías que actualmente menos gases de efecto invernadero genera por unidad transportada, concretamente 10 veces menor que la carretera, lo que contribuye de forma directa a la lucha frente el cambio climático, en cumplimiento de los objetivos y valores del Gobierno de España y la Unión Europea. Por ello, cuanto más crece la cuota de Renfe Mercancías en el mercado del transporte por transferencia modal desde los modos dependientes del petróleo, más disminuye el impacto ambiental y energético del sector de la movilidad.

Este ahorro viene dado gracias a una de las mayores ventajas competitivas que presenta Renfe Mercancías frente a otros operadores que emplean preferentemente el gasóleo como energía de tracción, y es la capacidad de realizar la mayor parte del servicio de transporte mediante tracción eléctrica. Concretamente, durante el año 2022, prácticamente el 80% del total de los tráficos realizados por Renfe Mercancías fueron efectuados por locomotoras eléctricas “CeroCO2”, proporción que se verá incrementada en los próximos años gracias a la adquisición de nuevo material motor de tracción eléctrica más moderno y eficiente, que reemplazará de forma progresiva al propulsado por diésel.

Esto, unido a que, desde el año 2019, toda la energía eléctrica de tracción que consume Renfe Mercancías proviene de fuentes renovables con certificado de garantía de origen y emisiones de carbono nulas, motiva que buena parte del servicio de transporte, prácticamente 4 de cada 5 trenes, genere CERO emisiones de CO2 equivalente.

Por otra parte, Renfe Mercancías se encuentra inmerso en una serie de proyectos de innovación para la sustitución de combustibles fósiles por alternativas renovables respetuosas con el medio ambiente para su empleo en los servicios realizados en los tramos de la infraestructura sin electrificar.

A las ventajas ambientales en cuestiones de contaminación atmosférica que supone el transporte de mercancías por ferrocarril, se suman otras como la menor accidentalidad, reducción de congestión y ruido, menor impacto sobre la biodiversidad, etc. que indican en un significativo ahorro de costes por externalidades. En este sentido, cabe destacar las inversiones que Renfe Mercancías continúa realizando con objeto de disminuir el impacto acústico de sus trenes para evitar alteraciones en entornos naturales y urbanos y minimizar el riesgo de incendios en el margen de la vía.

La actividad de Renfe Mercancías, según establece la normativa europea, contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático, sin causar perjuicio significativo a los demás objetivos ambientales de la UE. Por ello, según está definido en las Finanzas Sostenibles europeas, el servicio prestado por el operador público es una actividad económica elegible y alineada con la Taxonomía Ambiental de la Unión.

Renfe Mercancías se ha convertido así para sus clientes en un proveedor de sostenibilidad clave para impulsar la consecución de sus propios objetivos ambientales en la cadena de valor. Para dar a conocer todos los beneficios y las ventajas competitivas de apostar por este servicio logístico sostenible frente a otros modos de transporte competidores, el pasado año Renfe Mercancías hizo entrega de los Certificados de Huella de Carbono a buena parte de sus principales clientes. Todo ello ha sido gracias a la puesta en marcha de una herramienta digital innovadora que permite estimar la huella de carbono del servicio realizado para el cliente y el ahorro de emisiones de gases de efecto invernadero y costes externos que representa.

Renfe Mercancías apuesta así por aportar a sus clientes un valor añadido y diferenciador frente a otros operadores y modos competidores, subrayando la eficiencia ambiental del servicio de transporte prestado y reforzando su posicionamiento en el mercado actual, donde la presión sobre la Sostenibilidad como eje fundamental de la competitividad del negocio es cada día más exigente.

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 Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. en el ejercicio 2022, 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.

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.

En el ejercicio 2021 destacó el significativo incremento del precio de la energía en el último semestre del año, con un coste un 99,7% superior al del ejercicio 2020. También fueron relevantes la escasez de microchips que afectó al sector del transporte de automóviles, la escasez de contenedores o la afectación de la pandemia al funcionamiento de los puertos internacionales.

El ejercicio 2022, el precio de la energía ha continuado incrementándose, siendo su coste un 60,9% superior al del ejercicio 2021. El nivel de actividad se ha visto afectado negativamente como consecuencia de la guerra en Ucrania, el incremento de los costes de la energía y, en general, por la elevada inflación. En ese sentido, en los últimos meses del año se ha experimentado una bajada significativa del tráfico intermodal y del mercado siderúrgico, cuya actividad también ha descendido en los últimos meses del año debido a cierres temporales en las instalaciones del principal cliente de este mercado propiciados por los altos costes energéticos.

Con la finalidad de superar estos efectos adversos que ha tenido en su actividad y resultados, Renfe Mercancías ha desarrollado medidas importantes a lo largo del ejercicio, como son:

- El plan de recuperación de su actividad comercial
- Continuar con el proceso de venta de activos excedentarios
- Captación de fondos en concepto de Ecoincentivos al Transporte, Mecanismo de Recuperación y Resiliencia incorporados en los PGE. En este concepto se ha estimado recibir 11,7 millones de euros en el ejercicio 2022.
- Renegociación de las tarifas con los clientes a fin de adaptarlas al coste de la energía.

Además, con efectos en los resultados de los próximos años se han tomado las siguientes medidas:

- Se han solicitado y resuelto favorablemente subvenciones dentro de este marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, para los proyectos de adquisición de locomotoras, adquisición de vagones,

sustitución de sistemas de frenos de fundición por bloques compuestos tipo LL, ERTMS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario a bordo) y proyectos de digitalización, materializados en la geolocalización de vagones y sistemas operativos de gestión de terminales, por un importe global de 37,3 millones de euros.

ESTRATEGIA COMERCIAL

La estrategia comercial en el ejercicio 2022 se ha caracterizado por:

- Actualización de precios a nuestros clientes por los servicios de transporte para contrarrestar el impacto negativo de los costes de la energía eléctrica y combustible diésel, con muy importantes subidas.
- Reforzar nuestra posición comercial con las grandes cuentas bajo un punto de vista estratégico.
- Negociación del nuevo contrato con el principal cliente del mercado siderúrgico con el objetivo de incrementar la rentabilidad y de lograr un mayor grado de compromiso en el cumplimiento de los Planes de Transporte.
- Adaptación de nuestra oferta comercial y condiciones de servicio a las necesidades de los distintos sectores.
- Mejora de la eficiencia y de la rentabilidad en la gestión de Terminales en UTE.
- Revisión de rentabilidad de la red de transporte multicliente R.I.M. Ajuste de precios y ajuste de la oferta.
- Cese de actividad en las líneas de Ancho Métrico debido a su escasa rentabilidad.
- Análisis y propuesta de alternativas a los negocios menos rentables.
- Continuar con el desarrollo de nuevos proyectos de gran alcance. Nuevos tráficos de cereal.
- Desarrollar nuevos productos con la idea de ofrecer servicios adicionales a los clientes.
- Desarrollo del transporte reefer con productos de temperatura controlada como una nueva línea de negocio.
- Adecuación del parque de vagones a la actividad.
- Continuar con el Plan de achatarramiento de vagones.

ESTRATEGIA DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN

Renfe Mercancías durante el año 2022 ha mantenido la línea de transformación en la gestión de las Operaciones de los últimos cuatro años:

- Se ha trasvasado más contenido de otros Centros de Gestión al Centro de Gestión de Operaciones

- Se sigue avanzando de manera significativa en el proceso de digitalización y monitorización de la gestión de las operaciones como elemento clave para la mejora de la eficiencia y la calidad del servicio prestado, integrando en un nuevo portal más aplicaciones y funcionalidades
- Se continúan desarrollando nuevas funcionalidades para dar más contenido a las aplicaciones relacionadas con el personal de conducción y con la migración a nuevas tecnologías de la gestión del vagón en las terminales y la facturación

RESULTADOS

Renfe Mercancías S.M.E., S.A. ha cerrado el año con unos ingresos totales de 231,7 millones de euros en términos absolutos, lo que representa un incremento sobre 2021 del 21,8%.

Los Ingresos de Tráfico alcanzaron la cifra de 202,6 millones de euros, con un incremento del 15,6% respecto al año 2021. El comportamiento por áreas de negocio ha sido heterogéneo, con incrementos del 8,3% en Intermodal, en Siderúrgicos del 6,6%, Multiproducto del 19,8% y Autos del 29,3%. Por otra parte, las UTES, han aportado ingresos por consolidación por 14,8 millones de euros, un 89,5% más que en 2021.

En el capítulo de Gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones, materiales y servicios por proveedores externos e intragrupo), se alcanzó la cifra de 244,9 millones de euros, lo que supone un incremento del 15% respecto al año anterior.

Por partidas más significativas podemos destacar:

- Gastos de Personal: el gasto del ejercicio ascendió a 67 millones de euros, cifra un 1,3% superior a la de 2021, habiéndose incrementado la plantilla media un 1,5%. Los costes de las indemnizaciones, incluidos en la cifra anterior y derivados del Plan de Desvinculaciones, han disminuido un -24,3%.
- Energía de tracción: con 70,1 millones de euros, el incremento del gasto respecto a 2021 es de 26,6 millones de euros (60,9%), frente a un aumento en la producción medida en Toneladas Kilómetro Brutas del 0,7%. El precio de la energía eléctrica aumentó un 52,5% de media y su producción asociada un 2,2%. En el caso de la energía diésel, su precio aumentó un 91,2% de media y, su producción asociada descendió un 4,9%.
- Cánones Adif: esta partida suma 5,1 millones de euros, en la que los cánones asociados a la utilización de líneas ferroviarias de la Red de Interés General han aumentado en 0,2 millones, un 5,6% con relación al

año 2021. Los asociados a la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias prácticamente repiten la cifra de 2021, con un ligero incremento del 2%. En su conjunto esta partida incrementa el gasto en 0,2 millones de euros, un 4,4% frente 2021.

- Los servicios prestados por Adif han caído 0,8 millones de euros frente a 2021, un -7,1%. El descenso en operaciones en terminales es de 0,7 millones de euros (-6%) frente a 2021. Los gastos asociados a alquileres de espacios se mantienen en niveles similares a los del ejercicio 2021.
- El gasto asociado a operaciones en terminales no Adif aumenta frente a 2021 en 1,6 millones de euros (8,8%).
- La partida referente a Servicios de empresas del Grupo registra un gasto de 45,8 millones de euros, disminuyendo respecto a 2021 en 3 millones de euros (-6,1%).
- El gasto agrupado en el concepto de Resto de Servicios aumenta respecto al año 2021 en 6,4 millones de euros, (32,7%), provocado por el aumento de la actividad a través de la UTEs.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad era 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 2022 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 34,18 días (34,63 días en el ejercicio 2021).

Con todo lo comentado anteriormente el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de -13,1 millones de euros, con una desviación positiva de 9,6 millones sobre el registrado en 2021.

La dotación a la amortización del año 2022 se sitúa en 22,1 millones de euros, un 3,1% superior a 2021. Los retiros de inmovilizado se cifran en 0,8 millones de euros, un 46,3% más que en 2021. En su conjunto, la partida de amortizaciones y retiros del inmovilizado aumenta en 0,9 millones de euros frente a 2021 (4,2%).

El resultado financiero mejora en 3,6 millones de euros, aunque se ha procedido al registro de un deterioro en la participación financiera en la sociedad Transfesa por importe de 5,4 millones de euros (8,5 millones en 2021).

Finalmente, el resultado antes de impuestos del ejercicio 2022 se sitúa en -40,3 millones de euros. Esta cifra supone mejorar en 24,9 millones el resultado obtenido por la Sociedad en 2021.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2022 vs 2021 de las principales magnitudes de tráfico, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

6.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Mercancías, SME, S.A.

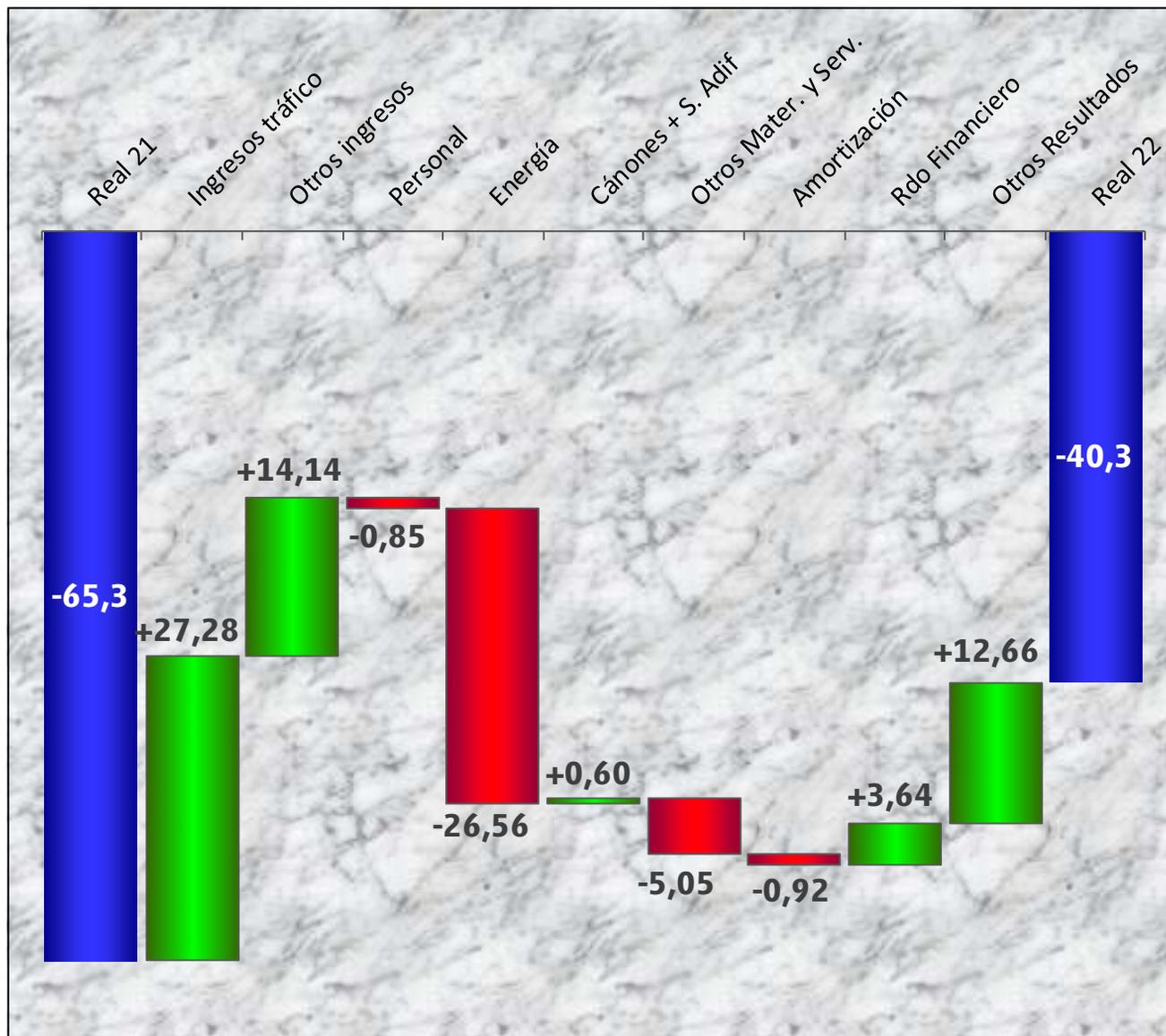
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Ingresos de Tráfico	202,55	175,28	27,28	15,6
Otros Ingresos	29,19	15,06	14,14	93,9
+ TOTAL INGRESOS	231,75	190,33	41,41	21,8
GASTOS				
Personal	67,01	66,16	0,85	1,3
Energía de tracción	70,14	43,58	26,56	60,9
Cánones (2)	5,10	4,89	0,21	4,4
Servicios Adif	10,67	11,48	-0,82	-7,1
Servicios Intragrupo	45,83	48,79	-2,97	-6,1
Tráfico de Mercancías en Puertos y Terminales	20,22	18,59	1,63	8,8
Resto de Servicios	25,88	19,50	6,39	32,7
- TOTAL GASTOS	244,85	213,00	31,85	15,0
= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	-13,10	-22,66	9,56	42,2
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	22,87	21,95	0,92	4,2
= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	-35,97	-44,62	8,65	19,4
Ingresos Financieros	1,66	1,21	0,45	37,0
Gastos Financieros	7,53	10,72	-3,19	-29,8
+/- Resultado Financiero	-5,87	-9,51	3,64	38,2
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	1,51	0,24	1,26	517,0
+/- Resultados Excepcionales		-11,39	11,39	100
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-40,33	-65,27	24,94	38,2
- Impuesto sobre Beneficios	-1,89	-0,55	-1,33	-240,8
= RESULTADO	-38,44	-64,71	26,27	40,6
Coefficientes de Cobertura				
Al EBITDA (%)	94,6	89,4	5,3	
Al EBIT (%)	86,6	81,0	5,6	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	85,2	74,5	10,7	
Al Resultado (%)	85,8	74,6	11,1	

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

(2) 67% Canon Infraestructura y 33% Canon Estaciones y Terminales

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Renfe Mercancías, SME, S.A. (millones de euros)



RENFE Mercancías, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2022			2021	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	15.765,1	14,6	14,6	15,9	15,9
Canon Infraestructura	3.398,5	3,2		3,1	
Canon Estaciones e Instalaciones	1.700,7	1,6		1,6	
Servicios ADIF	10.665,8	9,9		11,1	
Servicios Intragrupo (*)	45.827,0	42,6	57,2	47,3	63,1
Tráfico de mercancías en puertos y terminales	20.223,9	18,8	76,0	18,0	81,1
Otros Gastos ligados al Tráfico de Mercancías	13.379,3	12,4	88,4	7,4	88,5
Trabajos Realizados por Terceros	913,1	0,8	89,2	0,9	89,4
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	909,3	0,8	90,1	1,1	90,5
Canon util. líneas otros administradores	861,4	0,8	90,9	1,0	91,6
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	583,3	0,5	91,4	0,6	92,2
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	560,6	0,5	91,9	0,7	92,9
Energía U.D.T.	388,8	0,4	92,3	0,2	93,1
Tributos	371,1	0,3	92,6	0,4	93,4
Estudios y Consultorías	173,6	0,2	92,8	0,1	93,5
Resto	7.743,4	7,2	100,0	6,5	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	107.699,8	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.

RENFE Mercancías, SME, S.A.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
INGRESOS DE TRÁFICO			
Millones de Euros	202,55	175,28	15,6
Percepción Media (Céntimos de € / T.K.)	3,69	3,11	18,6
TRÁFICO			
TEU (Miles de unidades equivalentes)	642	671	-4,3
Toneladas (Miles)	14.634,2	15.332,2	-4,6
TEU - kilómetro (Millones)	245	255	-3,8
Toneladas - Kilómetro (Millones)	5.493,2	5.638,3	-2,6
OFERTA			
T. K. B. (Millones)	13.507,1	13.417,4	0,7
T. K. B. Diésel (Millones)	2.792,9	2.937,6	-4,9
T. K. B. Eléctricas (Millones)	10.714,2	10.479,7	2,2
Kilómetros - Tren (Miles)	14.902,5	13.850,5	7,6
TB / Tren	906	969	-6,4
APROVECHAMIENTO			
TKN / TKB (%) (1)	40,7	42,0	-1,4
Ingresos / Km. Tren	13,59	12,66	7,4
TN / Tren	369	407	-9,5
PERSONAL			
Número medio de personas	944,5	930,5	1,5

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

RENFE Mercancías, SME, S.A.

MERCADO INTERMODAL

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	2.498	2.630	-5,0
Tráfico Nacional Terrestre	2.360	2.284	3,3
Tráfico Nacional Total	4.857,7	4.913,3	-1,1
Importación	927	1.098	-15,6
Exportación	743	886	-16,2
Tráfico Internacional Total	1.669,4	1.983,3	-15,8
TOTAL	6.527,1	6.896,6	-5,4

Toneladas Kilómetro (Millones)

CONCEPTO	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	915	958	-4,5
Tráfico Nacional Terrestre	1.011	997	1,4
Tráfico Nacional Total	1.926,3	1.955,2	-1,5
Importación	266	295	-9,8
Exportación	235	276	-14,5
Tráfico Internacional Total	501,2	570,3	-12,1
TOTAL	2.427,5	2.525,5	-3,9

RENFE Mercancías, SME, S.A.

VAGON COMPLETO

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	2.635	2.929	-10,0
CARBONES	52	25	106,7
CARBONES Y GRANELES A.M.	0	441	-100,0
CEREALES	1.171	772	51,7
AUTOS	429	294	46,1
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	0	9	-100,0
PIEDRAS Y TIERRAS	459	534	-14,1
CEMENTOS	795	776	2,5
PRODUCTOS QUÍMICOS	550	582	-5,6
ACEITES	239	235	1,7
MADERAS	203	199	1,9
BUTANO Y PROPANO	265	223	18,6
PAPEL	44	43	1,7
ABONOS	75	107	-30,2
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	347	302	15,0
MINERALES	41	22	87,0
CALIZAS	30	41	-25,7
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	27	26	3,0
TTES. MILITARES	18	17	1,8
VAG. VACIO PARTICULAR	0	0	-24,6
TRÁFICO NACIONAL	7.381,1	7.580,4	-2,6
IMPORTACIÓN	366	389	-5,9
EXPORTACIÓN	360	466	-22,8
TRÁFICO INTERNACIONAL	725,9	855,2	-15,1
TOTAL	8.107,0	8.435,6	-3,9

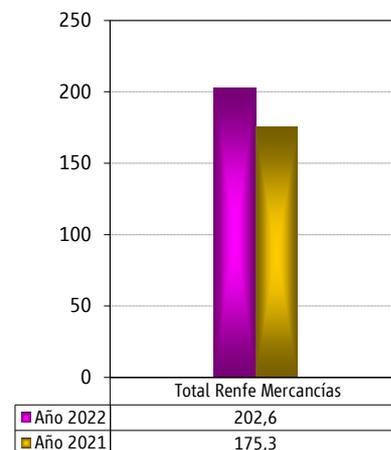
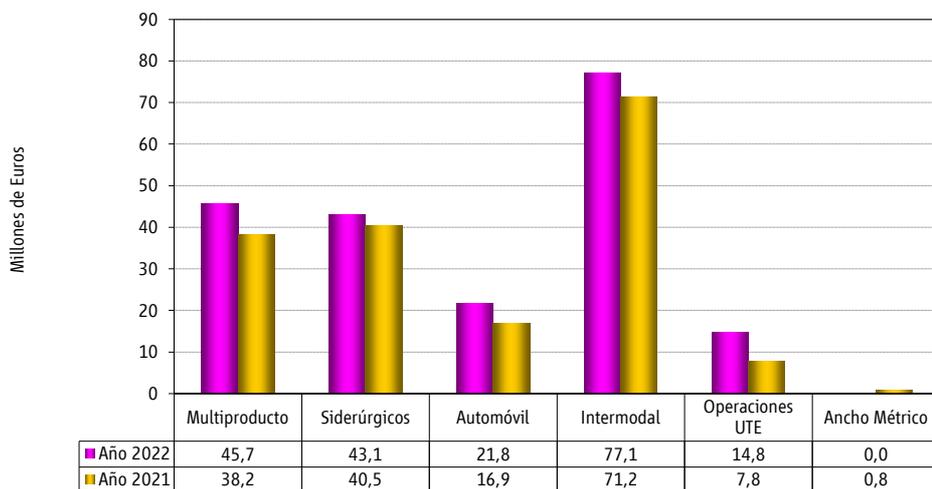
RENFE Mercancías, SME, S.A.

VAGON COMPLETO

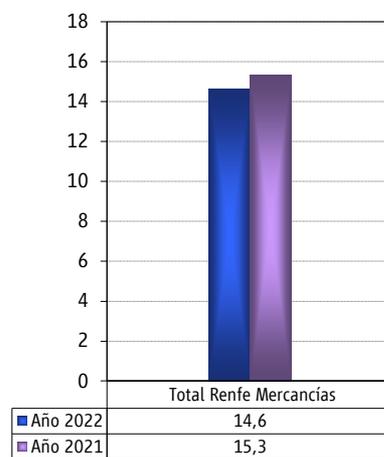
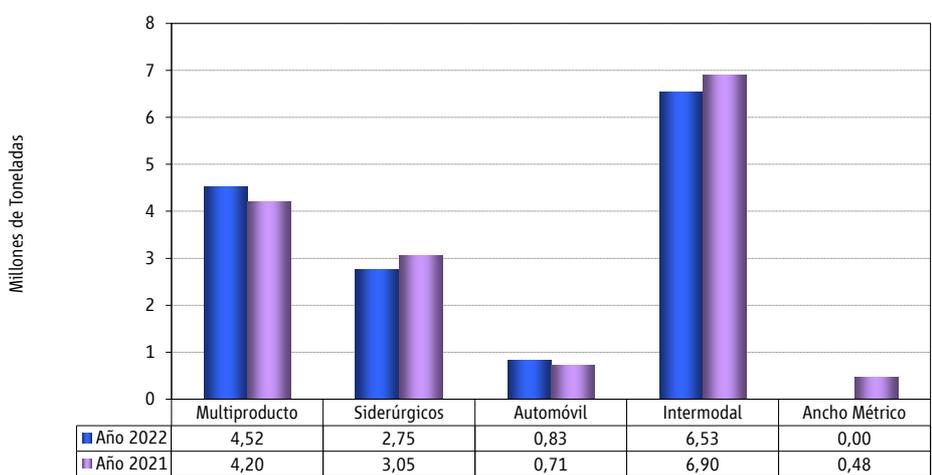
Toneladas Kilómetro (Millones)

CONCEPTO	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	1.329	1.559	-14,8
AUTOS	189	160	17,8
CARBONES	17	8	109,7
MADERAS	175	168	3,8
CEREALES	243	143	70,5
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	0	4	-100,0
CEMENTOS	148	144	2,5
PRODUCTOS QUÍMICOS	187	173	8,3
BUTANO Y PROPANO	146	114	27,8
PAPEL	36	36	1,7
ACEITES	81	67	20,6
PIEDRAS Y TIERRAS	15	27	-44,9
CARBONES Y GRANELES A.M.	0	2	-100,0
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	117	94	24,3
ABONOS	14	30	-52,7
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	6	8	-31,2
MINERALES	32	17	87,0
TTES. MILITARES	11	9	21,1
CALIZAS	1	1	-25,7
VAG. VACIO PARTICULAR	0	0	-24,7
TRÁFICO NACIONAL	2.747,6	2.766,6	-0,7
IMPORTACIÓN	149	148	0,3
EXPORTACIÓN	169	198	-14,5
TRÁFICO INTERNACIONAL	318,1	346,3	-8,1
TOTAL	3.065,7	3.112,9	-1,5

Ingresos de tráfico Mercancías

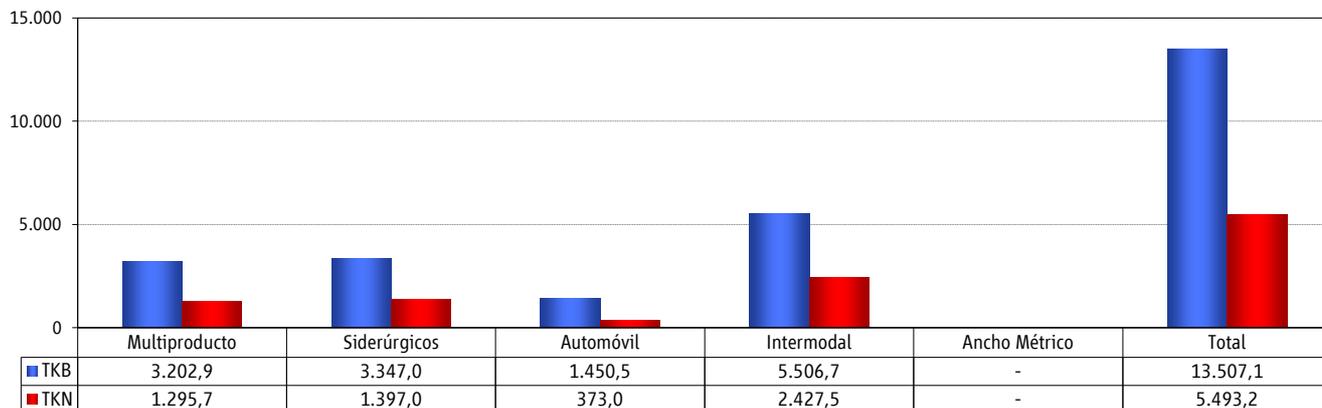


Toneladas

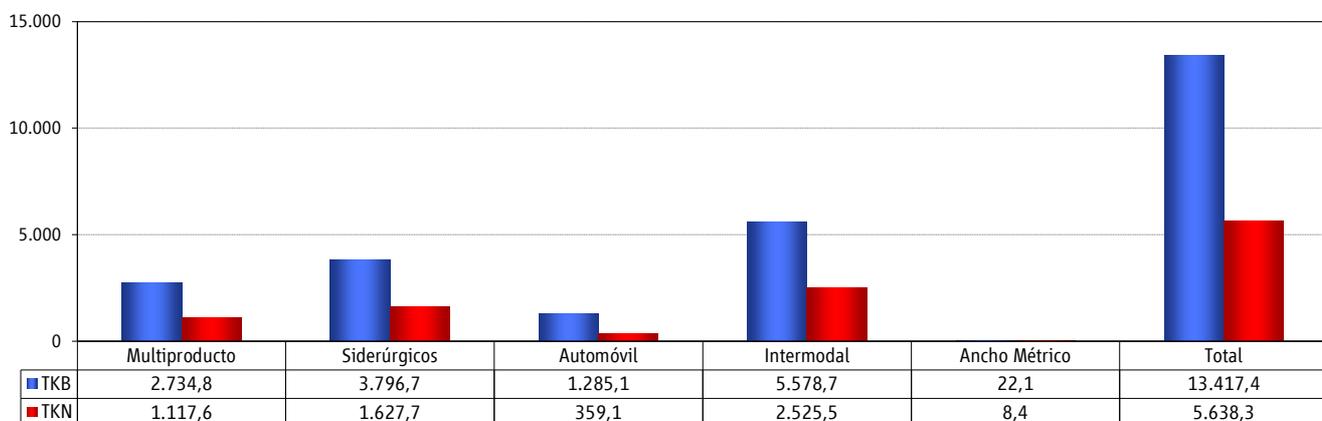


TKB: Millones de Toneladas Kilómetro Brutas
TKN: Millones de Toneladas Kilómetro Netas

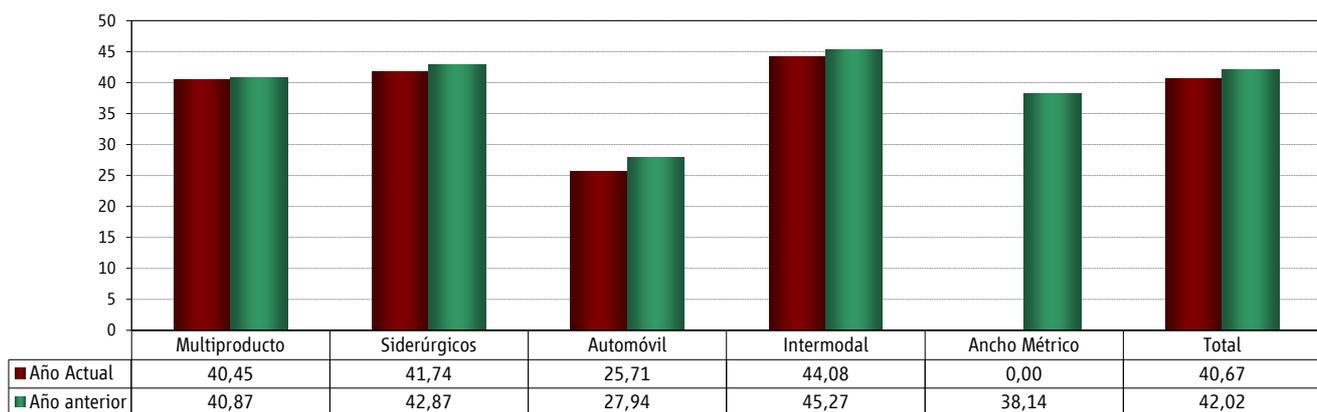
**Año 2022
Tráfico**



**Año 2021
Tráfico**



Aprovechamiento(%)



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

RENFE Mercancías, SME, S.A

CIERRE 2022	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
<u>Datos en miles de euros</u>				
Títulos de Transporte	202.555	-40	202.514	202.514
Ingresos de Tráfico	202.555	-40		
Alquileres y Cánones	2.464	-4	2.460	2.460 (1)
Beneficios Venta Inmovilizado	436	0	436	436 (4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	1.917	0	1.917	1.917 (4)
Otros Ingresos	19.287	324	19.610	19.610 (1)
Otros Ingresos Intragrupo	1.153	0	1.153	1.153 (1)
Convenios ADIF	3.937	0	3.937	3.937 (1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0
Aplicación de Subvención de Capital	0	0	0	0
Ingresos Varios	29.194	320		
TOTAL INGRESOS	231.749	279		
Personal (*)	67.011	-1.226	65.785	65.785
Energía de Tracción	70.139	197	70.336	69.812 (2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				524 (3)
Consumo de Materiales de Almacén	9	0	9	9 (3)
Cánones	5.099	-1	5.098	5.098 (2)
Servicios Adif	10.666	63	10.729	10.729 (2)
Resto de Servicios	91.923	-263	91.660	91.662 (2)
Exceso de Provisión años anteriores		0	0	0
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	244.849	-1.229		
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	-13.100	1.509		
Amortizaciones	22.050			22.050
Retiros del Inmovilizado	817			817 (4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0 (4)
Otros Resultados				0
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-35.968	1.509	-34.459	-34.459 Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	1.656	1		1.656
Diferencias de cambio (ingreso)				0
Gastos financieros	7.527			2.156
Diferencias de cambio (gasto)				1
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				5.370 (5)
Resultado Financiero	-5.871	1		-5.872
Ingresos de Ejercicios Anteriores	279			
Gastos de Ejercicios Anteriores	-1.229			
Resultado de Ejercicios Anteriores	1.509	-1.509		
Ingresos Excepcionales	0			
Gastos Excepcionales	0			
Resultados Excepcionales	0			0
Resultado antes de Impuestos	-40.331	-1		-40.331
Impuesto sobre Beneficios	-1.886			-1.886
RESULTADO DEL EJERCICIO	-38.445			-38.445

(1) Otros Ingresos de Explotación (27.160 miles de €)

(2) Otros Gastos de Explotación (177.301 miles de €)

(3) Aprovisionamientos (533 miles de €)

(4) Resultados por enajenaciones y otros (1.536 miles de €)

(5) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (-5.370 miles de €)

(*) Incluye plan de desvinculación

6.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2022 el importe realizado por la sociedad Renfe Mercancías, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 48.466,8 miles de euros.

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	%
Suministro de locomotoras de Mercancías de Gran Potencia	36.771,2	75,9
Grandes Reparaciones 2022 - Intermodal	3.099,3	6,4
Grandes Reparaciones 2022 - Siderúrgicos	2.104,0	4,3
Plan de fiabilidad locomotoras s/252	1.583,6	3,3
Plan de transformación de procesos y sistemas - Fase II	1.324,0	2,7
Grandes Reparaciones 2022 - Multiproducto	1.291,9	2,7
Licencias Microsoft Office 365	779,1	1,6
Adaptación vagones MC3 para transporte de contenedores frigoríficos.	391,1	0,8
Sustitución de muelles parabólicos y trapezoidales de 22,5 Tm	317,3	0,7
Cambio tensores y tracción reforzada en parque de Renfe Mercancías	275,6	0,6

Como en años anteriores, se continúa ejecutando el Plan de Transformación de Procesos y Sistemas, que complementa las inversiones necesarias para mantener la capacidad productiva de la sociedad, y cuyo objetivo es 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 2022 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevo material rodante	36.776,6	75,9
Modernización y mejoras de material	9.562,8	19,7
Otras inversiones	2.127,4	4,4
Total	48.466,8	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	%
Locomotoras eléctricas	38.372,6	82,8
Vagones	7.651,6	16,5
Material diverso	315,2	0,7
Total	46.339,4	100,0

6.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR RENFE MERCANCÍAS SME, S.A.

La sociedad Renfe Mercancías, SME, S.A. 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, SME, S.A. supera el 50% o es mayoritaria, de aquellas otras en las que dicha participación es minoritaria.

Respecto de las primeras, dentro de este punto se incluye información sobre su actividad y principales magnitudes en el ejercicio 2022. Se trata de:

DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN Renfe Mercancías, SME, S.A.
PECOVASA Renfe Mercancías SME, S.A.	85,45%

Respecto de las segundas, la relación y el porcentaje de participación de Renfe Mercancías SME, S.A. en las mismas, es la siguiente:

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, S.A.	34%
Transfesa Logistics, S.A.	10,94%

6.4.1. PECOVASA RENFE MERCANCÍAS, S.A.

4.1.1. Introducción

La Sociedad fue creada el 4 de julio de 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 se basa en la prestación de servicios logísticos integrales especializados en el transporte ferroviario de automóviles y gestión de centros logísticos para el automóvil.

4.1.2. Resultados y Principales Magnitudes

Al cierre de 2022, la cifra de negocio se sitúa en 13.983 miles de euros, un 81,7% por encima de la cifra alcanzada en el ejercicio anterior, donde esta magnitud se situó en 7.694 miles de euros.

El volumen de vehículos transportados por la Sociedad ha sido de 264.025 unidades, lo que supone un aumento con respecto al ejercicio anterior de un 102% principalmente a causa de la captación de nuevos tráficos durante el último trimestre de ejercicio 2021 y en el ejercicio 2022, tanto en España como en Portugal.

Los costes directos de explotación se incrementan un 74%, porcentaje ligeramente inferior al aumento de los ingresos. Entre las causas destacan:

- El aumento del nivel de actividad.
- El fuerte incremento de los precios de tracción a causa del alza de los costes energéticos.

En el 2022 los gastos de estructura también se han visto incrementados un 14% como consecuencia de las mayores reparaciones de vagones y de los seguros contratados para cubrir las posibles contingencias en los vagones alquilados.

De esta forma, la Sociedad registra al finalizar el ejercicio unas pérdidas después de impuestos de 183 miles de euros, frente a una pérdida de 886 miles de euros en 2021.

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** (para el 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 los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

	<u>Miles de Euros 2022</u>
<u>Balance</u>	
Inmovilizado	1.799
Cuentas a cobrar	2.032
Inversiones financieras a CP	524
Periodificaciones	7
Capital	60
Resultado del ejercicio	92
Deudas a CP	1.457
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	2.753
<u>Cuenta de Resultados</u>	
Ventas	19.291
Servicios exteriores	-18.607
Amortización	-566
Gastos Financieros	-27
Ingresos Financieros	1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja un beneficio de 92 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 1 de marzo de 2016.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE Tilo Madrid Abroñigal** (TMA para la gestión de servicios y comercialización de servicios ferroviarios en el centro logístico ferroviario de Madrid Abroñigal), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

Miles de Euros 2022

Balance

Inmovilizado	122
Inversiones financieras a LP	12
Existencias	5
Cuentas a cobrar	1.229
Periodificaciones	506
Tesorería	915
Capital	1.200
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	776
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	813

Cuenta de Resultados

Ventas	4.052
Aprovisionamientos	-1.438
Gastos de Personal	-1.111
Servicios exteriores	-1.345
Amortizaciones	-63
Resultados excepcionales	8

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja un beneficio de 103 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 8 de octubre de 2014.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE Mérida** (para la gestión de servicios y comercialización en terminal de transporte de mercancías de Mérida), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

Miles de Euros 2022

Balance

Cuentas a cobrar	61
Tesorería	186
Capital	764
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-549
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	32

Cuenta de Resultados

Ventas	7
Aprovisionamientos	-20
Gastos de Personal	-11
Servicios exteriores	-51
Amortizaciones	-1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja una pérdida de 76 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 10 de octubre de 2017 y al cierre del ejercicio 2022 se encuentra en liquidación.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE Maniobras SAV** (para la gestión de servicios de maniobras y otros relacionados con las operaciones del tren en las terminales de mercancías de Madrid Abroñigal/Santa Catalina y de Vicálvaro Mercancías), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

	<u>Miles de Euros 2022</u>
<u>Balance</u>	
Inmovilizado	3
Cuentas a cobrar	357
Periodificaciones	24
Tesorería	813
Capital	540
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	147
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	510
<u>Cuenta de Resultados</u>	
Ventas	1.877
Aprovisionamientos	-241
Gastos de Personal	-1.065
Servicios exteriores	-554
Tributos	-1
Amortizaciones	-1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja un beneficio de 15 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 27 de noviembre de 2017.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE Terminal Constantí 2** (para la gestión y comercialización de servicios de maniobras, de manipulación de UTIS, de dispensación de combustible y de otros servicios relacionados con las operaciones del tren en la terminal de transporte de mercancías de Constantí), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

Miles de Euros 2022

Balance

Inmovilizado	31
Cuentas a cobrar	798
Periodificaciones	25
Tesorería	601
Capital	750
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	170
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	535

Cuenta de Resultados

Ventas	2.594
Otros ingresos	34
Aprovisionamientos	-377
Gastos de Personal	-793
Servicios exteriores	-1.174
Tributos	-2
Amortizaciones	-7

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja un beneficio de 275 miles de euros

Esta UTE inició su actividad el 26 de julio de 2019.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE Terminal Granollers** (para la gestión y comercialización de servicios de maniobras, de manipulación de UTIS, de dispensación de combustible y de otros servicios relacionados con las operaciones del tren en la terminal de transporte de mercancías de Granollers), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

Miles de Euros 2022

Balance

Inmovilizado	4
Cuentas a cobrar	231
Periodificaciones	87
Tesorería	469
Capital	540
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	109
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	142

Cuenta de Resultados

Ventas	1.103
Aprovisionamientos	-165
Gastos de Personal	-346
Servicios exteriores	-475
Tributos	-1
Amortizaciones	-1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja un beneficio de 115 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 12 de junio de 2019.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE Maniobras Irún** (para la gestión de servicios de maniobras y otros relacionados con las operaciones del tren en la terminal de transporte de mercancías de Irún), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

	<u>Miles de Euros 2022</u>
<u>Balance</u>	
Inmovilizado	5
Cuentas a cobrar	419
Periodificaciones	24
Tesorería	560
Capital	300
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	152
Acreedores y otras cuentas a pagar	556
<u>Cuenta de Resultados</u>	
Ventas	1.591
Aprovisionamientos	-783
Servicios exteriores	-722
Tributos	-1
Amortizaciones	-1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja un beneficio de 84 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 17 de febrero de 2021.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE Silo** (para la prestación de servicios de gestión ferroviarios y logísticos a ArcelorMittal), en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

	<u>Miles de Euros 2022</u>
<u>Balance</u>	
Cuentas a cobrar	1.204
Periodificaciones	7
Tesorería	411
Capital	60
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	295
Acreedores y otras cuentas a pagar	1.267

<u>Cuenta de Resultados</u>	
Ventas	3.682
Aprovisionamientos	-3.379
Servicios exteriores	-187
Resultados excepcionales	53

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja un beneficio de 169 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 01 de octubre de 2012.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas **UTE LC Rail Services Solutions** (dedicada a la logística ferroviaria) en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2022 han sido los siguientes:

	<u>Miles de Euros 2022</u>
<u>Balance</u>	
Cuentas a cobrar	1.402
Tesorería	163
Capital	12
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-487
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.040

Cuenta de Resultados

Ventas	3.418
Aprovisionamientos	-4.151
Servicios exteriores	-36

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2022 arroja una pérdida de 769 miles de euros.

Esta UTE inició su actividad el 15 de abril de 2019.

6.6. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE MERCANCÍAS, SME, S.A. **A 31 de diciembre de 2022**

Presidente: D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.

Consejeros:

D. JOAN TORRES CAROL.

D. ALVARO RODRÍGUEZ DAPENA.

D. JORDI XUCLÀ COSTA

D. JAVIER ANIBARRO GARCÍA

D. GONZALO DÍAZ GARCÍA

D. ANTONIO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ

D^a TERESA CUNILLERA MESTRES

Secretario no Consejero: D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.

Vicesecretaria no Consejera: D^a. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

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

7.1 INTRODUCCIÓN

Objeto social de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., 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.

Actividad:

Renfe Fabricación y Mantenimiento es **el gestor técnico del material rodante de Renfe**, que incluye las siguientes actividades y prestación de servicios:

- Mantenimiento.
- Transformación y Reparación de accidentes.
- Reparación de Componentes.
- Servicios de Ingeniería
- Gestión de instalaciones y equipamiento.
- Gestión de la seguridad técnica.
- Gestión de instalaciones y equipamiento.

renfe <i>Mantenimiento</i>	
<i>3.216 empleados (31 de diciembre de 2022)</i>	<i>433 locomotoras mantenidas</i>
<i>98 Bases de Mantenimiento</i>	<i>608 trenes autopropulsados mantenidos</i>
<i>793 intervenciones cíclicas de material</i>	<i>11.846 vagones mantenidos</i>

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.



Sociedades Participadas



Actren (Caf 51%)

Nertus (Siemens 51%)

Irvia (Alstom 51%)

Btren (Alstom 51%)

Erion (Stadler 51%)

Tarvia (Talgo 51%)

Logirail (33%)

Gestión de Instalaciones:



98 instalaciones



63 Bases de Mantenimiento

5 Bases de Mantenimiento Integral

6 CERC

24 Bases de Asistencia Técnica

Cuenta con un procedimiento de gestión para la obtención de acceso a las instalaciones de mantenimiento ferroviario y prestación de servicios a los nuevos operadores entrantes, con arreglo al escenario de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

Este procedimiento se puede consultar en la página web de Renfe y 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.

<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/sociedades/renfe-fabricacion/instalaciones-de-servicio>

Renfe Fabricación y Mantenimiento certificada como 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.

Renfe Fabricación y Mantenimiento está certificada como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM) del Grupo Renfe para todo el material rodante, así como las certificaciones según Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la función de Desarrollo de Mantenimiento, función de Gestión de Flota y función de Ejecución del 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.

Las funciones 1 y 2 las realiza Renfe Fabricación y Mantenimiento para todo el material de Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Alquiler de Material Ferroviario. También realiza la función 3 para todo el material señalado excepto para el material rodante de alta velocidad de servicios comerciales de Renfe Viajeros, que lo hace esta última sociedad. La función 4 es realizada en parte por Renfe Fabricación y Mantenimiento y en parte por mantenedores externos.

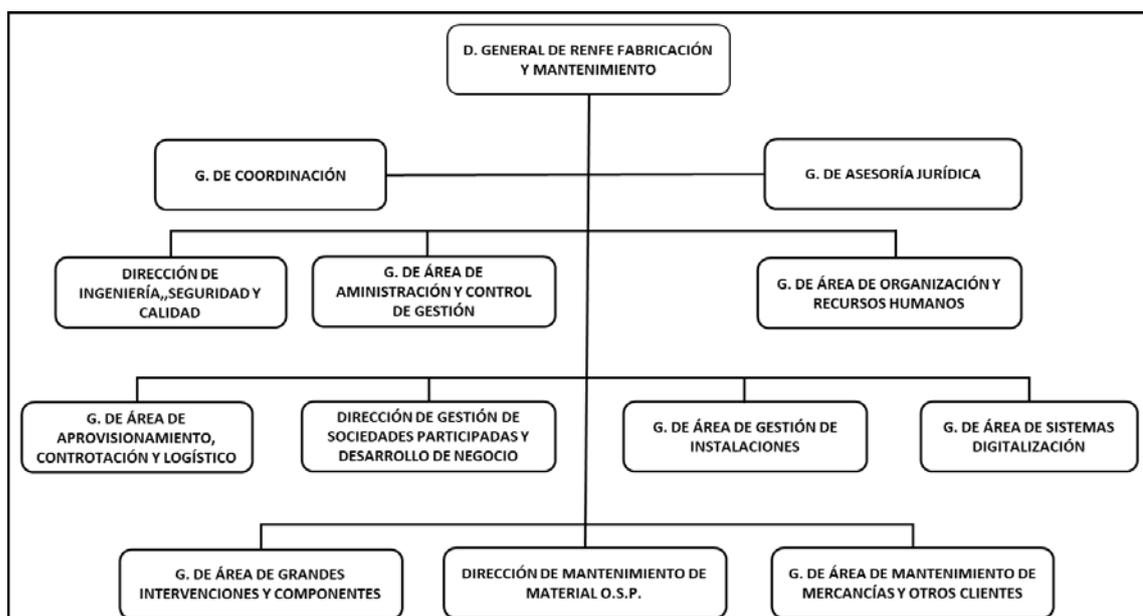
Gestión de la Seguridad Técnica

La Planificación de la Seguridad Operacional desde la gestión del riesgo técnico se estableció en el Plan Anual de Seguridad 2022 orientado a:

- La gestión proactiva del riesgo técnico. Indicador IAR (índice admisible de riesgo).
- Actividades de desarrollo de la gestión de la seguridad.
- La seguridad en la circulación del movimiento de trenes en nuestras instalaciones y su vigilancia.

Desarrollo organizativo:

Renfe Fabricación y Mantenimiento tiene una organización estructurada con el propósito de conseguir el mayor grado de especialización de las áreas de mantenimiento, de acuerdo con las actividades que desarrollan y los clientes a los que prestan servicio.



Las áreas de mantenimiento son:

- Dirección de Mantenimiento de Material de Obligación de Servicio Público y Servicios Comerciales, que aglutina las Gerencias de Mantenimiento de Cercanías Madrid, Rodalés 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 su 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 2022, 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.

7.2 RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

INGRESOS.

El volumen total de ingresos registrado en el año 2022 es de 466,4 millones de euros, superando en más de 17 millones al de 2021 que fue de 449,0 millones, a pesar de que en el mes de enero de 2021 se gestionaron y contabilizaron los ingresos por contratos de mantenimiento externo de trenes de Servicios Comerciales. Descontado este efecto la cifra de ingresos se situaría por encima de la del 2021 en más de 29 millones de euros.

En lo que se refiere a ingresos externos se produce un incremento de 5,1 millones de euros, pasando de 30,8 millones en 2021 a 35,9 en 2022. Como efectos significativos en 2022, hay que mencionar, un aumento de 2,4 millones por uso de instalaciones a terceros, con incidencia en este resultado por mayor facturación a Ouigo y el inicio de uso de instalaciones por Iryo. Muy significativo también el incremento en reparaciones de componentes, superando en 5,2 millones de euros la cifra del 2021, en gran parte por las reparaciones R3 de bogíes de vehículos S/103. Sin embargo, se redujo considerablemente la facturación por mantenimiento de locomotoras externas y servicios prestados a Adif.

Por último, recordar que en 2021 se hizo efectiva la compra venta recíproca de terrenos en Fuencarral con Adif, generando la transmisión de una parcela beneficio en cuenta de 1,9 millones de euros sin correspondencia en 2022.

Los ingresos con clientes intragrupo (Viajeros, Mercancías y Alquiler de Material) ascienden a 430,4 millones de euros, aumentando respecto a 2021 en 12,2 millones, que se elevarían a 25 millones, sin el efecto de los contratos gestionados en enero 2021 ya comentado.

Con el principal cliente, Renfe Viajeros, se han facturado 379,0 millones de euros, lo que supone un incremento de 15,1 millones respecto a 2021. Este incremento se relaciona directamente con un mayor volumen de grandes intervenciones cíclicas realizadas de segundo nivel con unos ingresos de 88,2 millones, superando en 11,1 millones la cifra de 2021, para este cliente y esta línea de negocio. También se ha incrementado la facturación, en 6,2 millones de euros, por el uso de instalaciones como consecuencia de la mayor actividad de trenes AVE y la repercusión del incremento de gastos de energía en las BMI de segundo nivel que se facturan sobre costes.

Con el cliente Renfe Mercancías, se ha alcanzado una facturación de 45,2 millones de euros, lo que supone un descenso de ingresos de 2,2 millones respecto a 2021, motivado por la caída de actividad global de locomotoras y vagones de su parque.

Con Renfe Alquiler de Material Ferroviario, se ha pasado de una facturación en 2021 de 7,0 millones de euros a 6,2 en 2022, como consecuencia de la disminución del parque mantenido de automotores s/592.

GASTOS

Los gastos de explotación al EBITDA (personal, consumo de materiales, energía UDT y servicios suministrados por proveedores externos e intragrupo), se sitúan en 477,3 millones de euros, lo que representa un incremento del 5,8% respecto al ejercicio 2021.

Por partidas las variaciones 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 174,5 millones de euros, lo que supone un incremento de 12,4 millones frente a 2021. Los trabajadores medios han aumentado, pasando de 3.094 en 2021 a 3.211 en 2022. El gasto de personal se incrementa en 3,1 millones y el gasto imputado al Plan de Desvinculación aumenta en 9,3 millones. La causa del incremento de esta partida es la previsión de 214 trabajadores que se desvincularán en 2023, superando el número de 2022 que fue de 115 trabajadores.

Otros Materiales y Servicios

El gasto en consumo de materiales aumenta en 5,8 millones de euros en 2022, debido especialmente al incremento de grandes intervenciones y de mayor actividad del parque mantenido con recursos propios.

En el caso de los servicios externos, se produce una reducción de 2,3 millones de euros con respecto a 2021 por lo que, descontando la cifra que se asumió como gasto en 2021 por la gestión en el mes de enero de los contratos de trenes de Servicios Comerciales, supondría un mayor gasto de 10,3 miles de euros, destacando por un lado el incremento en gasto de los contratos de mantenimiento externo de vehículos autopropulsados OSP como consecuencia de la mayor actividad de este material, junto con la revisión de precios de los servicios y por otro la necesidad de contratación de servicios directos para afrontar la mayor carga de trabajo respecto a 2021.

Energía

El impacto de las subidas de las tarifas eléctricas, gas natural y gasóleo ha disparado los gastos de energía en un 85.8 %, pasando de 12,1 millones de euros en 2021 a 22.5 millones en 2022. Este incremento no se ha podido trasladar en gran parte a los clientes, provocando un efecto económico

negativo extraordinario en la Cuenta de Renfe FyM, siendo junto a la desviación del Plan de Desvinculaciones lo que ha impedido acabar con un EBITDA positivo a la Sociedad.

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 2021 y 2020 conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecen las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero es de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2022 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 59,01 días (57,80 días en el ejercicio 2021).

Como consecuencia de todo lo anterior el resultado bruto de explotación (EBITDA) alcanzado en el ejercicio 2022 es de -10,9 millones de euros, empeorando en 8,9 millones el del año anterior.

La dotación a la amortización del año 2022 se sitúa en 24,3 millones de euros, aumentando en 0,3 millones la cifra de 2021, como consecuencia del incremento neto en la variación de activos.

Por otro lado, el Resultado financiero del 2022 asciende a 8,8 millones de euros, mejorando en 7,1 millones el de 2021, gracias al reparto de 10,2 millones de euros en dividendos de empresas participadas (3,5 millones en 2021).

Con todo ello, el Resultado antes de impuestos de la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento arroja una cifra de -21,6 millones de euros, y un resultado después de impuestos de -20,6 millones, cifra muy similar a la obtenida en 2021, que fue de -20,4 millones.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2022 frente a 2021 de las principales magnitudes, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

7.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A.

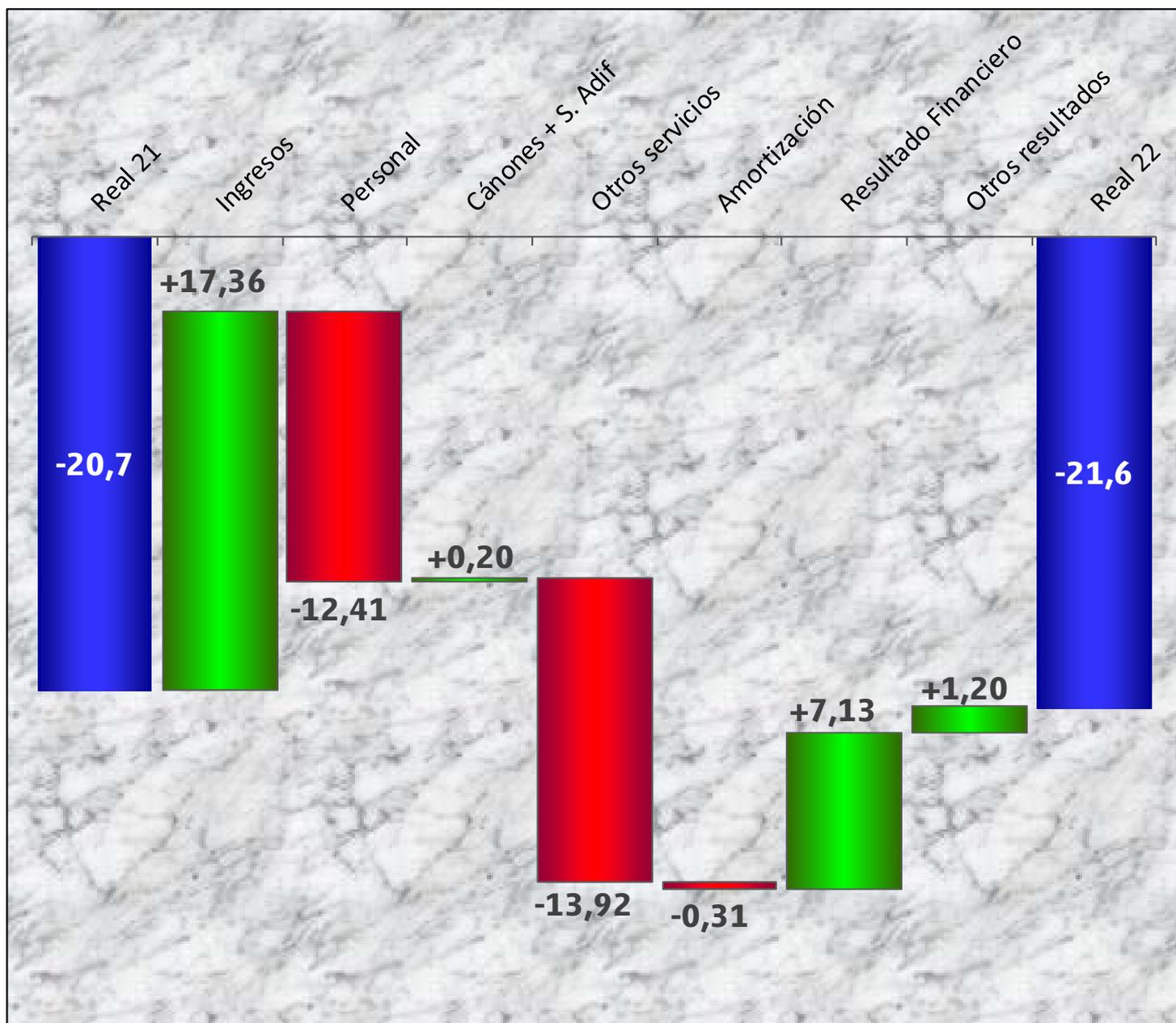
CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros) CIERRE 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Mantenimiento y Reparación Intragrupo	302,90	301,61	1,29	0,4
Grandes Reparaciones y otros trabajos al Grupo	127,50	116,60	10,90	9,3
Mantenimiento y Reparación a Terceros	17,47	14,30	3,17	22,2
Ingresos de la Actividad	447,87	432,51	15,36	3,6
Ingresos Varios	18,53	16,54	1,99	12,0
+ TOTAL INGRESOS	466,40	449,05	17,36	3,9
GASTOS				
Personal	174,54	162,13	12,41	7,7
Servicios Adif (excepto energía) (2)	0,47	0,68	-0,20	-30,0
Consumo de Materiales	76,58	70,78	5,80	8,2
Servicios Intragrupo	32,85	32,82	0,03	0,1
Reparación y Conservación Intalac. Fijas	23,90	23,96	-0,06	-0,3
Mantenimiento de Material	124,00	126,43	-2,43	-1,9
Resto de Servicios	45,00	34,34	10,66	31,0
- TOTAL GASTOS	477,34	451,13	26,21	5,8
= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	-10,94	-2,09	-8,85	-424,4
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	24,29	23,98	0,31	1,3
= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	-35,23	-26,06	-9,17	-35,2
Ingresos Financieros	10,36	3,57	6,79	190,4
Gastos Financieros	1,62	1,95	-0,34	-17,3
+/- Resultado Financiero	8,75	1,61	7,13	441,9
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	4,92	3,72	1,20	32,2
+/- Resultados Excepcionales				
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-21,57	-20,73	-0,84	-4,0
- Impuesto sobre Beneficios	-0,94	-0,32	-0,62	-194,2
= RESULTADO	-20,63	-20,41	-0,22	-1,1
Coefficientes de Cobertura				
Al EBITDA(%)	97,7	99,5	-1,8	
Al EBIT (%)	93,0	94,5	-1,5	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	95,6	95,6	-0,0	
Al Resultado (%)	95,8	95,7	0,1	

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

(2) 96% Servicios Adif.

Evolución Resultado antes de Impuestos 2022 vs 2021

Renfe Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A. (millones de euros)



RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.M.E, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2022			2021	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	474,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Canon Infraestructura	0,0	0,0		0,0	
Canon Estaciones e Instalaciones	17,2	0,0		0,0	
Servicios ADIF	457,0	0,2		0,2	
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	123.998,6	41,0	41,1	43,7	44,0
Consumo de Materiales de Almacen	76.581,3	25,3	66,4	24,5	68,5
Servicios Intragrupo (*)	32.854,4	10,9	77,3	11,4	79,8
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	23.896,3	7,9	85,2	8,3	88,1
Energía U.D.T.	22.419,7	7,4	92,6	4,2	92,3
Trabajos Realizados por Terceros	12.641,4	4,2	96,7	4,2	96,5
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	2.064,9	0,7	97,4	0,8	97,3
Tributos	1.332,3	0,4	97,9	0,5	97,9
Estudios y Consultorías	244,0	0,1	97,9	0,2	98,1
Resto	6.217,9	2,1	100,0	1,9	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	302.724,9	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	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	3.211,2	3.093,6	3,8

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

RENFE Fabricación y Mantenimiento, SME, S.A.

CIERRE 2022	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
<u>Datos en miles de euros</u>				
Ingresos de la Actividad	447.871	349	448.220	448.220
Alquileres y Cánones	7.852	422	8.275	8.275 (1)
Beneficios Venta Inmovilizado	0	19	19	0 (5)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0 (5)
Otros Ingresos	7.143	58	7.201	7.220 (1)
Otros Ingresos Intragrupo	41	0	41	41 (1)
Convenios ADIF	2.759	0	2.759	2.759 (1)
Trabajos para el Inmovilizado	425	0	425	425
Aplicación de Subvención de Capital	308	0	308	308
Ingresos Varios	18.529	500		
TOTAL INGRESOS	466.400	849		
Personal (*)	174.536	-78	174.458	174.458
Energía de Tracción	79	0	79	0 (2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				79 (3)
Consumo de Materiales de Almacén	76.581	0	76.581	76.581 (3)
Cánones	17	0	17	17 (2)
Servicios Adif	457	-3	454	454 (2)
Resto de Servicios	225.669	-3.987	221.682	221.683 (2)
Exceso de Provisión años anteriores		0	0	0
			-12	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	477.340	-4.069		
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	-10.940	4.917		
Amortizaciones	24.053			24.053
Retiros del Inmovilizado	241			241 (5)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0 (5)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	-35.233	4.917	-30.316	-30.316 Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	10.365			10.365
Gastos financieros	1.616			1.616
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0 (4)
Resultado Financiero	8.748			8.748
Ingresos de Ejercicios Anteriores	849			
Gastos de Ejercicios Anteriores	-4.069			
Resultado de Ejercicios Anteriores	4.917	-4.917		
Ingresos Excepcionales	0	0		0
Gastos Excepcionales	0	0		0
Resultados Excepcionales	0	0		0
Resultado antes de Impuestos	-21.568			-21.568
Impuesto sobre Beneficios	-939			-939
RESULTADO DEL EJERCICIO	-20.629			-20.629

(1) Otros Ingresos de Explotación (18.296 miles de €)

(2) Otros Gastos de Explotación (222.152 miles de €)

(3) Aprovisionamientos (76.661 miles de €)

(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (0 miles de €)

(5) Resultados por enajenaciones y otros (-0.241 miles de €)

(*) Incluye plan de desvinculación

7.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2022, el importe ejecutado por la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 45.013,7 miles de euros, con el siguiente detalle de los proyectos individuales más significativos:

importes en miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Obra de construcción de nuevo taller de alta velocidad Fuencarral II y playa de vías de autopropulsado en el complejo Madrid Norte	18.976,8	42,2
Adquisición de piezas de parque	4.366,0	9,7
Proyecto y obra de construcción de la nueva BM de Santa Catalina III	3.399,6	7,6
Licencias MS Office 365 y Defender	2.525,5	5,6
Proyecto y obra de instalación de cambiador de ancho dual para el complejo de Fuencarral	1.640,6	3,6
Proyecto y obra de construcción de la nueva BM de Cercedilla	1.520,5	3,4
Obra civil instalación de sistema de extracción de aguas residuales para BM Atocha, BMAV Santa Catalina y BMAV Can Tunios	781,3	1,7
Evolución y ampliación Máximo	735,6	1,6
Suministro y montaje de electrocagulación en BM Santa Catalina	705,0	1,6
Adecuación de la iluminación de fosos en las BM de FyM	699,4	1,6
Instalación de sistema de calefacción en la BM de San Andrés Condal	516,1	1,1
Suministro e instalación de prensa para calado/decalado de ruedas y discos de freno. BMI Madrid	372,5	0,8
Herramienta para mejora cadena logística y optimización inventarios de repuestos	326,2	0,7
Suministro y montaje de las instalaciones para reequipamiento del túnel de lavado de Móstoles El Soto	316,8	0,7
Proyecto y obra para reubicación de actividad de la BM de Murcia Águilas	316,2	0,7
Redacción proyecto para la ampliación del taller autopropulsado en Madrid Norte	301,4	0,7
Proyecto de diseño para plataforma eficiencia energética de Renfe Fabricación y Mantenimiento	253,2	0,6
Obra de reparación de disyuntores en la BM de Málaga AV, Valencia y Zaragoza	252,2	0,6

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2022 ha sido:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevos talleres y mejoras	36.003,5	80,0
Piezas de parque	5.204,9	11,6
Otras Inversiones	3.805,3	8,5
Total	45.013,7	100,0

Como puede observarse, la mayor parte de la inversión ejecutada corresponde a proyectos de ampliación y acondicionamiento de instalaciones que permitan incrementar su productividad o capacidad para atender el mantenimiento no solo del material del Grupo Renfe sino de los operadores de viajeros privados, y la adecuación de las bases de mantenimiento a las normativas en materia de prevención de riesgos, medioambientales, etc.

Del resto de inversiones, la mayor parte corresponde a la adquisición de piezas de parque del material mantenido, y las Otras inversiones a la mejora de los sistemas.

7.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO

Los pliegos de condiciones de suministro y mantenimiento de material rodante realizadas por Renfe desde el año 2000, incluyen que el mantenimiento licitado debe realizarse a través de una sociedad participada entre el fabricante adjudicatario y Renfe, al 51% - 49%, respectivamente. De este modo, se crearon entre 2002 y 2008 un total de seis sociedades de mantenimiento: Nertus, Actren, Btren, Irvia, Erion y Tarvia (ésta última extinguida en 2013 y vuelta a constituir en 2021)

En 2022, las seis sociedades participadas de mantenimiento (Nertus, Actren, Btren, Irvia, Erion y Tarvia) tuvieron unas ventas conjuntas de 275,3 millones de euros (245,2 millones en 2021), EBIT de 38,4 millones de euros (25,2 millones en 2021) y un beneficio después de impuestos de 28,2 millones de euros (18,8 millones en 2021).

Renfe Fabricación y Mantenimiento ha percibido durante 2022 unos dividendos de 10,2 millones de euros (3,5 millones en 2021), que se han incorporado a los ingresos financieros del ejercicio. El aumento de la cifra de negocio y de los resultados se debe, fundamentalmente, a la recuperación del tráfico ferroviario respecto a 2021, año en el que también se sufrían impactos de la crisis sanitaria del Covid-19. La prohibición establecida en el RD Ley 18/2020 al reparto de dividendos del ejercicio 2020 en las empresas acogidas a ERTES motivó la disminución de dividendos cobrados por Renfe Fabricación y Mantenimiento en 2021.

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. Su capital social es de 8 millones de euros.

Actividad

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 (82 unidades de Cercanías Civia S/465, en UTE con Actren), Madrid-Santa Catalina y La Sagra (26 trenes de alta velocidad S/103). Además, realiza como actividades complementarias, el mantenimiento de los equipos de aire acondicionado del parque de material rodante de Renfe adscrito a Renfe Fabricación y Mantenimiento, en bases de ésta, la reparación de equipos electrónicos en un centro de servicios ubicado

en Pinto (Madrid), y colabora con Siemens en el mantenimiento de instalaciones en la LAV Madrid-Levante y en el diseño y puesta en servicio de instalaciones de señalización ferroviaria (nuevo Hub de ingeniería).

Resultados Económicos

En el ejercicio 2021-2022 Nertus ha alcanzado una cifra de ventas de 63,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 15,45% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 55,1 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 5,35 millones de euros (2,0 millones en 2020-21; aumento del 161,66%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 3,99 millones de euros, frente a 1,49 millones el ejercicio anterior (aumento del 166,71%)

La plantilla a 30 de septiembre de 2022 era de 668 personas (571 a 30-9-2021). Durante el ejercicio 2021-2022, la plantilla media fue de 605 personas (549 en el ejercicio 2020-2021).

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. 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 (82 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, además del mantenimiento de 7 unidades tren-tram del Tranvía de la Bahía de Cádiz.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2022 Actren ha alcanzado una cifra de ventas de 76,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 2,10% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 75,1 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 9,1 millones de euros (4,9 millones en 2021), con un aumento del 86,85%.

El beneficio después de impuestos ascendió a 6,4 millones de euros, frente a 4,0 millones el ejercicio anterior (+60,18%)

La plantilla a 31 de diciembre de 2022 era de 600 personas (575 a 31-12-2021). Durante el ejercicio 2022, la plantilla media fue de 587 personas (565 en el ejercicio 2021).

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 ALSTOM MOVILIDAD SLU y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO. 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).

Asimismo mantiene 3 locomotoras S/253 para el operador privado Captrain España.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2022 Btren ha alcanzado una cifra de ventas de 56,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 22,94% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 46,0 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 16,0 millones de euros (11,0 millones en 2020, un aumento del 45,69%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 11,95 millones de euros, frente a 8,2 millones € el ejercicio anterior (+45,70%).

La Plantilla a 31 de diciembre de 2022 era de 321 personas (283 a 31-12-2021). Durante el ejercicio 2022, la plantilla media fue de 315 personas (287 en el ejercicio 2021).

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. Su capital social es de 0,5 millones de euros.

Actividad

Erion mantuvo en 2022 un parque medio de 57 locomotoras diésel y 5 eléctricas, de las que 14 corresponden a la S/334, propiedad de Renfe Viajeros, y las restantes 43 (series 256, 333.3 y 335) a distintos operadores privados.

Mantiene además 3 automotores diésel, fabricados por Stadler Rail AG (Suiza) para FGC, que prestan servicio comercial en la línea Lérida-Pobla de Segur.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2022 Erion ha alcanzado una cifra de ventas de 19,4 millones de euros, lo que supone una disminución del 3,47% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 20,1 millones.

Del volumen de negocio en 2022, 10,3 millones de euros corresponden a los contratos de mantenimiento vigentes (incluye facturación a FGC) y 9,1 millones a trabajos adicionales a los mismos, no incluidos en su alcance (grandes intervenciones, reparaciones accidentales, etc.). En 2021, los ingresos por mantenimiento y por trabajos adicionales ascendieron a 12,1,0 y 8,0 millones de euros, respectivamente.

El EBIT en este periodo ha sido de 2,6 millones de euros (2,7 millones en 2021, una disminución del 0,91%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 1,89 millones de euros, frente a 1,91 millones el ejercicio anterior (-1,07%).

La Plantilla a 31-12-2022 era de 83 personas (71 a 31-12-2021). Durante el ejercicio 2021, la plantilla media fue de 76,4 personas (59 en el ejercicio 2021)

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. 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. 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 Barcelona Can Tunis (10 trenes de Alta Velocidad S/100), así como en Madrid Cerro Negro (29 trenes de Alta Velocidad, de los que 15 son de la S/104 y 14 de la S/100); 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 2022 Irvia ha alcanzado una cifra de ventas de 51,7 millones de euros, lo que supone un aumento del 5,91% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 48,8 millones.

De estos ingresos, un 52,3% corresponde al mantenimiento de trenes de Alta Velocidad y locomotoras, un 38% al mantenimiento de trenes de Cercanías, y la reparación de componentes electrónicos ha supuesto en 2022 un 9,7% de la facturación.

El EBIT en este periodo ha sido de 5,293 millones de euros (4,6 millones en 2021, +14,55%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 3,97 millones de euros, frente a 3,46 millones el ejercicio anterior (+14,56%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2022 era de 492 personas (458 a 31-12-2021). Durante el ejercicio 2022, la plantilla media fue de 466 personas (424 en el ejercicio 2021).

7.4.6. TARVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 21 de enero de 2008. Estaba participada al 51% por PATENTES TALGO S.L.U. y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO. Su actividad consistió en el mantenimiento de los trenes de alta velocidad de las series 102 y 112.

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.

La adjudicación a Talgo del contrato de suministro y mantenimiento durante 30 años de 30 trenes de muy alta velocidad (S/106), realizada en 2016, incluía entre sus cláusulas la ejecución del mantenimiento mediante una sociedad mercantil, con participación del 51% del fabricante y del 49% de Renfe Operadora. Posteriormente, se le adjudicaron los contratos de mantenimiento de coches de material remolcado convencional Talgo y el de las cabezas tractoras y coches de los trenes de alta velocidad S/107, también con el compromiso de ejecutarse a través de sociedad mercantil participada por Renfe.

Para dar cumplimiento a estas previsiones contractuales, se constituyó el 29 de abril de 2021 la nueva sociedad Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A., participada al 51 % por PATENTES TALGO S.L.U. y al 49% por RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO. Su capital social es de 8 millones de euros.

Tarvia Mantenimiento Ferroviario ha iniciado el 5-4-2022 el mantenimiento de coches de material remolcado convencional Talgo, una vez obtenida el 25-2-2022 la certificación de la sociedad por la AESF como Entidad Encargada de Mantenimiento (Función 4) de acuerdo con el Reglamento (UE) 2019/779.

El 23 de diciembre de 2022 se subroga en Tarvia el contrato de mantenimiento de los trenes de alta velocidad S/106, por lo que actualmente la sociedad se está preparando y dimensionando para la futura puesta en servicio de estos trenes.

La cifra de negocio de Tarvia en 2022 ha sido de 7,4 millones de euros, y el beneficio después de impuestos de 29,9 miles de euros (-49 mil en 2021)

La plantilla a 31 de diciembre de 2022 era de 50 personas (2 a 31-12-2021). Durante el ejercicio 2022, la plantilla media fue de 28 personas.

7.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO, SME, S.A. A 31 de diciembre de 2022

Presidente: D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.

Consejeros:

D. JORDI PRAT SOLER.

D. MANUEL GÓMEZ ACOSTA.

D^a ANA TRIFÓN ARÉVALO.

D. ENRIQUE RUBIO HERRERA.

D. FRANCISCO JAVIER GONZÁLEZ MATESANZ

D. DAVID PÉREZ MARTIÍN

D^a ANA DE LOS ÁNGELES MARÍN ANDRÉU

Secretario no Consejero: D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.

Vicesecretaria no Consejera: D^a. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

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

8.1. INTRODUCCIÓN

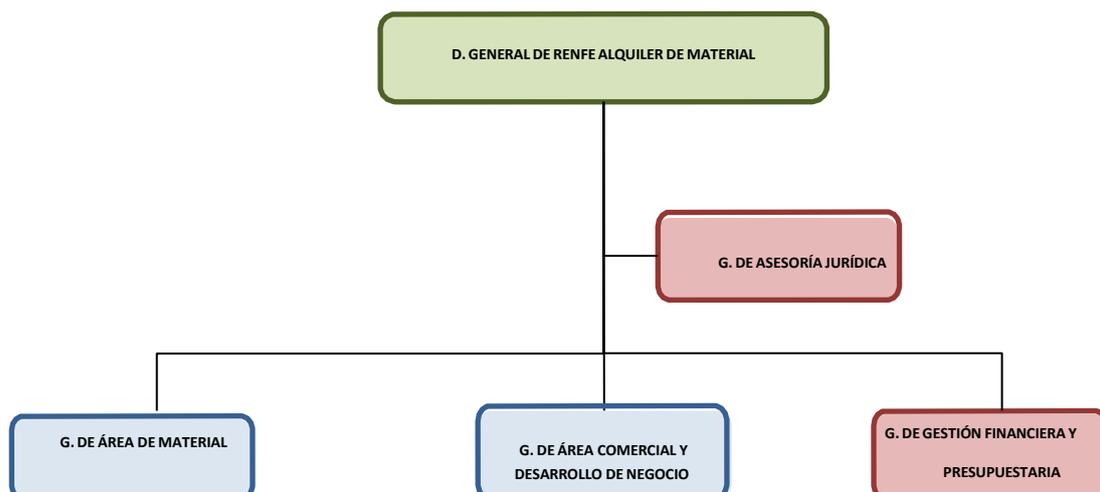
Con fecha 29 de abril de 2014 tuvo lugar la constitución de la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. (Renfe Alquiler), sociedad mercantil estatal creada en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia 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 virtud de la aplicación del RDL citado, pertenece a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

La sociedad tiene por actividad principal y ordinaria la prestación de los servicios ferroviarios de alquiler 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 su actividad, 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 2022 es el que se detalla a continuación:



El activo fundamental de Renfe Alquiler lo compone el material rodante del que dispone y que al cierre de 2022 era el siguiente:

- 23 trenes de viajeros aptos para circular por la red de ancho ibérico.
- 56 locomotoras: 24 eléctricas y 32 diésel.
- 1.197 vagones de diversas series.

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 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 2022, dedicando el último apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de resultados de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de la sociedad.

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Las principales actuaciones desarrolladas por la sociedad en 2022 han sido:

- Se adquiere a Renfe Mercancías 1 locomotora serie 319 por un importe de 959.511,85 euros para su posterior alquiler.
- En diciembre 2022 se firma con Euskotren contrato para la compraventa de 45 vagones plataforma SGH (23 de Renfe Alquiler y 22 de Renfe Mercancías vendidos al amparo del contrato de agencia) por un importe total de 2.916.740 euros. La entrega de los vagones está prevista en 2023, una vez Renfe Fabricación y Mantenimiento les realice una reparación R.
- En diciembre 2022 el Consejo de Administración de la sociedad aprueba el alquiler de 21 trenes Alstom Coradia a Alpha Trains para su posterior subarrendamiento a Leo Express en la explotación del servicio Bratislava-Komarno, por un período de 10 años y un importe total de 61.288.733,92 euros
- Arrendamiento de locomotoras y vagones: como resultado de dicha actuación comercial, a finales de 2022 hay 35 locomotoras y 63 vagones arrendados.
- Venta de material excedentario no comercializable en arrendamiento: se han realizado diversas operaciones de venta de vagones que, en conjunto, han supuesto la enajenación de 571 unidades por un importe total de 2.669.524 euros.

Así mismo, se han vendido 18 locomotoras serie 269 por un importe total de 913.320 euros

El importe total de las ventas de vagones y locomotoras ha ascendido a 3.582.844 euros.

- En el marco de los contratos de agencia con otras sociedades del Grupo se ha vendido material (locomotoras, vagones y contenedores principalmente) por importe de 461.720 euros.

Plan estratégico: Se aprueba por el Consejo de Administración una actualización del Plan Estratégico 2023-2028 que incluye una línea estratégica relativa a la definición del nuevo modelo de Alquiler como vehículo de crecimiento y generación de negocio para Renfe.

RESULTADOS

El ejercicio 2022 se ha cerrado con unos ingresos totales de 16,8 millones de euros, generados principalmente por la gestión de los contratos de alquiler y por la venta de

material excedentario. Esta cifra es un 2,5 % inferior a la de 2021, debido al menor ingreso por alquiler de automotores serie 592 a Comboios de Portugal, ya que disminuyó el número de automotores alquilados de 22 a 18. También han disminuido los ingresos intragrupo por comisiones de agencia, ya que en 2021 hubo una gran operación de venta de 50 coches ARCO de Viajeros a Comboios de Portugal (CP).

Los ingresos por alquiler de locomotoras han sido un 1,5% inferiores a los de 2021, a pesar de tener de media anual más locomotoras alquiladas, debido a la falta de disponibilidad por averías, que ha provocado devolución de cuotas fijas de alquiler, penalizaciones y menor producción.

Sin embargo, en 2022 han aumentado los ingresos por indemnizaciones debido al cobro de 815.907 euros de compensaciones de CP por la retirada anticipada de los 4 automotores. También ha aumentado el beneficio por venta de material excedentario respecto a 2021, ya que se realizaron ventas por importe de 3,6 millones de euros frente a 2,2, en 2021.

Este mayor ingreso por indemnizaciones y por beneficio de ventas no compensa lo suficiente la pérdida de ingresos por alquiler y comisiones.

Los gastos al EBITDA en 2022 se sitúan en 7,7 millones de euros y han disminuido un 9,5% respecto a 2021. El principal ahorro del 10,9% se ha producido en el gasto de mantenimiento de automotores, por el menor número de vehículos alquilados, y de locomotoras, por la menor producción consecuencia de las averías. También ha habido un ahorro del 17% en el gasto por cánones a pagar por estacionamiento de vagones, consecuencia del menor número de vagones existentes debido a las ventas llevadas a cabo durante el año.

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 6,6 millones de euros, desagregado en cuatro partidas importantes:

- El coste de mantenimiento del material arrendado (locomotoras, vagones y automotores s/592), realizado por Renfe Fabricación y Mantenimiento por importe de 6,2 millones de euros.
- El coste de los servicios de Apoyo a la Gestión prestados por la EPE RENFE-Operadora, por valor de 230 mil euros.
- Coste de servicios varios (Sistemas de información, traslados de material) por un importe de 86 mil euros
- El coste de la cesión por parte de Renfe Viajeros de 3 locomotoras serie 1600 por importe de 80 mil euros, que son a su vez alquiladas por Renfe Alquiler a clientes externos, cuyo ingreso está incluido en el ingreso total de esta sociedad.

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 2022 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 2022 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores por operaciones comerciales, de 24,17 días (24,21 días en el ejercicio 2021)

Con un menor ingreso que en 2021 de 440 mil euros, pero también un menor gasto de 810 mil euros, que lo supera, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en 2022 de 9,1 millones de euros, es un 4,2 % superior al de 2021.

La dotación a las cuentas de amortización y retiros del inmovilizado del parque de material ferroviario ha sido en 2022 de 4,7 millones de euros, un 8,6 % inferior a 2021, siendo inferior en locomotoras y vagones por las ventas realizadas, así como en automotores por finalizar la vida útil de la R de varios vehículos

El resultado financiero obtenido en 2022 es de 119.574 euros, frente a 13.053 euros en el año anterior.

Finalmente, una vez incluida amortización y resultado financiero, el resultado antes de impuestos alcanzado en el ejercicio 2022 es de 5,1 millones de euros, 1,4 millones (39,2%) superior al de 2021.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2022 frente a 2021 de las principales magnitudes, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

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 2022	2022	2021	VARIACIÓN % ⁽¹⁾	
			DIFERENCIA	%
INGRESOS				
Contrato Agencia Intragrupo	0,06	0,29	-0,23	-79,2
Alquiler de Material Rodante a terceros	14,81	15,66	-0,84	-5,4
Ingresos de la Actividad	14,87	15,95	-1,08	-6,8
Ingresos Varios	1,97	1,33	0,64	48,2
+ TOTAL INGRESOS	16,84	17,28	-0,44	-2,5
GASTOS				
Personal	0,66	0,64	0,02	3,0
Cánones y servicios Adif (excepto energía)	0,27	0,32	-0,06	-17,0
Materiales y Servicios del Exterior e Intragrupo	6,78	7,55	-0,77	-10,2
- TOTAL GASTOS	7,71	8,52	-0,81	-9,5
= RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	9,13	8,76	0,37	4,2
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	4,74	5,18	-0,45	-8,6
= RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	4,39	3,58	0,82	22,8
Ingresos Financieros	0,12	0,01	0,11	816,5
Gastos Financieros	0,00	0,00	0,00	>1000
+/- Resultado Financiero	0,12	0,01	0,11	816,1
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	0,59	0,07	0,51	703,0
+/- Resultados Excepcionales				
= RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	5,10	3,66	1,43	39,2
- Impuesto sobre Beneficios	1,28	0,91	0,37	40,3
= RESULTADO	3,81	2,75	1,07	38,8
Coefficientes de Cobertura				
Al EBITDA(%)	218,4	202,8	15,5	
Al EBIT (%)	135,3	126,1	9,2	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	143,4	126,9	16,5	
Al Resultado (%)	129,3	118,9	10,4	

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

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2022			2021	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	268,7	3,8	3,8	4,0	4,0
Canon Estaciones e Instalaciones	267,8	3,8		4,0	
Servicios ADIF	0,8	0,0		0,0	
Servicios Intragrupo (*)	6.615,4	93,8	97,6	94,1	98,2
Tributos	29,9	0,4	98,0	0,4	98,5
Mantenimiento y Limpieza Material Rodante y Motor	20,7	0,3	98,3	0,0	98,5
Estudios y Consultorías	5,9	0,1	98,4	0,1	98,6
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	4,4	0,1	98,5	0,1	98,7
Resto	106,8	1,5	100,0	1,3	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	7.051,7	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	2022	2021	Variación 2022/2021 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	6,8	7,0	-3,6

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

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

CIERRE 2022	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES
<u>Datos en miles de euros</u>				
Ingresos de la Actividad	14.875	771,0	15.646	15.646
Alquileres y Cánones	0	0,0	0	0 (1)
Beneficios Venta Inmovilizado	951	0,0	951	951 (3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupa	0	0,0	0	0 (3)
Otros Ingresos	821	0,0	821	821 (1)
Otros Ingresos Intragrupa	194	0,0	194	194 (1)
Convenios ADIF	0	0,0	0	0 (1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0,0	0	0
Aplicación de Subvención de Capital	0	0,0	0	0
Ingresos Varios	1.966	0,0		
TOTAL INGRESOS	16.841	771,0		
Personal (*)	661	-3,5	657	657
Cánones	268	8,7	277	277 (2)
Servicios Adif	1	0,0	1	1 (2)
Resto de Servicios	6.783	180,0	6.963	6.963 (2)
Exceso de Provisión años anteriores		0,0	0	0
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	7.712	185,3		
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	9.129	585,7		
Amortizaciones	4.440		4.440	
Retiros del Inmovilizado	298		298	(3)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupa	0		0	(3)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	4.391	585,7	4.977	4.977 Resultado de Explotación
Ingresos Financieros	120		120	
Gastos financieros	0		0	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.			0	
Resultado Financiero	120		120	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	771			
Gastos de Ejercicios Anteriores	185			
Resultado de Ejercicios Anteriores	586	-585,7		
Ingresos Excepcionales	0	0,0		
Gastos Excepcionales	0	0,0		
Resultados Excepcionales	0	0,0		
Resultado antes de Impuestos	5.096			5.096
Impuesto sobre Beneficios	1.283			1.283
RESULTADO DEL EJERCICIO	3.814			3.814

(1) Otros Ingresos de Explotación (1.015 miles de €)

(2) Otros Gastos de Explotación (7.240 miles de €)

(3) Deterioro y resultado por enajenaciones del inmov. (653 miles de €)

(*) Incluye plan de desvinculación

8.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2022, el importe realizado por la sociedad Renfe Alquiler, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 1.356,8 miles de euros materializados en el concepto siguiente:

importes en miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevo material rodante	360,1	26,5
Modernización y mejoras de material	37,1	2,7
Inversiones intragrupo	959,6	70,7
Total	1.356,8	100,0

La compra de la locomotora y la implantación del ASFA permite a la sociedad ampliar su cartera de productos comercializables.

La adquisición de vehículos para maniobras también redundará en la ampliación de dicha cartera.

8.4. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME, S.A. A 31 de diciembre de 2022

Presidente: D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ.

Consejeros: D. FRANCISCO BONACHE CÓRDOBA.

(Vocales) DÑA. CARMEN VÉLEZ SÁNCHEZ.

DÑA. TAMARA SAN TEODORO RODRIGO

Dª CARMEN YAGÜE NODAL

D. ÁLVARO NAVAREÑO ROJO

Dª ISABEL MAESTRE MORENO

Dª MARTA CALLEJÓN CRISTOBAL

Secretario: D. JOSÉ LUÍS MARROQUÍN MOCHALES.

(no consejero)

Vicesecretaria: Dª. MARÍA PUENTE PELÁEZ.

(No consejera)

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

En la sesión de 30 de enero de 2023, el entonces Presidente, Sr. Táboas Suárez, presentó al Consejo de Administración de la entidad la revisión de la actualización del Plan Estratégico 2023-2028.

Indicó que Renfe ha logrado hitos relevantes como consecuencia de las iniciativas del Plan Estratégico 2019-2023 y ha demostrado su resiliencia tras el impacto del COVID-19, encontrándose ahora con una serie de desafíos (impacto estructural del COVID-19, crisis energética, aceleración de la digitalización, inflación, liberalización de servicios comerciales, sostenibilidad, tensión geopolítica, liberalización OSP, regionalización, crisis económica) que crean un entorno singular y la necesidad de actualizar el Plan Estratégico 2023-2028.

Para mejorar los resultados y hacer frente a los desafíos, el Plan Estratégico 2023-2028 actualizado ha definido las siguientes siete líneas estratégicas (cinco de negocio y dos transversales) con la que podría mejorarse la proyección de EBITDA para 2028, siendo necesario actuar en todos los ejes para alcanzar el objetivo a 2028.

A continuación, se exponen cada una de las siete líneas estratégicas:

- ✓ Línea 1: Preparar OSP para la liberalización.
- ✓ Línea 2: Redefinir la propuesta de valor de producto de Servicios Comerciales.
- ✓ Línea 3: Impulsar el crecimiento Internacional.
- ✓ Línea 4: Definir el nuevo modelo de Alquiler.
- ✓ Línea 5: Transformar el modelo de gestión de Mercancías.
- ✓ Línea 6: Incrementar la eficiencia con foco en producción y mantenimiento.
- ✓ Línea 7: Impulsar la transformación cultural necesario.

Y concluyó que la situación es singular y desafiante, pero genera también nuevas oportunidades donde aprovechar las fortalezas (conocimiento ferroviario, historia y marca, orgullo de empresa, resiliencia...), para transformarse de “operador único” a “líder del mercado” y líder de movilidad para la sociedad.

En consonancia con la tercera línea estratégica, el Consejo de Ministros celebrado el 14 de febrero de 2023 aprobó el Acuerdo por el que se autoriza a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora la creación en su seno de una sociedad mercantil estatal “Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal, S. A.”, así como el objeto social de la misma, que consiste en:

a) *La búsqueda de negocios o proyectos en el extranjero vinculados a la prestación de servicios de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, pudiendo incluir la planificación, consultoría, asesoría, formación, operación y explotación, el suministro y el mantenimiento de material rodante y de otros suministros, servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte, incluida la gestión de la infraestructura.*

b) *La concurrencia a concursos de franquicias o concesiones y Obligaciones de Servicio Público en el ámbito internacional.*

c) *La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación y diseño e implantación de nuevos negocios o proyectos internacionales vinculados con la prestación de servicios de movilidad, así como la ejecución de las inversiones en los mismos.*

d) *La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los negocios o proyectos vinculados a la prestación de servicios a los que se refieren las letras anteriores, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias, análogas o vinculadas al transporte y a la movilidad.*

e) *La tenencia, propiedad o gestión, obtenida por cualquier medio admitido en Derecho, de toda clase de acciones, obligaciones, participaciones sociales, efectos y valores, públicos y privados de empresas y sociedades cuya actividad sea los servicios de transporte y movilidad o complementaria a ella, de aquellas estructuras de negocio o proyectos desarrollados en el ámbito internacional con independencia del tipo, forma o clase de estructura mercantil, empresarial o societaria.*

f) *El asesoramiento en orden a la dirección y gestión de sociedades de la rama de servicio de movilidad, que estén situadas o presten sus servicios en el extranjero.*

g) *La prestación de servicios de asesoramiento de cualquier tipo a terceros y la elaboración de proyectos y estudios para el fomento de nuevas actividades, negocios o proyectos relacionados con el sector de la movilidad desarrollados en el ámbito internacional.*

h) *La actividad mercantil de promoción y asesoramiento preparatorio de los contratos relacionados con el sector de la movilidad, que se desarrollen en el ámbito internacional.*

i) *Representación, apoyo, preparación y coordinación de la participación del Grupo Renfe en las asociaciones y organizaciones internacionales de las que sea miembro.*

j) Relaciones institucionales y de cooperación con otras organizaciones y compañías del sector ferroviario internacionales o de terceros países, constituyendo un canal de contacto e interlocución del Grupo.

k) Negociación de acuerdos de colaboración y memorandos de entendimiento no comerciales con otras empresas ferroviarias y entidades, así como los convenios de participación en hermanamientos a solicitud del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su desarrollo en el ámbito internacional.

l) Gestión de las Facilidades Internacionales de Transporte para Personal Ferroviario (FIP) y emisión de los billetes de cupones y tarjetas de descuento que solicite el personal de Renfe, Adif, Adif AV, jubilados y beneficiarios, tanto de ocio como de servicio.

m) Contribuir a la promoción de la imagen exterior de Renfe.

El objeto social podrá realizarse por la sociedad, directa o indirectamente, participando en el capital de otras sociedades o entidades en el ámbito nacional e internacional. Asimismo, y para la consecución del objeto social podrá promover y participar en cuantas formas de colaboración empresarial resulten admitidos en derecho.

Por otra parte, mediante el Real Decreto 132/2023, de 21 de febrero, se dispuso el cese de don Isaías Táboas Suárez como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora. Además, mediante el Real Decreto 134/2023, de 21 de febrero, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 22 de febrero, se procedió, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de febrero de 2023, al nombramiento como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora de D. Raúl Blanco Díaz.



renfe

ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA 2022

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante OSINT: <https://www.pap.hacienda.gob.es> en <https://www.pap.hacienda.gob.es>

Índice

30 aniversario del AVE.....	4
1. Estrategia y modelo de negocio.....	8
1.1. Grupo Renfe.....	8
1.2. Plan Estratégico 2019-2023	9
1.3. Marcas, productos y servicios	10
1.4. Información fiscal. Impuestos y subvenciones	11
1.5. Cadena de suministro	12
2. Entorno	15
2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales	15
2.2. Entorno regulatorio	16
2.3. Factores y Tendencias	18
3. Principales hitos	21
4. El cliente	23
4.1. Salud de los clientes	23
4.2. Seguridad y protección del cliente.....	23
4.3. Calidad del servicio	25
4.4. Nuevas acciones comerciales	27
5. Innovación	31
5.1. Dōcō	31
5.2. TrenLab.....	31
5.3. Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva	33
5.4. Europe's Rail Joint Undertaking	33
5.5. Nuevos trenes refrigerados de Mercancías	33
5.6. Oficina del dato	34
5.7. Automatización de procesos. AutomáticaMente.....	34
5.8. IA en el mantenimiento de trenes	34
5.9. Servicio de impresión 3D	35
5.10. Innovación digital en la nube.....	35
5.11. Centro de Competencias Digitales	35
5.12. Placas fotovoltaicas en las bases de mantenimiento de trenes	36
5.13. Descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de Mercancías.....	36
6. Internacionalización.....	38
6.1. Haramain	38
6.2. Francia	38
6.3. Tren Maya	38
6.4. Texas central.....	39
6.5. Alta velocidad Rail Baltica	39
6.6. Cappadocia Express	39
6.7. Leo Express.....	39
6.8. Proyectos con otros operadores ferroviarios	39
7. Personas.....	41
7.1. La plantilla de Renfe.....	41
7.2. Liderazgo y talento	45
7.3. Gestión de personas.....	46
7.4. Formación	50
7.5. Diálogo social.....	52
7.6. Clima Laboral	53
7.7. Entorno de trabajo seguro y saludable	55
8. Sostenibilidad empresarial (ASG).....	58
8.1. Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma	58
8.2. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales	58
8.3. Transición energética y energías renovables.....	60
8.4. Renfe y los ODS	71
8.5. Contribución a la sociedad	74
8.6. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	84
9. Informe Anual de Gobierno Corporativo.....	91
9.1. Naturaleza jurídica y titularidad	91
9.2. Órganos de Gobierno de RENFE-Operadora	92
9.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección	102
10. Anexos	108
10.1. Perímetro de consolidación	108
10.2. Acerca del Informe.....	109
10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS.....	110

30 ANIVERSARIO DEL AVE

30 aniversario del Ave

El 21 de abril de 1992 comenzó a circular el Ave entre Madrid y Sevilla. Un acontecimiento que produjo una extraordinaria expectación, una fecha que ha pasado a la historia no solo del transporte, sino que ha convertido al Ave en un símbolo que se ha desarrollado en paralelo a la marca España. Aquel día, se ponía en marcha una flota de 18 trenes que circulaban a 300 km por hora por una línea de apenas 500 km de longitud que atravesaba cinco ciudades. Treinta años después, los datos originales se han transformado en más de 3.726 km de vías de alta velocidad que albergan 13 líneas jalonadas por 39 ciudades Ave a las que hay que sumar 18 ciudades Alvia, lo que supone que más del 70 % de la población española cuenta con servicios de alta velocidad de Renfe. Mientras tanto, aquellos 18 trenes de la flota inicial, que realizaban 12 circulaciones diarias, se han multiplicado hasta conformar una flota de 229 unidades que, en la actualidad, realizan cada día 331 servicios, 158 de Ave, 90 de Avant, 69 de Alvia y 14 de Avlo, el benjamín de los servicios Renfe.

Más que Ave. Las marcas de alta velocidad de Renfe

La puesta en marcha de la alta velocidad entre Madrid y Sevilla abrió las posibilidades de incorporar nuevos productos a la cartera de Renfe, hasta el punto de que en la actualidad los servicios de alta velocidad que opera la compañía van más allá del propio Ave y los destinos que abarca.

En 1992 Renfe concibió la marca Ave para dar nombre al servicio de transporte de viajeros por alta velocidad dotado de las más modernas tecnologías y diseñado para alcanzar una velocidad comercial de 300 km/h y ofrecer especiales condiciones de confort, como la restauración en la plaza.

Ese mismo año, en el mes de octubre, se estableció un servicio que respondía a la demanda específica de movilidad entre Ciudad Real/Puertollano y Madrid, cuyas capitales quedaron conectadas en 55 minutos, una conexión que podía ser considerada de media distancia pero que entonces se situaba bajo el paraguas de los servicios comerciales de Renfe. La evolución de este servicio, que entonces se denominó "lanzadera", ha dado lugar al producto Avant, que en la actualidad se engloba en la categoría de Servicio Público y que Renfe presta con trenes de alta velocidad diseñados específicamente para viajes cortos.

Avanzando en la evolución de la infraestructura, la convivencia de dos tipos de ancho de vía, uno de ancho estándar o internacional (1.435 mm) y otro de ancho ibérico (1.668 mm) hizo necesario que los gestores de Renfe aguzaran el ingenio para que los trenes pudieran circular, sin interrupción, por ambos. Así, se construyeron trenes de rodadura desplazable, que circulan por ambas infraestructuras y que Renfe ha comercializado con la marca Alvia. Esta posibilidad ha

supuesto un importantísimo ahorro de tiempo y una mejora en los viajes de millones de españoles que viven, por ejemplo, en Pamplona, en Cádiz, en Asturias, en Cantabria, en Logroño o en el País Vasco.

La última incorporación a la cartera de productos de Renfe ha sido Avlo, En junio de 2021 Renfe puso en servicio en la línea Madrid-Barcelona, el nuevo producto de alta velocidad Avlo, de bajo coste, que venía a sumar sus frecuencias a las de Ave. Cuenta con características similares al Ave: tan rápido, tan confortable, tan seguro, más asequible, y tiene como objetivo facilitar el acceso a la alta velocidad a viajeros procedentes de otros medios de transporte, sobre todo de la carretera.

La combinación de estas posibilidades se ha traducido en millones de viajeros que a lo largo de estos 30 años se ha desplazado en los diversos servicios de alta velocidad de Renfe.

Viajeros de alta velocidad

En los 30 años de historia de la alta velocidad en España un total de 464,6 millones de viajeros han utilizado los servicios de Renfe. El dato es la suma de todos los viajes que a lo largo de estos 30 años se han realizado tanto en los trenes Ave como en los Avant y en los Alvia, todos ellos capaces de circular total o parcialmente por las líneas de alta velocidad. De este total, 354,4 millones han utilizado servicios que sólo han circulado por vías de ancho estándar (Ave y Avant), en tanto que otros 110,2 millones han utilizado trenes de rodadura desplazable, que Renfe comercializa hoy fundamentalmente con la marca Alvia.

La llegada de la alta velocidad supuso un revulsivo en el mercado del transporte colectivo en España. Los viajeros cambiaron su punto de vista y comenzaron a ver el tren como un medio de transporte más amigable, confortable y rápido y a preferirlo como el modo idóneo para sus desplazamientos interurbanos.

Así fue en 1992 en la relación Madrid - Sevilla y lo ha seguido siendo en cualquier nueva relación a la que se incorporaba la alta velocidad.

El valor del tiempo

El incremento de la velocidad comercial media que permite la alta velocidad ferroviaria es el factor clave que ha provocado la transformación del sistema de transporte peninsular en España en tanto que ha permitido reducir, de manera significativa, los tiempos de viaje.

Por otra parte, los tiempos de viaje actuales permiten concluir que la tecnología, que incorporan los servicios ha permitido, dar un vuelco radical al sistema ferroviario. Además de la fiabilidad, la puntualidad, el confort y los efectos ambientales y económicos. La alta velocidad ferroviaria otorga un nuevo valor al tiempo cuando se trata de recorrer distancias superiores a 100 kilómetros.

Sostenibilidad y ahorros por costes externos

El ferrocarril es uno de elementos centrales para una economía baja en carbono y el impacto de los servicios de alta velocidad en España durante sus 30 años de existencia, lo pone de manifiesto.

La actividad de transporte de Renfe en los servicios de alta velocidad entre 1992 y 2021, tanto de larga como de media distancia, ha permitido un ahorro para la sociedad estimado en 5.786 millones de euros si se evalúa en términos económicos el impacto sobre el cambio climático, la contaminación y la tasa de accidentes que habría tenido realizar este transporte por otros medios. Este supuesto, además habría conducido a un aumento de las emisiones de CO₂ (gas de efecto invernadero) por transporte en España de más de 12,9 millones de toneladas y un incremento en el consumo energético de más de 2,6 millones de toneladas equivalentes de petróleo.

Estos datos de ahorro de costes externos, ahorro de huella de carbono y ahorro de consumo energético son generados por los servicios de Renfe de acuerdo con la metodología de sustitución modal contenida en el estudio "Carbon Footprint of Railway Infrastructure, UIC" y la evaluación de externalidades del estudio "Costes Externos del Transporte en Europa" (Ce Delft, noviembre de 2011). La principal aportación de este estudio es demostrar con procedimientos de medida estandarizados y científicamente aceptados que el ferrocarril es el modo que genera menos costes externos, especialmente comparado con otros modos dependientes de los hidrocarburos.

Hacia un transporte ferroviario de cero emisiones

Renfe se ha situado como uno de los líderes de la lucha contra el cambio climático. Sostenibilidad y compromiso con el medio ambiente son valores que acompañan a la compañía a la hora de prestar sus servicios.

Renfe se ha convertido en el primer consumidor final de energía renovable de España lo que permitirá una reducción de más de 7 millones de toneladas de CO₂ hasta 2030 en el conjunto de la red ferroviaria sobre la que operamos. Comparada con 1990, la intensidad energética del sector ferroviario ha decrecido un 33% en todo el mundo. Más de un tercio de la energía utilizada en los ferrocarriles es eléctrica y un cuarto de las líneas están electrificadas a nivel mundial.

Según datos de la Agencia Internacional de la Energía y de la Unión Internacional del Ferrocarril (UIC), el transporte es responsable del 23% de los gases de efecto invernadero (GEI) por consumo de combustible y se espera que la demanda de movilidad mundial de viajeros y mercancías se duplique entre 2010 y 2050, como consecuencia de la globalización económica y la pujanza de los mercados. Mientras que el 8% del transporte mundial se hace por ferrocarril, el volumen del GEI que genera es del 3,5% porque las emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) del ferrocarril son sustancialmente menores que el de otros modos de transporte. Las emisiones de CO₂ específicas

del ferrocarril se han reducido un 63% en el caso de viajeros y un 48% en el caso de mercancías entre 1975 y 2013.

En el mercado del Transporte, con emisiones ferroviarias por unidad de transporte nulas, cuando se produce transferencia modal de los modos de transporte dependientes de energías sucias (100-120 gr. /UT.) hacia el Grupo Renfe, se produce una reducción neta muy significativa de emisiones de Gases de Efecto Invernadero.

Así, cuanto más crece la cuota de mercado de los servicios de Renfe, menor es la huella de carbono del sector transporte.

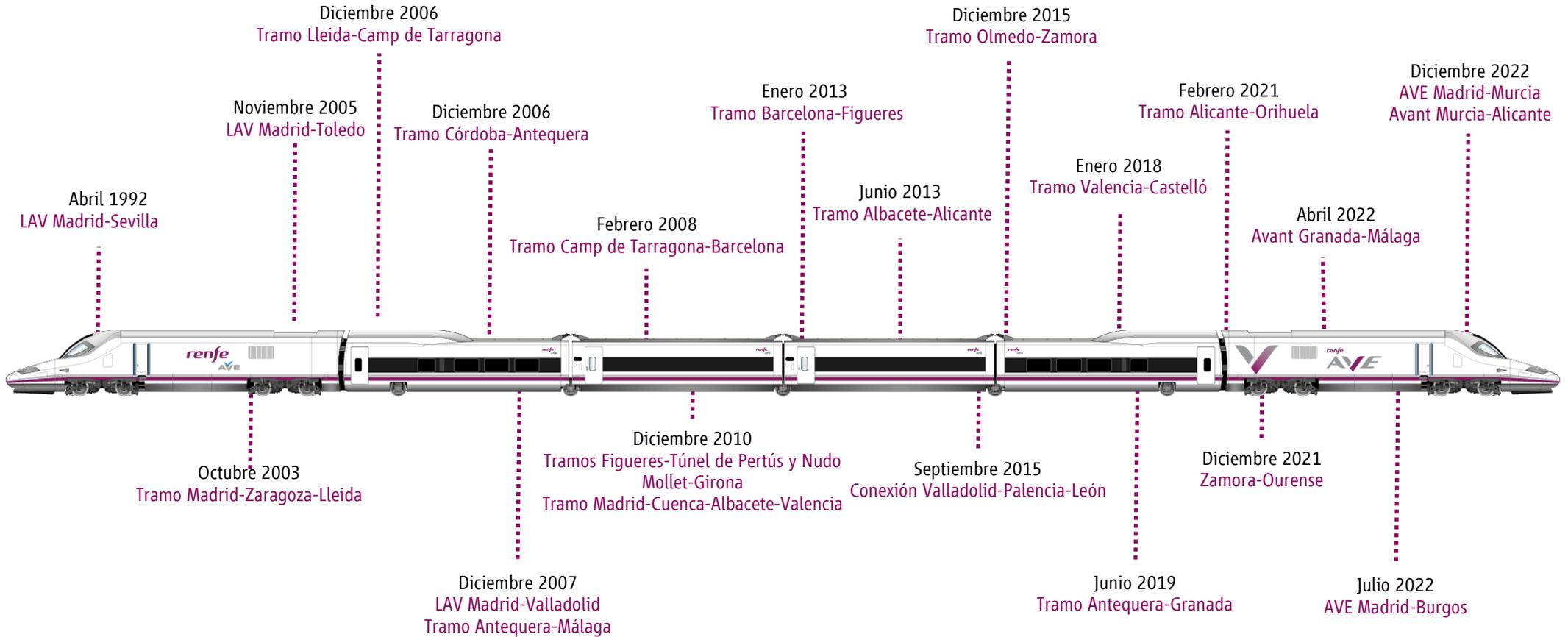
Calidad

El crecimiento de la demanda en los servicios de alta velocidad es consecuencia de una notable inversión pública y un desarrollo tecnológico sobre los factores que distinguen a la alta velocidad ferroviaria: velocidad media, seguridad, confort, fiabilidad y puntualidad. Juntos, sitúan al tren en un nivel de calidad muy alto respecto a 1991 y han transformado su percepción entre los ciudadanos. Renfe obtiene los índices de calidad, que le proporcionan las claves para realizar una mejora continua del servicio, de las encuestas que realiza periódicamente entre los clientes de los diversos servicios.

De una calidad percibida del 5,7 sobre 10 en los servicios de Largo Recorrido en 1991 se ha pasado en 2021 a una calidad percibida del 7,92 en los servicios de Alta Velocidad – Larga Distancia. De los distintos servicios sometidos a la valoración de los clientes, los de Ave alcanzan el índice de calidad más alto, el 8,05 en una escala de 0 a 10. Mientras que los servicios Avant (Alta Velocidad Media Distancia) llegan a una puntuación de 7,86. Por encima de oscilaciones anuales, sujetas a diferentes factores como puede ser el inicio de un servicio de alta velocidad con gran impacto en su estreno, la extensión de la red y el aumento progresivo de los servicios de alta velocidad de Renfe se han desarrollado manteniendo unos niveles de calidad percibida de notable y por encima de la media dentro del sector del transporte.



Hitos del Ave 1992-2022



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_JHKENS3777SGLDLB579F35BXNBWVS en https://www.pap.hacienda.gob.es

1. ESTRATEGIA Y MODELO DE NEGOCIO

1. Estrategia y modelo de negocio

1.1. Grupo Renfe

Renfe es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que tiene personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado y que 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.

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 pasajeros por ferrocarril.

Las empresas del Grupo Renfe

Renfe-Operadora es una entidad pública empresarial, cabecera de un grupo de sociedades, 100% de Renfe, que tienen la forma jurídica de sociedades anónimas y la consideración de 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.
- Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Además, en 2019 se constituyó la filial Renfe of America LLC ('Limited Liability Company'), 100% participada por Renfe.

renfe | Viajeros

10.336 empleados (31 de diciembre de 2022)	745 trenes de Cercanías
436,6 millones de viajeros	377 trenes de Media Distancia y Alta Velocidad Media Distancia
6.126 circulaciones diarias	278 trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia
14 núcleos de Cercanías Convencional y de Ancho Métrico	

renfe | Mercancías

937 empleados (31 de diciembre de 2022)	211 locomotoras operativas
14,63 millones de toneladas netas transportados	8.928 vagones operativos
192 clientes	452.917 automóviles transportados por ferrocarril
1.182 trenes a la semana	

renfe | Mantenimiento

3.216 empleados (31 de diciembre de 2022)	474 locomotoras mantenidas
98 Bases de Mantenimiento	608 trenes autopropulsados mantenidos
793 intervenciones cíclicas de material	11.846 vagones mantenidos

renfe | Alquiler de material ferroviario

6 empleados (31 de diciembre de 2022)	1.197 vagones de mercancías
56 locomotoras de mercancías	23 trenes de viajeros de Media Distancia

Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe

Entidad / Sociedad	Dirección
Entidad Pública Empresarial Renfe	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
	Avenida de Burgos, 21, Torre C (Complejo Triada) 28036 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

1.2. Plan Estratégico 2019-2023

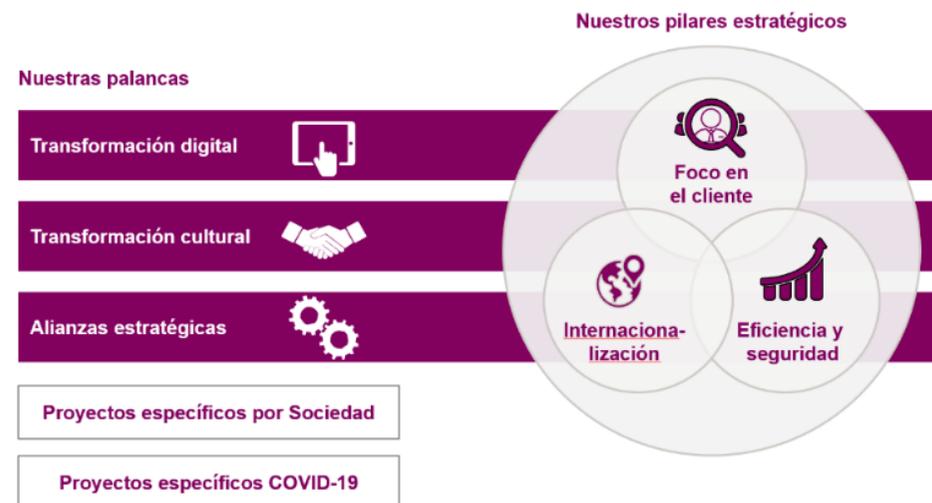
Con la digitalización y la liberalización como grandes retos, Renfe aprobó en enero de 2019 el Plan Estratégico con horizonte 2023 y proyecciones hasta 2028, con tres pilares fundamentales (foco en el cliente, internacionalización y eficiencia y seguridad) y tres vectores de transformación o palancas (alianzas estratégicas, transformación cultural y transformación digital).

Los principales objetivos del plan son convertirse en un operador integral de movilidad, ser un operador logístico internacional y la internacionalización de la compañía.

Como consecuencia del impacto que la COVID-19 tuvo en la actividad de la compañía, a mediados de 2020 se llevó a cabo una actualización del Plan Estratégico. El análisis de la situación concluía que seguían vigentes las líneas estratégicas básicas, en tanto en cuanto se mantenían los dos retos que dieron lugar a su formulación (La liberalización del mercado y La transformación digital), pero se incluyó un tercer reto estratégico: recuperar el equilibrio de la compañía en un contexto de cambio social y crisis económica que afecta a la movilidad.

Para ello se incluyeron en el plan proyectos específicos con medidas como el desarrollo de los Centros de Competencias Digitales o la internalización de determinados servicios, con un notable despliegue durante 2022.

Al cierre de 2022, el Plan Estratégico contenía 30 iniciativas y 53 proyectos asignados a distintos responsables (sponsors y dueños). Durante el último trimestre del año se puso en marcha el proceso de revisión del Plan Estratégico con el objetivo de actualizar el diagnóstico y los escenarios para el periodo 2023-2028. La pandemia y su impacto negativo para la empresa, además de una serie de políticas, normativas u hojas de ruta, tanto a nivel nacional como internacional, y que deben considerarse en el medio y largo plazo puesto que marcan el contexto y el futuro desarrollo de la empresa, pusieron en evidencia la necesidad de pensar en nuevos negocios y de reforzar la visión a 2028 para redefinir las líneas estratégicas y activar planes de acción que permitan identificar y adaptar la empresa a los nuevos desafíos.



1.3. Marcas, productos y servicios

Alta Velocidad



Larga Distancia



Media Distancia Alta Velocidad



Media Distancia



Cercanías



Trenes Turísticos



Mercancías



La nueva marca AVE

AVE renueva su estrategia de Marca para dar respuesta a los nuevos retos que plantea su estrategia de Negocio, reforzando el símbolo del cambio con una nueva identidad visual, identidad verbal y plataforma de Marca.

Esta nueva identidad visual de AVE es un *restyling* de la imagen existente, basada en el legado construido a lo largo de los años, y al servicio de su nueva estrategia y posicionamiento de marca. Además, el nuevo diseño refleja los valores que aporta el Grupo Renfe (Liderazgo, Proximidad, Compromiso, Excelencia), sumando a los propios del servicio AVE (marca referente, experta, fiable, actual, pública y centrada en el Cliente), para dotar a la nueva marca de personalidad y diferenciación ante la competencia, preparándola para desarrollarse en entornos digitales.



Por otro lado, otra de las grandes novedades visuales se presenta en el cambio en el endoso de la marca Renfe, apostando por una mayor presencia de la marca del producto, situando a Renfe como un endoso de garantía y experiencia en el logotipo, pero cediendo todo el protagonismo a la identidad del producto AVE.

El resto de los elementos (colores, formas, tipografía, grosor de letra, etc.) han sido también estudiados para ayudar a reforzar visualmente todos los valores positivos asociados a Renfe, "humanizando" la marca y ensalzando su empatía, cercanía y su vocación de servicio.

Nuevo posicionamiento de Marca: Renfe, tu tren

El nuevo claim asociado a la marca Renfe 'Tu tren' y su logomarca pretenden acercar la marca a nuestros clientes, haciéndola suya y reforzando la idea de foco en el cliente.

Este cambio refleja el nuevo posicionamiento estratégico de nuestra empresa, poniendo de manifiesto la transformación que estamos realizando para centrar nuestra actividad en el cliente.

Su lanzamiento forma parte del plan de potenciación de la marca Renfe, con la que reforzar su posicionamiento y sus valores, adecuándola a la nueva realidad de mercado en un entorno competitivo.

"Tu tren" busca la conexión emocional con nuestros clientes por ser el tren que ha formado parte de sus vidas, pero también trabaja afianzando el liderazgo desde un punto de vista racional, posicionando a la marca como la opción única de tren frente a la competencia.

Este posicionamiento se asienta en dos pilares:

- Centrados en el cliente: "Tu tren" pone la marca a disposición de nuestros clientes, haciéndola suya.
- Liderazgo: Posiciona Renfe como la gran referencia en el sector, como el líder y opción principal de tren que es en estos momentos, en un entorno competitivo.

El *claim*, unido al logotipo de Renfe ha dado lugar a una nueva composición, que podrá ser utilizada por las diferentes áreas de la Compañía según pautas que se indican en su guía de uso.

The image shows the Renfe logo in a large, stylized purple font. Below it, the slogan 'Tu tren' is written in a smaller, cursive purple font.

1.4. 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:

Beneficio obtenido por países (Millones de euros)

País	2020	2021	2022
España	-472,68	-350,03	-90,98
Arabia Saudita	0,07	-0,61	1,08
EE. UU. (Tejas)	-0,73	0,46	-0,69
México	-	0,15	0,44
Total (*)	-473,34	-350,03	-90,15

(*) Dato atribuido a la Entidad dominante

Los impuestos sobre beneficios pagados en los referidos países han sido los siguientes:

Impuesto sobre beneficio pagado (Millones de euros)

	2020	2021	2022
España	- (*)	- (*)	- (*)
Arabia Saudita	-	-	-
EE. UU. (Tejas)	- (**)	- (**)	0,05 (**)
México	-	- (***)	0,23 (***)
Total (*)	-	-	0,28

(*) Durante los años 2022 y 2021 no se han realizado pagos fraccionados a cuenta del impuesto sobre sociedades de dichos ejercicios y se recibieron devoluciones por importe de 0,01 y de 0,01 millones de euros respectivamente correspondiente al devengo del impuesto de ejercicios anteriores. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades de los ejercicios 2022 y 2021 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios de los ejercicios 2022 y 2021.

(**) Durante el año 2022 se ha pagado a cuenta impuesto sobre sociedades federal, por importe de 0,04 millones de euros. Adicionalmente, se han pagado 0,01 millones de euros correspondientes al impuesto sobre sociedades federal del ejercicio 2021 (durante el año 2021 no se pagó impuesto sobre sociedades federal). De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades federal del ejercicio 2022 tendría como resultado 0,02 millones de euros.

(***) Durante el año 2021 no se pagó impuesto sobre sociedades. Durante el año 2022 se han pagado 0,11 millones de euros correspondientes al impuesto sobre sociedades del año anterior, y 0,12 millones de euros como pago a cuenta del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2022. De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2022 tendría como resultado 0,13 millones de euros.

Subvenciones

Los servicios declarados como Obligaciones de Servicio Público (OSP) son los siguientes:

- Servicios de Cercanías sobre la red convencional.
- Servicios de Cercanías prestados sobre la red de ancho métrico, antigua Feve.
- Servicios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional.
- Servicios de media distancia de alta velocidad Avant. Además, se incluyen las relaciones Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca para aquellos viajeros recurrentes que usan con regularidad este servicio.
- Los Servicios Públicos transferidos a la Generalitat de Cataluña de cercanías y de media distancia
- Servicios públicos competencia de las Comunidades Autónomas de Extremadura, Aragón y Andalucía que no son objeto de declaración de servicio público por parte de la Administración General del Estado.

Subvenciones devengadas para el cumplimiento de los contratos de OSP competencia de la AGE

(Miles de euros)

Obligaciones de Servicio Público	2020	2021	2022
Media Distancia	380.245	377.328	424.331
Cercanías	608.173	613.298	722.868
Ancho Métrico	119.971	116.278	124.155
Total	1.108.389	1.106.904	1.271.353

Subvenciones devengadas para el cumplimiento de los contratos de OSP competencia de la Generalitat de Cataluña (Miles de euros)

Obligaciones de Servicio Público	2020	2021	2022
Media Distancia	78.066	71.273	80.591
Cercanías	245.640	253.509	304.086
Total	323.706	324.782	384.677

Subvenciones devengadas de otras Administraciones Públicas (Comunidades) (Miles de euros)

Comunidad Autónoma	2020	2021	2022
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	19.359	25.848	25.954
Junta de Extremadura	814	220	2.607
Gobierno de Aragón	1.583	1.884	2.747
Junta de Andalucía (Trambahía)	-	-	1.030
Total	21.756	27.952	32.338

1.5. Cadena de suministro

Los contratos de Renfe están sujetos a las normas de 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 al Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios

fiscales, en adelante LSE, cuyo valor estimado sea superior a los umbrales establecidos en el artículo 1 de dicha norma legal.

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, confidencialidad, concurrencia, igualdad de trato y no discriminación.

Proveedores e importe adjudicado

	2020	2021	2022
Adjudicatarios (*)	897	938	984
Importe (millones de euros)	1.241,00	3.912,99	2.057,62

(*) Hay adjudicatarios con más de un contrato adjudicado en el año.

Procedimientos utilizados en la adjudicación de los Contratos

Tipo de procedimiento de adjudicación	Nº de expedientes	Importe (miles de euros)	% sobre el volumen contratado
Abierto	605	131.914,07	6,41%
Licitación con negociación	46	402.103,26	19,54%
Restringido	11	26.647,75	1,30%
Contratación Directa	477	37.346,50	1,82%
Negociado sin Publicidad	205	154.898,35	7,53%
Encargos a medios propios	102	72.807,30	3,54%
Contrato basado en acuerdo marco	19.708	311.634,91	15,15%
Modificaciones contrato basado en acuerdo marco	77	1.112,68	0,05%
Modificaciones encargos a medios propios	2	4.391,46	0,21%
Modificaciones resto	148	914.768,15	44,46%

Periodo medio de pago a proveedores

Al cierre del ejercicio 2022 el Grupo Renfe ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 56,14 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.

RSE en la cadena de suministro

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. En las licitaciones se están tomando en consideración aspectos medioambientales y sociales. Asimismo, se toman en consideración otros criterios, como facilitar el acceso a la contratación pública de las pequeñas y medianas empresas, así como a las empresas de economía social.

En todos los Pliegos de Condiciones Particulares que aprueba el Grupo Renfe se incluyen aspectos sociales y ambientales.

Sistemas de supervisión y auditoría

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 del contrato y que los adjudicatarios cumplen con las obligaciones.

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, planes de contratación, 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. Además, en la web de Renfe hay un acceso al Registro de Proveedores que 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.

Principales 20 proveedores de Renfe por importe facturado

Empresa	Importe (en euros)
Adif Alta Velocidad	792.099.662,93
Patentes Talgo, S.L.	175.953.348,00
Alstom Transporte, S.A.	162.136.293,25
Stadler Rail Valencia, S.A.	141.965.002,88
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	73.143.185,25
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif)	68.324.018,20
NERTUS Mantenimiento Ferroviario, S.A.	66.479.681,51
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	66.353.169,52
Serveo Servicios, S.A.U.	62.716.415,76
Construcciones Auxiliar Ferrocarriles, S.A.	42.683.043,60
Althenia, S.L.	33.012.495,61
Equimedia XL, S.L.	31.468.396,36
Clece, S.A.	27.697.215,26
UTE TDE TME TSOL XIV	23.620.771,08
UTE Nuevo Taller de Alta Velocidad Fuencarral (Inse Rail, Ofitep y Tec4)	22.178.954,86
Seidor, S.A.	18.087.299,76
Segurisa Servicios Integrales Seguridad, S.A.	17.716.344,30
Repsol Comercial Productos Petrolíferos, S.A.	16.396.647,72
Indra Sistemas S.A.	15.298.278,72
INECO S.M.E. M.P., S.A.	15.068.136,59

2. ENTORNO



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: 01P-JHKENS37TCSGLDB579F35BXNBWVS en <https://www.pap.hacienda.gob.es>

2. Entorno

2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales

Previsiones económicas

La lucha mundial contra la inflación, la invasión de Rusia en Ucrania y el rebrote de la COVID-19 en China frenaron la actividad económica mundial en 2022, con los dos primeros factores entrando en el escenario 2023. Pese a estos vientos en contra, según el Fondo Monetario Internacional (FMI), el PIB real fue sorprendentemente sólido en el tercer trimestre de 2022 en muchas economías y se revisó al alza las estimaciones de cierre (Estados Unidos 2,0%, Zona Euro 3,5%, Economías Emergentes 3,9%).

Las causas de estos resultados fueron factores internos: consumo privado e inversión privada más sólidos de lo previsto en un contexto de escasez de la mano de obra y apoyo fiscal superior al previsto. Los hogares gastaron más para colmar la demanda reprimida, sobre todo en servicios, recurriendo en parte a sus ahorros conforme las economías iban reabriéndose.

Por el lado de la oferta, las presiones sobre los precios cedieron al aliviarse los cuellos de botella y al disminuir los costes de transporte, lo que permitió una reactivación de sectores que previamente habían enfrentado restricciones, como el automotor. Los mercados energéticos se adaptaron más pronto de lo previsto al shock de la invasión rusa de Ucrania.

En su informe del cuarto trimestre de 2022, el Banco de España (BdE) compartía diagnóstico. Señalaba que la economía mundial perdió dinamismo en el tramo final del año como consecuencia, principalmente, de los efectos adversos de la guerra en Ucrania sobre la actividad, de las elevadas tasas de inflación y de la respuesta de las políticas monetarias al fuerte y persistente repunte de los precios. En todo caso, el organismo subrayaba que en un contexto caracterizado por una extraordinaria incertidumbre y por la concurrencia simultánea de múltiples perturbaciones adversas, la actividad económica global habría venido mostrando un nivel de resiliencia apreciable.

A ello habrían contribuido, entre otros factores, el considerable dinamismo que han evidenciado los mercados de trabajo en muchas de las principales economías mundiales y las medidas de política fiscal desplegadas por las distintas autoridades nacionales para hacer frente a la crisis energética y al repunte de los precios. El BdE añadía que, a pesar de la desaceleración reciente del componente energético de los precios de consumo, la inflación subyacente aún permanecía en tasas muy elevadas en las principales economías mundiales y las señales de desaceleración eran todavía muy incipientes. Además, el ritmo de avance de los precios de los alimentos siguió, en general, incrementándose en los últimos meses del año.

Entre los componentes de la inflación subyacente, la evolución de los precios de los bienes industriales no energéticos y de los servicios mostraron señales de estabilización en muchas economías, en parte fruto de la disolución gradual de los cuellos de botella en las cadenas productivas y logísticas globales.

A la luz de estos desarrollos, los principales bancos centrales mundiales —entre ellos, el Banco Central Europeo— reafirmaron su intención de continuar con el proceso de endurecimiento de su política monetaria con el objetivo de reconducir las tasas de inflación en el medio plazo hacia niveles compatibles con sus objetivos de política monetaria y evitar un daño severo y persistente sobre las perspectivas de crecimiento.

En España, el grado de dinamismo de la actividad económica en el tramo final del año habría sido similar al registrado durante el tercer trimestre. En línea con lo observado a escala global y europea, la atonía en el crecimiento económico español en el cuarto trimestre del año vendría explicada fundamentalmente por la elevada incertidumbre, el deterioro de la confianza de los agentes, las presiones inflacionistas y el endurecimiento de las condiciones financieras. La estimación del PIB español en 2022 por parte del BdE al cierre de este informe se situaba en el 4,6% (5,2% en el caso del FMI). Ambos organismos preveían caídas en torno al 1,2% para 2023.

Crisis energética

La guerra de Ucrania tras la invasión de Rusia en febrero de 2022 puso de manifiesto la vulnerabilidad energética de Europa y obligó a empresas y gobiernos a reaccionar para garantizar la independencia del suministro, además de reducir el consumo y la demanda de energía. La diversificación geográfica de los proveedores y el equilibrio entre las distintas fuentes de energía son dos aspectos esenciales para mantener una posición estratégica en el panorama energético mundial.

La situación agudizó el encarecimiento del precio de la luz que se venía registrando desde 2021, con un altísimo impacto en Renfe. El coste energético aumentó en 277,4 millones de euros en 2022. El peso específico del gasto en energía, que en 2021 representaba el 11% de los gastos de explotación de Renfe, principal consumidor final de energía eléctrica de España se disparó hasta suponer el 16,4% de los gastos de explotación. Renfe mantiene su foco en medidas de ahorro y eficiencia energética y en alternativas que permitan abaratar el precio de la energía, como el uso de plantas fotovoltaicas conectadas a las subestaciones de Adif para generar electricidad propia y reducir el impacto del alza del precio.

La pandemia de la COVID-19

Las campañas de vacunación sirvieron para frenar la pandemia y, en consecuencia, eliminar restricciones. 2022 fue el año en el que la actividad económica recuperó el ritmo (sirva de ejemplo el PIB turístico nacional), aunque el repunte de casos que produjo la variante Ómicron durante la

quinta ola de la pandemia frenó la recuperación (los ingresos por ventas de billetes en Renfe se situaron un 21,3% por debajo de lo previsto en el primer trimestre del año). La pandemia de COVID-19 ha provocado una contracción que no se veía desde la Segunda Guerra Mundial.

Fondos Next Generation

Como consecuencia de la pandemia por la COVID-19, el Consejo Europeo acordó un instrumento extraordinario, los Fondos *Next Generation* UE, con 700.000 MM€ de dotación y de los que España obtendrá aproximadamente 140.000 MM€.

El proyecto se gestiona en España a través del Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) del Gobierno, que basa su actuación en cuatro ejes: la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión territorial y la igualdad de género. El PRTR detalla una agenda de inversiones que representan una oportunidad única para facilitar la transformación estructural de la economía española, tanto por su tamaño (unos 69.500 millones de euros o el 5,6 % del PIB de 2019, según el Banco de España) como por ese énfasis en los retos de la digitalización y de la transición ecológica.

La Oficina de Coordinación de Fondos Europeos de Renfe trabaja específicamente en el posicionamiento de las iniciativas y proyectos de la compañía para la obtención de fondos europeos.

Durante 2022, trabajó en los siguientes proyectos para los que se obtuvo ayuda de los distintos Fondos Europeos:

- Proyectos de transformación digital en los Controles de Acceso Inteligentes para las estaciones de los Servicios de Cercanías. Entre las iniciativas se encuentra la implementación de sistemas de inteligencia artificial a los equipos de video vigilancia, las licitaciones de pantallas multimedia y sistemas de cronometría.
- Proyecto de diseño y desarrollo del primer tren BiModo propulsado por Hidrógeno (H2BiModo).
- Proyectos para la descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de mercancías: adquisición de nuevas plataformas y vagones de autopista ferroviaria, compra de locomotoras eléctricas de gran capacidad de arrastre, renovación del material ferroviario con la instalación de sistemas de reducción de ruido para vagones o del sistema de señalización ERTMS en locomotoras y 2 proyectos de digitalización, como son el desarrollo de un Sistema Operativo de la Terminal (TOS) y trazabilidad del material rodante (IoT).
- Implantación de energía fotovoltaica en bases de mantenimiento.

- Fondos FEDER. Actuaciones de digitalización, accesibilidad y GSMR en los servicios de Cercanías.
- Fondo de Solidaridad de la Unión Europea (FSUE) con el objetivo de atender las emergencias graves de salud pública que resultaron por el COVID.

El ferrocarril en Europa

Los principales operadores ferroviarios alemanes (DB), franceses (SNCF) e italianos (FSI) publicaron sus memorias anuales (2021) donde mostraron la ruta de crecimiento que están siguiendo y cómo han diversificado sus negocios.

La alemana DB, es la empresa ferroviaria europea con mayores ingresos, 47.250 millones de euros, un 18% más respecto al año anterior. Su filial logística DB Schenker contribuyó con un total de 5.772 millones de incremento respecto a los ingresos del grupo alemán convirtiéndose en su mayor fuente de ingresos. Su actividad como Operador Ferroviario representa un 26,1% de los ingresos totales.

En el caso de la francesa SNCF, grupo empresarial formado por cinco sociedades y dos empresas filiales, Geodis y Keolis, experimentó un fuerte repunte cuando los pasajeros pudieron volver a desplazarse con cierta normalidad. Sin embargo, durante la pandemia, fueron las filiales especializadas en transporte de mercancías o logística, como Geodis, las que soportaron con su actividad la escasez de viajeros.

Geodis pasó a representar en el conjunto de los ingresos de SNCF un 24,1%, aumentando sus ingresos a 8.200 millones de euros. La otra filial, Keolis, reforzó el liderazgo de grupo en soluciones integradas para la movilidad sostenible. Gracias a ello SNCF no solo es fuerte en Francia, sino internacionalmente: un tercio de sus ingresos proceden de fuera de sus fronteras.

La italiana FSI consiguió unos ingresos 3,7 veces superiores a Renfe después de la recuperación tras los efectos del Covid, y mantiene su foco en la internacionalización, la infraestructura como columna vertebral del desarrollo económico o social, la innovación digital, y en la transición energética y ecológica.

2.2. Entorno regulatorio

Plan de Acción para Impulsar el Transporte Ferroviario de Pasajeros de Larga Distancia y Transfronterizo (Unión Europea)

El Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente sitúan el transporte ferroviario en el centro de los esfuerzos por lograr un sistema de movilidad más ecológico para los países de la Unión. En la evaluación económica común en la que se basan el Plan del Objetivo Climático para 2030 y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente se analizaron una serie

de posibles vías para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía en al menos un 55 % de aquí a 2030 y lograr la neutralidad climática de aquí a 2050.

La principal vía contemplada se centra en una combinación de tarificación del carbono y medidas específicas de apoyo a la movilidad multimodal y las inversiones en transporte sostenible, seguro e inteligente. Según esta vía, si se adoptasen estas medidas, el tráfico ferroviario de alta velocidad se duplicaría de aquí a 2030 y se triplicaría de aquí a 2050. La Estrategia también aspira a que los desplazamientos colectivos programados de menos de 500 km sean neutros en carbono dentro de la UE y subraya que no debe dejarse a nadie atrás: es fundamental que la movilidad esté disponible y sea asequible para todas las personas y que las regiones rurales y alejadas estén mejor conectadas.

En este contexto, un Plan de Acción para impulsar los servicios ferroviarios de pasajeros transfronterizos y de larga distancia, combinado con cambios en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para aumentar la capacidad ferroviaria de alta velocidad, y el nuevo apoyo a la inversión en el ferrocarril del Banco Europeo de Inversiones, están preparando el terreno para un verdadero renacimiento del ferrocarril. El plan forma parte de un paquete de medidas para una movilidad eficiente y verde, y ayudará a la UE a alcanzar sus hitos estratégicos de duplicar el tráfico ferroviario de alta velocidad para 2030 y triplicarlo para 2050.

Para superar los obstáculos a los servicios ferroviarios de viajeros de larga distancia y transfronterizos identificados por la Comisión Europea, el Plan de Acción señala el camino para:

- acelerar la digitalización
- eliminar las normas técnicas y operativas nacionales redundantes
- asegurar una mejor disponibilidad de trenes, autocares y locomotoras (material rodante)
- adecuar la formación y certificación del personal ferroviario a las necesidades futuras
- modernizar las infraestructuras ferroviarias de pasajeros
- usar de forma más eficiente la red ferroviaria
- acceder más fácilmente a la infraestructura para los operadores ferroviarios a través de precios adecuados
- hacer más fácil la emisión de billetes y el acceso al sistema ferroviario
- introducir transporte colectivo sostenible transfronterizo y/o multimodal a través de Obligaciones de Servicio Público, cuando sea necesario
- hacer de los modos de transporte sostenible una opción atractiva para las personas jóvenes.

Estas nuevas medidas se suman al marco normativo y político existente de la UE para el ferrocarril, que dota a los Estados miembros y al sector de muchas herramientas para implementar el Espacio Ferroviario Europeo Único, eliminar barreras y abrir el mercado a nuevos actores y servicios.

La Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria (MITMA)

La Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria se enmarca en la regulación establecida por la Ley del Sector Ferroviario en España. Este instrumento de planificación estratégica está asimismo contemplado en la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo, y que se ha incorporado al ordenamiento jurídico español mediante la citada ley. La definición de la Estrategia Indicativa por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana supone, al mismo tiempo, un reto y una oportunidad para actuar como palanca en el cambio de paradigma de la política de transportes, cambio que demanda una sociedad avanzada como la española y que cuenta con una de las redes de infraestructuras de transporte más desarrolladas del mundo.

Este cambio de paradigma encuentra un sólido apoyo en tendencias ya consolidadas desde hace varios años, tanto a nivel nacional como internacional, que propugnan una movilidad sostenible, basada en el uso racional de los recursos, tanto financieros como naturales, y unas políticas que se centren en satisfacer las necesidades de los usuarios.

En el plano ambiental, la Estrategia Indicativa incorpora la lucha contra el cambio climático y la adaptación del sistema ferroviario para hacerlo más resiliente a sus consecuencias y la ciberseguridad de los grandes sistemas de transporte, añadiendo así una tercera dimensión a las ya tradicionales de la seguridad operacional (safety) y la protección frente a actos delictivos (*security*). A estos vectores de cambio, añade los provocados por la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19, la seguridad sanitaria.

En el ámbito puramente sectorial del ferrocarril, y de acuerdo con lo establecido en la citada Ley del Sector Ferroviario, la Estrategia Indicativa garantiza la eficiencia y sostenibilidad en la asignación de recursos públicos destinados al ferrocarril, con criterios de rentabilidad social. De esta forma, la misión principal de la Estrategia Indicativa es establecer un marco general de prioridades desde el punto de vista planificador, pero sobre todo desde el punto de vista financiero, proporcionando directrices básicas que posibiliten la financiación sostenible del sistema ferroviario. Además, para la aplicación efectiva de los recursos en este contexto, es primordial contar con la cooperación entre las diferentes Administraciones con un nuevo enfoque integrador e inclusivo.

La Estrategia Indicativa es un elemento clave dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, en la que se sitúa al ciudadano y al usuario en el centro de todo el sistema.

Las líneas maestras sobre las que se formula la Estrategia Indicativa están enfocadas a:

- La seguridad en los desplazamientos, desde el punto de vista de la operación y del mantenimiento.
- Una política de transportes basada en la movilidad como derecho de los ciudadanos y como elemento de cohesión social.
- La sostenibilidad en sus tres dimensiones: económica, social y medioambiental.
- La estabilidad en la inversión pública.
- La digitalización de las infraestructuras del transporte.

Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

Las competencias en el ámbito de la movilidad en España se reparten entre la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, y están interrelacionadas. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), que tiene competencias en transporte en el territorio nacional, es el actor adecuado para dirigir las nuevas políticas de movilidad en España, con un enfoque integrador y homogeneizador, con la coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas. El MITMA desempeña un papel dual para ser catalizador de la innovación, a la vez que mantiene su función de garante de derechos de la seguridad de los usuarios, la calidad del servicio, los aspectos laborales, etc.

Dado que el centro de la movilidad es el usuario, y que los proyectos de transporte inciden directamente en la vida de las comunidades donde se ejecutan, esta planificación se basó en un proceso de participación pública abierto y transparente, buscando la implicación real por parte de la ciudadanía (*public engagement*). También fue necesario contar con el sector privado, la academia, sindicatos, asociaciones empresariales, organizaciones de la sociedad civil, etc., para tener en cuenta las distintas perspectivas y crear una base de conocimientos compartidos.

Con esta filosofía, y teniendo como base los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, el MITMA diseñó 'es.movilidad', la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, cuya visión es hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, teniendo como horizonte 2030.

Esta estrategia, junto con la Agenda Urbana Española, es la base para las políticas de movilidad del MITMA en esta década. La Estrategia de Movilidad se sustenta, como su nombre indica, en tres principios básicos: seguridad, sostenibilidad y conectividad, y en nueve ejes, que se desarrollan a

través de líneas de actuación y medidas concretas, con diversos grupos de trabajo horizontales en el MITMA.

2.3. Factores y Tendencias

Los principales factores y tendencias que afectan a la actividad que Renfe desarrolla son los siguientes:

- **Liberalización ferroviaria.** Se ha convertido en la estrategia para hacer del ferrocarril un modo de transporte que gane peso y músculo frente a otros modos y que redunde en una mayor sostenibilidad del sistema de transporte. El avance de la liberalización en Europa transforma el tablero de juego de los operadores ferroviarios tradicionales y surgen nuevos actores que buscan su lugar en un mercado con diversos modelos de apertura a la competencia. 2022 ha supuesto la consolidación del escenario liberalizado en España, con competidores directos ofreciendo servicios comerciales de larga distancia (Ouigo e Iryo).
- **Experiencia del cliente.** Se mantiene el panorama digital en crecimiento. La experiencia que tengan los clientes a través de los diferentes canales digitales impacta directamente en su decisión final de compra. Con la llegada de la liberalización, la experiencia positiva y las emociones al conectar con la marca son claves para ahondar en la fidelización y la diferenciación con la competencia. Los factores ligados a la ESG (Sostenibilidad, Social y de Gobernanza) crecen en importancia en la mente del consumidor. La omnicanalidad, a su vez, se mantiene como premisa, pues el cliente no diferencia por canales.
- **Digitalización.** La digitalización ya no se debate, solo la forma en que las empresas la utilizan en beneficio de sus clientes, que esperan inmediatez en la compra, información en tiempo real y desde cualquier dispositivo y un ciclo final de compra ágil y sencillo. La compañía a través de la digitalización debe afrontar el reto de amoldar sus servicios al ritmo de la demanda del cliente digital, adaptándose a esta nueva forma de relación y ofreciendo experiencias únicas. Una estrategia de datos se consolida como aspecto central (*Data Driven*).
- **Ciberamenazas.** El 23 de febrero de 2022, el mundo de la ciberseguridad entró en un nuevo escenario, con ciberataques masivos de Rusia a Ucrania y un incremento de ataques sobre dispositivos IoT y dispositivos OT como puntos de entrada a redes e infraestructura crítica. El impacto es reputacional pero también económico, por lo que la ciberseguridad debe supervisar toda la cadena de valor de nuestros negocios.
- **Crisis energética.** La guerra de Ucrania ha puesto de manifiesto la vulnerabilidad energética de Europa y ha obligado a empresas y gobiernos a reaccionar para garantizar la independencia del suministro, además de reducir el consumo y la demanda de energía. La diversificación geográfica de los proveedores y el equilibrio entre las distintas fuentes

de energía son dos aspectos esenciales para mantener una posición estratégica en el panorama energético mundial.

- La presión de las ciudades. La presión de los gobiernos locales sigue en aumento hacia políticas de movilidad más limpias y con una redistribución del espacio público. Desde 2007 más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades y se espera que esta cantidad aumente hasta el 60% para el 2030. Las ciudades ocupan solo el 3% de la tierra, pero representan entre el 60% y el 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono. Alcanzar la sostenibilidad requiere un compromiso político y social a largo plazo y con una respuesta sistémica. El impacto de la Covid-19 ha dejado efectos persistentes para los sistemas de movilidad de las ciudades, como el teletrabajo o las precauciones sanitarias, aunque los niveles de demanda se han recuperado.
- Movilidad como Servicio y Movilidad Compartida. La Movilidad como Servicio (MaaS) es la integración de modos y servicios, infraestructura y gobernanza de un nuevo marco regulatorio para dar valor añadido al usuario en servicios a medida. Renfe ha puesto en marcha en 2022 su proyecto MaaS, *dōcō*, con integración de modos y experiencia integrada de primera y última milla. La presión mencionada de las ciudades hacia nuevos escenarios de uso del espacio y las redes de transporte proyectan un importante crecimiento del mercado de la movilidad compartida en esta década.
- Sostenibilidad. Dentro del desafío que supone la reducción de emisiones que promueve el ODS 13 de la Agenda 2030 y el “Marco 2030” de la UE, disponer de sistemas de transporte más sostenibles es esencial para contribuir a su cumplimiento. España se ha comprometido para 2030 a la reducción de emisiones en un 55%. Para ello será necesario poner en marcha las diferentes medidas: autoconsumo, almacenamiento, energías del mar y eólica marina flotante, biogás e hidrógeno, y será necesario adoptar nuevas medidas regulatorias. Para ello es esencial cambiar el sistema actual de transporte ya que este sector es el responsable del 29% de las emisiones de CO2 totales. El ferrocarril debe seguir trabajando para mantener su ventaja en sostenibilidad frente a otros medios de transporte, articulando ofertas integradas de movilidad y logística sostenible y mejorando su huella ambiental a lo largo de todo el ciclo de vida del tren y las infraestructuras.
- 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. Aprovechar esta oportunidad para consolidarse como transporte sin huella de carbono asociada se presenta como uno de los desafíos del ferrocarril.

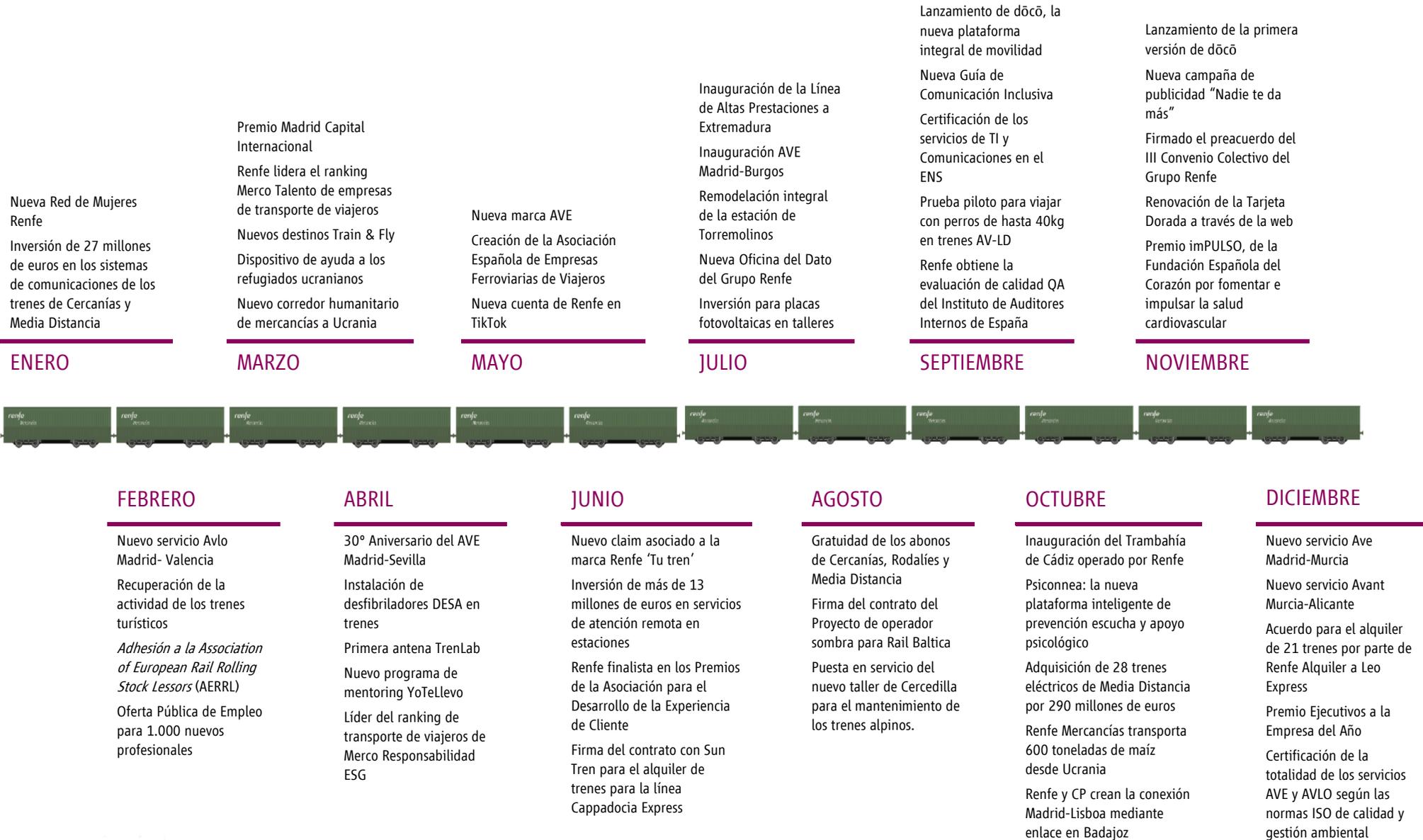
- Energías alternativas: Dentro del desarrollo de alternativas sostenibles para el transporte, destaca la utilización del hidrógeno, cuyo primer tren comercial empezó a operar en Alemania. Se trata de una tecnología con un fuerte respaldo público y que la Comisión Europea propone como aspecto central en sus proyecciones, según el discurso del Estado de la Unión 2022.
- Inteligencia Artificial. Los avances de la IA van a permitir lograr la resiliencia y reducir los costes de forma significativa. 2022 se cerró con una alta expectativa sobre las aplicaciones generativas de estas tecnologías (*Generative AI*), capaces de crear contenido a partir de simples referencias. La IA sigue apuntando a su impacto en varios campos:
 - Infraestructura: mejora del diseño y su mantenimiento.
 - Vehículos: los equipos de TI pueden detectar averías de forma rápida ahorrando costes y ayudando al mantenimiento predictivo.
 - Personas: mayor conocimiento del cliente y por tanto posibilidad de ofrecer servicios más adecuados a sus deseos y necesidades. Además, nuevas herramientas como el *chatbot*, permiten interactuar con el cliente de forma ilimitada.
 - Operaciones: además de aumentar la capacidad de producción, la IA permitirá obtener la mejor ruta reduciendo tiempo de viaje, o realizar el seguimiento en tiempo real de la situación de las mercancías.
- Cambios en el comercio mundial. La globalización y su posible retroceso como tendencia y la disrupción digital, junto a otros factores como el auge de los países emergentes o la aparición de aranceles, afectan a la transformación del comercio mundial.
- Efectos de la pandemia COVID-19. 2022 ha visto consolidarse algunos efectos producidos por la pandemia en el paradigma social con cambios de hábitos que tendrán repercusión futura:
 - Conciencia colectiva de la importancia del cuidado sanitario.
 - Nuevos usos sociales originados en el cambio de costumbres en la manera de relacionarnos.
 - Nuevas prácticas laborales surgidas con la pandemia y que tienen vocación de permanencia. El 1 de diciembre de 2022 se cumplió un año desde la implantación del teletrabajo en el Grupo Renfe.

Los efectos producidos por la pandemia se mantienen como factor que altera la demanda de transporte. La capacidad de resiliencia y adaptación son esenciales para incrementar la posición del ferrocarril dentro del mercado de la movilidad en un contexto de incertidumbre no conocido hasta 2020 por varias generaciones.

3. PRINCIPALES HITOS



3. Principales hitos



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_JHKENS377SGLDB579F35BXNBWVS en https://www.pap.hacienda.gob.es

4. EL CLIENTE

4. El cliente

4.1. Salud de los clientes

La pandemia de la COVID-19

Durante 2022 Renfe amplió hasta el 15 de febrero el plazo para que los clientes puedan realizar el cambio de billetes sin gastos, ante la situación sanitaria y el aumento de los contagios por la COVID. Así, los viajeros que tenían billete para viajar hasta esa fecha en trenes Ave, Larga Distancia, Avant y Media Distancia y que no pudieron realizar su viaje pudieron cambiar sin costes la fecha de su billete.

Además, en sus servicios públicos, se amplió temporalmente la caducidad de los títulos multiviaje Avant, Abono Tarjeta Plus y Tarjeta Plus 10 hasta el 31 de diciembre de 2022.

Durante todo el tiempo en el que se mantuvieron las restricciones de movilidad, Renfe devolvió un total de 2.566.932 billetes por un importe de más de 97,5 millones de euros a los viajeros, durante la declaración del estado de alarma y las restricciones a la movilidad derivadas de la pandemia.

Se han mantenido los procedimientos de limpieza y desinfección de todos los trenes, que han sido reconocidos con los certificados AENOR y SGS frente al COVID-19 para el transporte de viajeros.

La obtención del sello SGS y la certificación emitida por AENOR forman parte del programa Tren Seguro desplegado por Renfe para ofrecer a los viajeros la máxima seguridad y tranquilidad para sus desplazamientos en tren.

Los trenes de Renfe espacios cardioprotegidos

Renfe instaló en sus trenes Ave, Larga y Media Distancia y Turísticos Desfibriladores Externos Semiautomáticos (DESA), convirtiendo así su flota en espacios cardioprotegidos.

Esta iniciativa, que contempla una inversión de tres millones de euros, tiene como objetivo principal salvar vidas, garantizando la máxima seguridad ante una posible emergencia cardiorrespiratoria, que pudiera sufrir uno de los millones de viajeros que utilizan el transporte ferroviario de Renfe.

Para ello, se instalarán de forma sucesiva un total de 668 desfibriladores. Se dispondrá de un desfibrilador por tren y habrá una reserva de dispositivos ubicados en estaciones para reemplazar los equipos en caso de haber sido utilizados en una emergencia sanitaria.

Renfe ya ha preinstalado 521 Desfibriladores DESA a bordo, de los cuales 502 están en marcha: 165 trenes de alta velocidad, 16 en trenes de larga distancia, 317 en trenes de media distancia y 4 en trenes turísticos.

Para la adecuada utilización de éstos, se ha llevado a cabo una formación inicial de 8 h y reciclajes cada dos años de 4 h de duración, a 2.267 profesionales que componen el equipo a bordo, personal comercial y personal auxiliar.

Además, este tipo de dispositivos están conectados al servicio de emergencias 112 y de manera automática realizarán una llamada de aviso a través de un protocolo ya establecido con las diferentes comunidades autónomas.

El criterio empresarial para la conversión de los trenes en espacios cardioprotegidos está basado en ofrecer un valor añadido en los servicios que Renfe ofrece a sus viajeros, dado que no hay ninguna normativa que obligue a dotar de desfibriladores a bordo.

De esta manera, Renfe garantiza a los pasajeros la posibilidad de disponer de medios técnicos adecuados para facilitar una atención precoz ante una emergencia cardiovascular en el transcurso de un trayecto, en los que el acceso a los recursos sanitarios puede dilatarse en el tiempo.

Esta medida supone dar continuidad al papel activo que Renfe lleva desarrollando desde 2018, en la implantación y uso de estos dispositivos en estaciones y centros de trabajo y que ha ayudado a salvar 7 vidas.



4.2. Seguridad y protección del cliente

Ciberseguridad

En 2022, Renfe recibió la certificación del Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en el que los servicios de Tecnologías de la Información y Comunicaciones de la compañía fueron auditados y certificados por Aenor, conforme de la normativa aplicable.

El ENS, en base a unos principios básicos y unos requisitos mínimos, proporciona a las empresas que dispongan de sus sistemas de información conformes a sus disposiciones y gestionados en el ejercicio de sus competencias, una protección adecuada de los servicios prestados por medios electrónicos y de la información tratada por éstos.

Para los clientes supone la garantía de que Renfe reúnen las condiciones de seguridad necesarias para salvaguardar su información y sus derechos.



Los objetivos que alcanzó Renfe con esta certificación fueron los siguientes:

- Generar confianza en el uso de los medios electrónicos del Grupo utilizados por los clientes y profesionales, garantizar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de deberes a través de estos medios.
- Introducir los elementos y metodologías que por requerimientos legales y buenas prácticas deben guiar la actuación de la compañía

Uno de los principales hitos alcanzados en 2022 es la puesta en marcha del proyecto de análisis de tráfico digital en 483 estaciones de cercanías en línea con el proyecto RS3, detallado más adelante.

Protección de Datos

Renfe, como no puede ser de otra forma, continúa afrontando el cumplimiento de la normativa de protección de datos de manera proactiva a través de un conjunto extenso de acciones que incrementan los niveles de protección de los datos personales de nuestros clientes, empleados y otros grupos de interés. Por ejemplo: se han reforzado los controles sobre los adjudicatarios que tratan datos por cuenta de Renfe; allí donde ha sido necesario, se ha mejorado la información sobre el tratamiento de los datos de los interesados; se han llevado a cabo las acciones necesarias para que se tenga en cuenta el principio de "privacidad desde el diseño" desde las fases iniciales de los distintos proyectos; o se han llevado a cabo acciones formativas entre el personal, entre otras.

Renfe Smart Security Station RS3

Renfe puso en marcha la digitalización de los sistemas de seguridad de 483 estaciones de Cercanías para recopilar y procesar de forma anónima y automatizada miles de datos a través del sistema videovigilancia de cada estación e integrarlos en un cuadro de mando único. El objetivo es mejorar la seguridad y la experiencia del cliente, siempre desde el cumplimiento estricto de la normativa de protección de datos.

Con este sistema inteligente de seguridad se podrá conocer lo que está pasando en las estaciones de Renfe Cercanías en tiempo real. Mediante el análisis de la afluencia, se podrá dirigir más personal a las estaciones que lo necesiten en cada momento. También se podrán detectar, de manera automatizada, incidentes relacionados con la seguridad como caídas de personas y objetos a las vías, incendios, actos vandálicos o el fraude en el acceso a los servicios.

En este proyecto colabora *Imotion Analytics*, una de las startups aceleradas con el programa de innovación TrenLab de Renfe.

Sistema de seguridad con drones

Renfe ha licitado la contratación para 3 años de un servicio de seguridad con drones. Con una inversión, pionera en el ámbito ferroviario, de 3,5 millones de euros en su conjunto y contempla la realización de 76.720 horas de vuelo.

Esta iniciativa es complementaria a los servicios de seguridad actuales de la compañía y será dinámica, ya que se podrá operar en todo el territorio nacional.

Para ello, los drones contarán con cámaras con grabación permanente que permitirán una adecuada detección de las diferentes circunstancias de riesgo, así como la identificación de personas y de placas de matrícula de vehículos en cualquier condición de visibilidad, ya que, en caso de malas condiciones de iluminación, los equipos contarán con cámaras térmicas.

Las Unidades Móviles Aéreas estarán operadas por pilotos de drones que serán a su vez vigilantes de seguridad. Dispondrán de todo el equipamiento necesario para permitir su operación de forma continuada estando el servicio especialmente diseñado para permitir la operación en la proximidad a zonas residenciales, mediante el uso de drones de baja emisión acústica.

Data Lake de seguridad

Renfe, dentro de su compromiso con la seguridad implementará una arquitectura empresarial de las tecnologías de información relacionadas con la seguridad operacional, en el formato de *Data Lake*.

La incorporación de esta arquitectura constituye un paso básico en la obtención de un centro de información de seguridad en la circulación orientado a la gestión proactiva, eficiente y homogénea de los riesgos en la circulación, para poder visualizar de forma interactiva diferentes cuadros de mando con indicadores clave.

De esta manera, además de facilitar la toma de decisiones en todos los niveles del Grupo, se conseguirá comunicar de forma estandarizada y en tiempo la información que, por requisito legal, se debe hacer llegar a las Agencias de Seguridad nacional y europea.

Para conseguir este centro de información de seguridad, se volcarán y centralizarán los datos de las aplicaciones de seguridad y producción asociados a los sistemas de gestión de seguridad y mantenimiento de las empresas del Grupo, organizando y procesando estas grandes cantidades de datos para conocer cómo están funcionando dichos sistemas, facilitando el control de los riesgos.

Mejora de los sistemas de comunicaciones en trenes

Renfe licitó el suministro, instalación y puesta en servicio de un sistema de comunicación digital GSM-R (Sistema Global de Comunicaciones Móviles para Ferrocarriles) en 534 trenes de Cercanías y Media Distancia por un importe que asciende a 37 millones de euros.

Esta red permitirá la comunicación continua, minimizando las interferencias, entre los trenes, y los centros de control. Con la instalación de este sistema se dará un paso adelante en la evolución y la digitalización, mejorando las prestaciones del sistema analógico anterior conocido como 'tren-tierra', mucho más restrictivo.



4.3. Calidad del servicio

A continuación, se muestran las puntuaciones obtenidas en las encuestas de calidad realizadas por Renfe Viajeros para los distintos productos y servicios:

Servicios comerciales	2020	2021	2022
Alta Velocidad-Larga Distancia	7,92	7,91	7,94

Obligaciones de Servicio Público	2020	2021	2022
Alta Velocidad-Media Distancia	7,55	7,71	7,63
Media Distancia	6,83	7,12	7,35
Cercanías Madrid	7,13	7,21	7,34
Rodalies Cataluña (*)	6,03	6,00	6,19
Cercanías Asturias	7,32	7,18	7,84
Cercanías Bilbao	6,65	6,50	6,94
Cercanías Cádiz	7,90	8,05	7,38
Cercanías Málaga	7,71	7,16	8,34
Cercanías Murcia-Alicante	6,70	6,83	7,31
Cercanías San Sebastián	7,26	6,43	6,65
Cercanías Santander	7,37	7,49	7,79
Cercanías Sevilla	7,31	7,43	7,32
Cercanías Valencia	6,33	6,08	7,16
Cercanías Zaragoza	7,67	7,47	7,64
Cercanías Ancho Métrico	6,60	6,92	7,02

(*) Sólo núcleo Barcelona.

Servicios de mercancías	2020	2021	2022(*)
Mercancías	6,34	5,70	5,70

(*) Durante 2022 no se han realizado estudios de calidad

Certificaciones de Calidad y Medioambiente en AVE y Avlo

En 2022 Renfe logró el hito de certificar todos sus trenes de Alta Velocidad de los Servicios Comerciales, así como el seguimiento y control de las actividades contratadas, según las normas del Sistema de Gestión de la Calidad, UNE-EN ISO 9001:2015 y del Sistema de Gestión Ambiental, UNE-EN ISO 14001:2015.

De este modo, a las relaciones ya certificadas en años pasados, Madrid-Zaragoza/Huesca-Barcelona y Madrid-Sevilla/Málaga/Granada, se unen los corredores Madrid-Valencia/Castellón, Madrid-Alicante, Madrid-Murcia, Madrid-Ourense, Madrid-León, Cataluña-Andalucía, Valencia-Sevilla, y Madrid-Burgos.

Esta certificación, otorgada por AENOR, evidencia el cumplimiento de unas normas internacionales de referencia muy exigentes y la correcta implantación por parte de los equipos de Renfe del Sistema de Gestión de Calidad y de Medio Ambiente que garantizan que el servicio proporcionado es controlado por la organización, enfocado a la mejora continua y comprometido con el medio ambiente.

El equipo auditor evaluó muy positivamente la valoración de los clientes de AVE, que alcanzó un índice de calidad en 2021 de 8,05 (en una escala de 0 a 10), mientras que los servicios Avlo, llegan a una puntuación de 7,94 en su primer año de puesta en servicio.

Renfe, además profundiza en la incorporación de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS) en su estrategia empresarial, puesto que las normas ISO están desarrolladas para ser una guía que permite abordar las dimensiones tanto económica, ambiental y social de éstos.

Quejas y reclamaciones

Servicios de Viajeros

Reclamaciones por cada 1.000 viajeros	2020	2021	2022
Alta Velocidad - Larga Distancia	6,58	4,25	4,54
Media Distancia	1,66	1,33	1,49
Cercanías. Reclamaciones / Quejas web	0,19	0,16	0,16
Ancho Métrico	0,37	0,51	0,59
Asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida ^(*)	1,72	1,00	1,51

^(*) Desde el 13 de diciembre de 2020 el servicio de asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida y su gestión es realizado por Adif

Los clientes que quieran formular alguna reclamación o resolver gestiones relacionadas con su viaje pueden hacerlo, de forma presencial, a través de los Centros de Servicios al Cliente o en los

Puntos de Venta y Atención al Cliente de las estaciones y, de forma online, en la web de Renfe 'Contacta con Renfe', donde podrán indicar sus sugerencias, quejas y solicitudes de información.

Asimismo, en caso de desacuerdo con la solución ofrecida, los clientes pueden instar la defensa de sus pretensiones, en los términos previstos en la legislación vigente, ante las Juntas Arbitrales de Transporte, ante las Juntas Arbitrales de Consumo y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria.

Servicios de Mercancías y Logística

Nº de Reclamaciones	2020	2021	2022
Mercancías	57	44	38



Reclamaciones, multas y sanciones

Expedientes tramitados	2020	2021	2022
Número de expedientes tramitados	192	155	164
Importe económico de las resoluciones estimatorias (€)	598.835	392.467	334.136
Tipología de los expedientes tramitados			
Arrollamientos	1	3	4
Lesiones en el tren	83	72	63
Lesiones en estación	80	60	67
Otros	28	20	30
Denuncias			
Número de denuncias recibidas	34	19	47
Importe económico (€)	39.799	13.828	182.427
Tipología de denuncias (número)			
Incendios	3	2	2
Consumo	9	1	10
Agencia de Protección de Datos	0	1	0
Competencia	0	1	0
Disciplina laboral	19	10	22
Otros	3	4	13
Actuaciones penales			
Número de actuaciones penales	6	0	5
Importe económico (€) ^(*)	267.576	135.323	213.804
Tipología de actuaciones penales (número)			
Arrollamientos de personas	0	0	0
Lesiones	1	0	0
Incidentes en el tren	2	0	2
Accidentes laborales	0	0	0
Otros	3	0	3

^(*) El importe de las actuaciones penales se corresponde con asuntos iniciados en años anteriores.

4.4. Nuevas acciones comerciales

Abonos gratis para Cercanías, Rodalies y Media Distancia

Durante el verano de 2022, el Gobierno anunció la gratuidad de los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia de Renfe para el período comprendido entre el 1 de septiembre y 31 de diciembre de ese año. Posteriormente esta medida, impulsada en el marco del decreto anticrisis para combatir las consecuencias de la guerra en Ucrania y la elevada inflación, se ha prorrogado a todo el año 2023.



Se trata de una medida que impulsa al máximo el uso del transporte público colectivo para garantizar la movilidad obligada cotidiana con un medio de transporte seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible, en una coyuntura extraordinaria de incremento sostenido de los precios de la energía y los combustibles.

Además, esta medida contribuirá al cambio modal de la carretera al ferrocarril fomentando el transporte público y reduciendo el uso del vehículo privado, lo que contribuirá a disminuir las emisiones, la congestión urbana y la accidentabilidad, así como, nuestra dependencia energética y la huella de carbono.

Renfe puso en marcha toda una operativa para ofrecer a los clientes, de una manera rápida y sencilla, los nuevos abonos gratuitos. Los viajeros pudieron encontrar toda la información en la web de Renfe, donde se explicaba paso a paso el procedimiento para obtener este nuevo título multiviaje gratuito, así como sus condiciones de utilización.

Para poder hacer frente a esta medida y como refuerzo del personal de Renfe de cara a la adquisición y utilización de los nuevos abonos gratuitos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia, Renfe tuvo que contratar a 851 nuevos trabajadores, que cubrieron los puestos de atención al cliente en la mayoría de las estaciones del territorio nacional y en el centro de atención telefónica.

Para agilizar la adquisición de los abonos, la compañía recomendó a sus clientes que realizaran un registro previo a través de las aplicaciones móviles o páginas web de Renfe. Una vez

registrados, los clientes pudieron adquirir sus abonos más fácilmente. Para aquellos viajeros que no se registraron, pudieron adquirir el título en las oficinas de venta o máquinas autoventa de las estaciones de Renfe, presentando su NIF, NIE o pasaporte, ya que los abonos son personales e intransferibles.

Para la adquisición del abono, aunque es gratuito, era necesario depositar una fianza de 10 euros para cada núcleo de Cercanías y Rodalies, y de 20 euros para cada servicio de Media Distancia Convencional. El pago con tarjeta permitirá que la devolución de la fianza se haga de forma automática, una vez finalizado el período de validez, cumpliendo las condiciones del mismo, es decir, realizar 16 desplazamientos en estos 4 meses.

Asimismo, los servicios Avant contaron con un descuento del 50% para los usuarios recurrentes, que se aplica a todos los títulos multiviaje Avant: Abono Tarjeta Plus, Tarjeta Plus 10 o Tarjeta Plus 10-45. Además, se crearon unos nuevos abonos comerciales con condiciones similares a los Avant, para las rutas de alta velocidad en las que no existan OSP ni Acuerdos Marco y el tiempo de viaje sea inferior a 100 minutos.

Durante 2022, se emitieron 2.439.489 de abonos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia. Del total de títulos gratuitos expedidos, el 71,4% corresponde a abonos para viajar en los distintos núcleos de Cercanías, Rodalies y Ancho Métrico, mientras que el 28,6% corresponde a abonos de Media Distancia.

Además de los abonos gratuitos para viajeros habituales, se vendieron 93.017 títulos con descuentos del 50% de Avant para utilizar en los servicios de Media Distancia de Alta Velocidad.

Esta medida ha permitido a la sociedad ahorrar 118 millones de litros de gasolina y evitar la emisión de 360.576 toneladas de CO2 a la atmósfera, beneficiando a más de 75 millones de desplazamientos.

Cabe destacar, que en 2022 la compañía anuncio la prórroga de la gratuidad de los abonos gratuitos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia para viajar hasta el 30 de abril de 2023.

Esta nueva prórroga de la gratuidad incluirá los servicios Avant entre Ourense y A Coruña y entre Madrid y Salamanca y los nuevos servicios de Murcia-Alicante.

Para el resto de los servicios Avant se prorroga el descuento del 50%. ampliándose estos abonos a 13 nuevas relaciones: Madrid-Palencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, León-Palencia, Burgos-Madrid, Burgos-Valladolid, Ourense-Zamora, Palencia-Valladolid, Huesca-Zaragoza, León-Segovia, Segovia-Zamora, Palencia-Segovia, Medina del Campo Alta Velocidad-Zamora.

Renovación de la estructura comercial

Renfe ha renovado su oferta comercial en los billetes de Alta Velocidad y Larga Distancia, AVE, Alvia, Euromed e Intercity, con el objetivo de ofrecer a sus clientes una mayor flexibilidad en las tarifas. Mediante un proceso de escucha a clientes junto con el análisis cuantitativo de la demanda, la compañía diseñó esta nueva actualización de la oferta comercial con el máximo nivel de flexibilidad frente a cualquier otro medio de transporte.

La nueva estructura comercial incluye el complemento Puente AVE, incluido en la tarifa Prémium y en Elige, de forma opcional, que permite al viajero adelantar o retrasar la hora del viaje el mismo día de manera gratuita.

La nueva estructura comercial mejora todos los billetes Elige, tanto Estándar como Confort, permitiendo un cambio gratuito, eliminando el gasto de cambio del 20% y se pudiendo extender a cambios ilimitados añadiendo un complemento de 5 euros.

Además, los billetes Elige, que suponen la mejor opción para viajar al mejor precio con mayor flexibilidad, seguirán siendo parcialmente reembolsables, con devoluciones del 70% del importe en caso de cancelación.

Por otra parte, Renfe mantuvo el billete Básico como la alternativa más sencilla de viaje, con precios más económicos, pero que no admite cambios ni es reembolsable.

Programa MAS Renfe

Renfe ha llevado a cabo una modernización de su programa de fidelización Más Renfe, actualizando los beneficios que ofrece a sus clientes frecuentes y mejorando así su experiencia de viaje, antes, durante y después del mismo.

Los clientes Más Renfe pueden utilizar su tarjeta siempre que viajen, acumulando Puntos Renfe, los cuales pueden ser canjeados por billetes Ave, Larga Distancia, Avant, Media Distancia o Cercanías, para cualquier horario y fecha, así como por los servicios ofrecidos por las empresas colaboradoras, por ejemplo, estancias de hotel o alquiler de coches.

Desde que se incorporaron estos cambios el número de miembros del programa Más Renfe se ha duplicado respecto a las cifras de altas registradas en el año 2019.

Durante el año 2022, los clientes del programa de fidelización de Renfe compraron casi 300.000 billetes gratuitos con cargo a sus puntos, y recibieron cientos de entradas a eventos y experiencias sin coste, como festivales de música, teatro, musicales y actos deportivos.



Viajar con perros

Durante 2022 Renfe ha llevado a cabo una prueba piloto para viajar con perros de hasta 40 kg. en trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia.

Renfe impulsa dicho proyecto piloto en una selección de trenes directos y semidirectos en la línea Madrid-Barcelona y en ciertos servicios AVE de la línea Madrid-Málaga. Se permitirá un perro grande por viajero, con un máximo de dos perros grandes por tren, en un solo coche y siempre en un espacio fijo de dos plazas determinadas.

Quedan excluidos los perros de asistencia y mascotas de menos de 10 kg. que vayan a bordo, las cuales seguirán acogidos a la misma normativa comercial ya existente.

Por otro lado, el cliente tiene que presentarse en el Centro de Servicios de la estación de salida, con una antelación mínima de 40 minutos para presentar la documentación sanitaria, entregar o formalizar la declaración responsable y recoger la funda y alfombrilla para el asiento que el cliente deberá colocar en la plaza correspondiente al perro.

Para este proyecto, Nestlé Purina asesoró a Renfe con una guía de viaje con buenas prácticas, para que las mascotas y sus dueños puedan viajar a bordo de los trenes de la forma más agradable.

Nuevos trenes de Cercanías y Media Distancia

Renfe va a adquirir 97 trenes para los servicios públicos de Cercanías y Media Distancia. Esta adquisición supone una inversión de 858,4 millones de euros. Alstom construirá 49 trenes de 100 metros por un importe de 367,6 millones de euros. Stadler proveerá con 20 trenes de 200 metros y una inversión de 307,7 millones. Por su parte, CAF fabricará 28 trenes de Media Distancia y una inversión de 183 millones de euros.

Estos nuevos trenes se suman a los recientemente adjudicados los años anteriores: 152 trenes de cercanías de 100 metros a suministrar por Alstom, 59 trenes de cercanías (24 de 100 metros y 35 de 200 metros) a suministrar por Stadler, y 37 trenes de ancho métrico (6 Alpinos para Cercedilla – Los Cotos, y 31 para Feve) a suministrar por CAF.

Los nuevos trenes para Cercanías tendrán una capacidad de al menos 900 plazas cada uno de ellos en los trenes de 100 metros, y al menos 1850 plazas en los trenes de 200 metros, lo que supone un 20% más que los actuales Civia. Además, minimizarán el tiempo de bajada y subida de viajeros, mediante un avanzado diseño con un mínimo de 10 puertas (20 en los trenes de 200 metros) y amplios vestíbulos.



En cuanto a los 28 trenes que CAF construirá para los servicios Regionales contarán con todos los elementos de confort para cubrir desplazamientos de más de 60 minutos.

Asimismo, todos ellos serán totalmente accesibles para facilitar el viaje de personas con movilidad reducida, y dispondrán de conexión wifi y zonas para bicicletas y carritos infantiles.

Con la firma de estos nuevos contratos, Renfe está contribuyendo a la generación y mantenimiento de 10.000 empleos durante el proceso de construcción de los nuevos trenes.

Además de la ocupación directa, se fomentará el empleo en empresas proveedoras de Alstom, Stadler y CAF y se generarán sinergias de conocimiento con centros de estudios para consolidar y promocionar el sector ferroviario en materia de construcción asociado a nuevas tecnologías tanto de aplicación en el propio vehículo como en las destinadas a las personas usuarias.



5. INNOVACIÓN

5. Innovación

La innovación es un aspecto estratégico para Renfe que se basa en la búsqueda de soluciones que mejoren la operación, los parámetros medioambientales y los aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales.

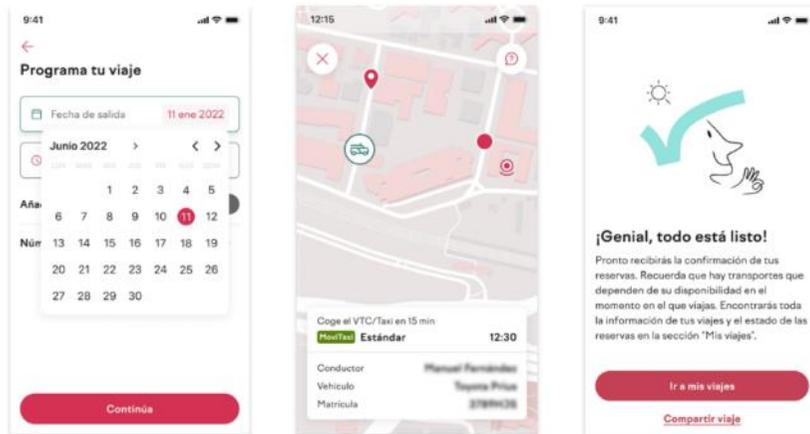
Para ello se están incorporando soluciones basadas en las herramientas digitales. Este modelo de innovación se fundamenta en diferentes programas y proyectos que se describen a continuación.

5.1. Dōcō

dōcō es la nueva plataforma integral de movilidad de Renfe que convertirá a la compañía en la primera empresa pública gestora de servicios de movilidad puerta a puerta. dōcō conecta en una única plataforma transporte público urbano e interurbano y, servicios privados y compartidos de transporte. Permite planificar, reservar y mediante un pago único disfrutar de todos los servicios que ofrece. Durante todo el proceso se acompañará al cliente y se le ofrecerá una experiencia de viaje a su medida.



Una plataforma abierta, inclusiva e integradora de las diferentes operadoras del nuevo ecosistema de la movilidad cuya implantación gradual facilitará a todas las personas sus movimientos en cualquier entorno del territorio nacional.



Su nombre nace de la unión de las primeras dos sílabas de las palabras: '¿dónde?' y '¿cómo?'. Evoca la idea de ofrecer múltiples opciones a todas las personas. Sencillo, breve y fácil de recordar, nos remite a la libertad para elegir dónde ir y cómo hacerlo, y resume la esencia de la marca: llegar a cualquier lugar, sea cual sea, de la forma más sencilla. Su logotipo se basa en formas geométricas simples y mantiene los signos de acentuación, dando personalidad a todo su ecosistema gráfico.

Las personas que deseen moverse dónde y cómo quieran con dōcō podrán hacerlo a través de esta aplicación. Solo necesitarán registrarse e introducir sus preferencias a la hora de moverse y a la hora de reservar cualquier viaje. dōcō ofrecerá las mejores rutas y combinación de modos de transporte para llegar a destino, pudiendo escoger entre las más rápidas, las más económicas o las más sostenibles. Adicionalmente, se podrá realizar el pago y/o reservas de los transportes, y recibir información sobre el viaje, todo en un mismo lugar.

Por otro lado, con el objetivo dar a conocer y acercar dōcō al mayor número de ciudadanos posibles, la nueva herramienta cuenta con su propia página web, docomobility.com, blog y redes sociales (Facebook, Twitter @docomobility, Instagram @docomobility, LinkedIn y Youtube) de esta manera, los usuarios podrán estar al día de todas las novedades e informaciones que surjan en la plataforma.

En 2022, Renfe abrió la aplicación dōcō a todos los usuarios, que podrán descargarla tanto en la App Store de Google como en la Apple Store. Esta versión permitirá viajar en tren, taxi y patinete eléctrico, ofreciendo la posibilidad de planificar, reservar, pagar y hacer seguimiento del viaje desde una misma app en todo el territorio nacional. Todo esto, gracias a la colaboración de prestadores de servicio de movilidad como Cooltra, Karhoo, Movitaxi, Reby y Bolt. Más adelante, dōcō incorporará nuevos servicios de movilidad: VTC (vehículo con conductor) y moto eléctrica.

Al tratarse de un proyecto con una escalabilidad a cinco años, está previsto el desarrollo de nuevas funcionalidades y la incorporación de nuevos partners para diversificar el servicio y mejorar la experiencia de viaje ofrecida. Todo esto dotará al sistema de movilidad nacional de un servicio accesible, inclusivo y seguro.

Además, el Centro de Competencias Digitales que Renfe tiene en Mérida será el encargado de albergar el servicio de atención al cliente de dōcō,

5.2. TrenLab

La cuarta convocatoria de TrenLab, adjudicada en 2021, atrajo a más de 60 startups interesadas en optar a cada uno de los seis retos planteados. Las startups adjudicatarias han podido desarrollar su piloto durante seis meses en 2002, y gracias a los buenos resultados obtenidos, algunas de ellas seguirán trabajando con las sociedades y áreas del grupo Renfe, acogiéndose a la nueva

modalidad introducida en esta edición, de poder acceder a un contrato de hasta un millón de euros.

Esta edición de TrenLab ha supuesto, además, un cambio en la implicación de los profesionales de Renfe en el proceso de colaboración con el ecosistema de innovación que aporta TrenLab, desde el proceso de idear los retos y la participación en los jurados de selección, hasta la involucración y coordinación de los mentores de las áreas de negocio para que el piloto demostrará valor dentro de su ámbito.

Los proyectos elegidos fueron presentados en una "Demo Day por los responsables de las startups para dar a conocer el proyecto piloto a desarrollar en colaboración con las áreas de negocio del grupo Renfe:



Desarrollo de una plataforma para el cálculo de la huella de carbono de Renfe Mercancías de una forma automatizada obteniendo un reporte de emisiones a través de la aplicación.



Generación de un modelo de conducción eficiente basado en los datos de los vehículos y de la infraestructura, teniendo como objetivo la mejora de las habilidades y formación de los maquinistas y dotando de una mayor seguridad.



Implantación de la plataforma de taller inteligente para la monitorización de trenes e instalación de hardware (sensorización, cámaras CCTV, posicionamiento de vehículos por RFID, etc.) en la base de mantenimiento de Fuencarral.



Dotación de un sistema de accesibilidad auditiva a la estación de cercanías Sol, mejorando la seguridad y accesibilidad para todos sus usuarios, y especialmente para las personas sordas o con pérdida auditiva.



Automatización del control y monitorización de la composición de trenes de mercancías antes de su salida de la terminal, a partir del despliegue en dispositivo móvil de modelos de reconocimiento basados en *Deep Learning*.



Tecnología para movilidad compartida, como *car sharing*, a través de la digitalización de la última milla. Cuando un pasajero llega en tren a su destino, puede acceder a su coche de alquiler a través de una aplicación, sin necesidad de ningún papeleo.

En el último trimestre del año se ha adjudicado la quinta convocatoria de TrenLab a la empresa Barrabez.biz, siguiendo el modelo de ediciones anteriores, pero con novedades como la introducción de unos talleres de sensibilización de diferentes temáticas y modalidades, dirigidos a los trabajadores de nuestra empresa y que pueden resultar muy interesantes para poner en práctica nuevas habilidades y conocimientos, que faciliten y mejoren la actividad laboral, y que se desarrollaran durante 2023.

Desde su inicio, TrenLab ha contado con el interés de más de 900 startups y ya ha acelerado diecisiete startups, que en conjunto han recibido en rondas de financiación una suma de más de 16,5 millones de euros y han generado 121 puestos de trabajo.

Antena de TrenLab

Renfe, el Ayuntamiento de Mataró y TecnoCampus han firmado en mayo un convenio de colaboración para poner en marcha la primera antena de TrenLab, ubicado en las instalaciones del TecnoCampus en Mataró, en un espacio habilitado exclusivamente para el desarrollo de los proyectos del programa de la Antena TrenLab

Se trata de una iniciativa dirigida a desarrollar soluciones y proyectos de innovación ferroviaria junto con miembros del ecosistema innovador (startups), para aprovechar y potenciar recursos empresariales, docentes y metodológicos de TecnoCampus.

El proyecto se articula como una prueba piloto que permitirá a Renfe la posibilidad de desarrollar una estrategia de largo alcance para ser implantada en todo el territorio, mediante una red de antenas especializadas en soluciones y tecnología aplicadas al sector de la movilidad, transporte y logística, con un fuerte carácter innovador, sostenible y claramente digital.

El Ayuntamiento de Mataró, fomentará de la integración ciudadana a esta iniciativa, con la posibilidad de crear *'living labs'* que comprometerán a la ciudadanía con las soluciones obtenidas y facilitará el desarrollo de pruebas urbanas en el municipio que favorezcan la implantación de las soluciones de movilidad creadas.

Para materializar estos objetivos se han creado cuatro premios dirigidos a proyectos emprendedores que aporten ideas y soluciones innovadoras, medioambientalmente sostenibles dentro del ámbito de movilidad, transporte de viajeros y mercancías y logística, las cuales serán desarrolladas a través de un programa de incubación y aceleración y su posterior implantación en el territorio.

Los proyectos ganadores de esta primera edición han sido los siguientes:

Cactus

Dirigido a impulsar soluciones tecnológicas, a través de dispositivos IoT, en las estaciones para ofrecer a los clientes de Renfe Cercanía más información sobre el entorno de sus desplazamientos, en tiempo real (características ambientales, ocupación de trenes...) que permita mejorar la experiencia de cliente.



Wipass es un dispositivo que tiene como objetivo conectar a las empresas con sus clientes en tiempo real. Une el espacio físico y digital mediante una experiencia conocida como "phygital" en la que los clientes interactúan con el espacio desde su smartphone. El usuario a través de una conexión wifi puede hacer uso de los servicios y recibir información vía *push*, ya sea turística, ofertas, tiempo de llegada, etc. sin necesidad de descargarse una app. Y, al mismo tiempo, Renfe podrá obtener información relevante sobre la experiencia, interacción y satisfacción de los viajeros una vez finaliza el servicio.



Tecnología de impresión 3D, a través del diseño y fabricación aditiva, para su adopción en el sector del mantenimiento ferroviario, como alternativa competitiva y sostenible a los métodos de fabricación tradicionales.



Esta startup propone adaptar una solución para operar flotas de vehículos ligeros y automatizados en líneas ferroviarias rurales y crear servicios de transporte a la demanda para viajeros

5.3. Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva

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

Este proyecto basado en herramientas de IA ha permitido durante el 2021 obtener informes basados en fuentes seleccionadas, así como disponer de información estructurada que facilita la toma de decisiones estratégicas.

5.4. Europe's Rail Joint Undertaking

Durante el año 2022, se realizó la primera licitación de proyectos dentro del Proyecto Marco *Europe's Rail Joint Undertaking* (ERJU), antes denominado S2R.

Esta licitación estaba estructurada en 7 grandes áreas emblemáticas, de las cuales los 25 miembros fundadores presentaron propuestas únicas conjuntas de las que las 6 primeras fueron adjudicadas posteriormente el 4 de agosto de 2022.

El área nº 7, se licitó en septiembre, terminando el plazo de presentación de propuestas en diciembre de 2022, quedando pendiente de resolución de adjudicación para 2023.

La participación de Renfe en los Proyectos Emblemáticos o *Flagship Projects* es la siguiente:

FSA	Acrónimo	Descripción	Nº paquetes de trabajo
FSA1+TT	MOTIONAL	Mobility Management Multimodal environment and digital enablers	14
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	25
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	10
FSA6	FutuRe	Future	3
FSA7	HyperLution	HyperLoop Revolution	3

Durante el mes de diciembre, ADIF, como líder de la membresía en la que participan Renfe Operadora, Ineco, y Cedex como entidades afiliadas, firmó los documentos legales que rigen la participación en los proyectos: *Grant Agreement* y *Consortium Agreement*.

5.5. Nuevos trenes refrigerados de Mercancías

Renfe Mercancías, que inició su andadura en este tipo de tráfico en 2017, comenzó a operar un tren refrigerado que transporta una carga de pescado congelado que recorrerá cada semana, con una frecuencia en cada sentido, la distancia de 1.650 kilómetros que separa los puertos de Algeciras (Cádiz) y Marín (Pontevedra).

Estos trenes, también denominados *reefer* (denominación de los contenedores frigoríficos), son trenes de mercancías que transportan su carga en dichos contenedores. El tren va equipado con dos generadores que aseguran la alimentación durante todo el recorrido, uno en uso, y el segundo preparado para ponerse en funcionamiento alternativo en caso de fallo del primero. Los vagones

van conectados al generador asegurando así una alimentación eléctrica homogénea y constante a los contenedores, que garantiza el transporte de la mercancía en óptimas condiciones.

Renfe Mercancías suma así un nuevo servicio para un cliente que ha apostado por el ferrocarril como medio de transporte para reducir su huella de carbono y ganar en rapidez y fiabilidad, aprovechando las ventajas de la intermodalidad de las terminales portuarias.

5.6. Oficina del dato

La Oficina del Dato es un proyecto conjunto para todo el Grupo Renfe. Su objetivo es generar valor a partir del análisis de los datos de la compañía, fomentando su uso en la toma de decisiones. Para ello, la Oficina del Dato trata de potenciar la analítica de negocio y el gobierno del dato como ejes principales que nos permitan acceder de forma rápida a información homogénea y sobre los que implantar criterios de calidad que mejoren los datos utilizados.

La Oficina del Dato se constituye como un órgano federado para la toma de decisiones conjuntas, formado por representantes de las Sociedades y Direcciones Generales del Grupo Renfe en los ámbitos funcionales y de sistemas.

Muchos datos no son sinónimo de mucha información. Por ello y en alineación con los objetivos del Plan Estratégico de Renfe, el análisis de los principales indicadores de negocio, el impulso en la búsqueda de patrones y el autodescubrimiento por parte de los usuarios potenciará la cultura del dato en la empresa, permitiéndonos anticiparnos a escenarios futuros.

5.7. Automatización de procesos. AutomáticaMente

La automatización de procesos ha permitido a Renfe a avanzar en la transformación digital, usando la innovación tecnológica y la aplicación de la inteligencia artificial para mejorar nuestros procesos ganando en exactitud y eficiencia.

Este proyecto consiste en automatizar tareas mecánicas y repetitivas gracias a la implementación de un algoritmo basado en la inteligencia artificial, lo que llamamos robot, liberando horas de trabajo y mejorando el proceso en tiempo y exactitud.

En 2022, se han automatizado 48 procesos, 37 están en fase de desarrollo y 28 en fase de estudio. Gracias a los 48 procesos puestos en marcha, suman más de 3.500 horas de trabajo al mes librando a los profesionales de Renfe y haciendo que los procesos sean más ágiles, más periódicos y exactos, fortaleciendo así nuestra competitividad tecnológica.

5.8. IA en el mantenimiento de trenes

Renfe formalizó un acuerdo de colaboración con Microsoft para explorar soluciones basadas en el uso de tecnologías de Inteligencia Artificial que permitirán digitalizar y optimizar las actividades de mantenimiento de trenes y material rodante, así como predecir posibles averías antes de que estas tengan lugar. El acuerdo permitirá comprobar que el uso de esta tecnología puede reducir errores y acelerar operaciones de mantenimiento complejas.

El acuerdo incluye el uso de gafas *HoloLens* y herramientas de realidad mixta para el acceso a documentación técnica y recursos formativos, así como el uso de plataformas colaborativas para facilitar la compartición de información técnica.

Con las capacidades analíticas de Azure y usando tecnologías de Internet de las cosas se pretende hacer una prueba de concepto que permita recopilar datos históricos de los trenes con el objetivo de anticipar posibles problemas y ayudar a evitar incidencias antes de que sucedan, reduciendo el tiempo de inactividad del material rodante.

El dispositivo de realidad mixta *HoloLens* proporcionará acceso completo a esquemas, documentos técnicos y a cualquier procedimiento o información adicional para realizar el diagnóstico o la intervención en el material rodante. Además, el visor holográfico permitirá a quien lleve puestas las gafas de realidad mixta ver anotaciones e instrucciones complejas sobre los equipamientos en los que está realizando una intervención. Además, permitirá conectarse con múltiples colaboradores expertos para compartir su campo de visión a distancia y obtener soporte remoto.

El empleo de estas soluciones, permitirán a los especialistas de Renfe encontrar un área de trabajo virtual sencilla de utilizar, que facilitará el trabajo en movilidad, permitiendo la gestión de proyectos, el acceso a conocimiento interno, la compartición y colaboración en documentos o el desarrollo de reuniones híbridas de un modo seguro. Asimismo, se creará un repositorio centralizado donde almacenar los artículos técnicos, de conocimiento, operacionales, así como vídeos con los diferentes procedimientos, añadiendo la capacidad de transcripción automática.

El estado de los principales hitos del proyecto es el siguiente:

- Implantada la plataforma de formación (gestión de ciberseguridad y definición de la plataforma).
- Plataforma de asistencia remota al mantenimiento. Se ha iniciado en 2022 y tiene prevista su finalización en el primer semestre de 2023.
- Suministro del kit de gafas y formación para su uso. Se ha iniciado en 2022 y está previsto realizar la formación en el mes de marzo de 2023.

5.9. Servicio de impresión 3D

En la Base de Mantenimiento Integral de Madrid se ha instalado este servicio de impresión 3D que tiene como objeto la fabricación aditiva o impresión 3D en el proceso productivo de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Mediante este servicio se da una respuesta rápida a la necesidad de piezas en el taller, como son la fabricación de componentes a partir de piezas físicas, o de planos, y la fabricación de utillaje o prototipos de utillaje para su uso en los procesos productivos.

5.10. Innovación digital en la nube

Renfe y Amazon Web Services (AWS) han formalizado un acuerdo para impulsar la innovación digital a través de la tecnología en la nube. Esta colaboración estratégica entre ambas entidades tiene como objetivo acelerar la transformación digital y llevar a cabo iniciativas que continúen mejorando el servicio a los usuarios.

Ambas empresas están ya trabajando en proyectos digitales que permitirán a Renfe avanzar hacia un modelo de plataforma integral de movilidad, que ofrezca a los clientes diversas opciones de transporte.

A través de este acuerdo ambas compañías están trabajando en iniciativas digitales para dōcō, uno de los principales proyectos estratégicos de nuestra compañía.

Esta colaboración permitirá capacitar a nuestros profesionales en tecnologías en la nube. Entre las actividades que se llevarán a cabo se incluyen seminarios y talleres con el objetivo de impulsar las competencias digitales de los profesionales de Renfe, así como apoyo en la definición e implementación de mejores prácticas en su viaje a la nube

5.11. Centro de Competencias Digitales

Renfe tiene una red de cinco Centro de Competencias Digitales (CCD) en España. La creación de estos centros forma parte de la estrategia de transformación digital, internalización y eficiencia recogida en el Plan Estratégico 2019-2023 de Renfe. Con ellos, se busca activar la eficiencia de servicios tecnológicos, acelerar la transformación digital, situar a Renfe en el conocimiento y aplicación de tecnologías digitales y contribuir al proceso de descentralización geográfica de las capacidades y recursos.

Al CCD de Miranda, especializado en gestión de aplicaciones, se suman el de Alcázar de San Juan, en el que abordan proyectos de robótica e inteligencia artificial; el de Teruel, destinado al mantenimiento de infraestructuras; y los centros de Linares y de Mérida, específicos para la atención al cliente.

En los que se refiere a la generación de empleo los CCD han incorporado en plantillas a 360 personas, contribuyendo al empleo local en localidades de baja densidad demográfica a través de las plataformas de empleo y con el apoyo de centros de enseñanzas locales, universitarios y de formación profesional. La previsión es la creación de más de 400 nuevos empleos hasta 2024.

Durante 2022, cabe destacar el trabajo realizado por los CCD:

- Desarrollo de la nueva versión de la aplicación TabTren, TabTren-Pro, indispensable para el personal de conducción, ya que centraliza en una tablet todos los documentos que necesitan los maquinistas para poder realizar sus conducciones, itinerarios y jornadas de trabajo, y los controles de seguridad en la documentación.
- Reducir en más de un 75% el tiempo dedicado a la puesta a la venta de servicios, mejorando la gestión de la venta de billetes.
- Reducir del tiempo de emisión de facturas de un 87,5%, permitiendo a los clientes recibir las facturas de sus billetes en un plazo máximo de 12 horas a partir de su solicitud, en lugar de las 96 horas anteriores.
- Identificación del 100% de las diferencias entre las circulaciones programadas y los billetes puestos a la venta, mejorando la satisfacción de los clientes y eliminando completamente las indemnizaciones por horarios mal informados y por errores en las paradas de los trenes.
- Homogeneización, estandarización y automatización de las facturas de los proveedores, reduciendo el tiempo empleado para su aprobación y el tiempo en que se hace efectivo el pago de la factura hasta en un 50%.

Además, el Centro de Competencias Digitales de Alcázar de San Juan puso en marcha un programa de igualdad de oportunidades en el empleo con el objetivo de ofrecer formación e inserción laboral a mujeres en automatización de procesos. En estos cursos aprendieron conceptos básicos sobre robótica de automatización de procesos (RPA) o desarrollos básicos con *Blueprism*. Los únicos requisitos son estar en posesión del título de bachillerato o formación profesional superior, mientras que se valora el conocimiento de informática e idiomas, preferiblemente inglés.

Futuro Centro de Competencias Digitales en Monforte de Lemos

Este Centro de Competencias Digitales estará especializado en operaciones de ciberseguridad. Renfe invertirá casi 1 millón de euros en este centro, sumándose así a los ya creados, y se enmarcan en la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico para la deslocalización de actividades para combatir la despoblación.

Está previsto que comience su actividad a finales de 2023 y que cuente, en el periodo 2023-2025, con unos 35-40 profesionales altamente capacitados y certificados. Será el primer centro de

operaciones de seguridad ferroviario especializado de estas características que existe a nivel europeo.

El nuevo CCD de Renfe en Galicia tendrá como misión detectar, analizar y corregir incidentes de ciberseguridad, utilizando las soluciones tecnológicas más avanzadas de la industria. Adicionalmente, este Centro de Operaciones de Seguridad (SOC), podrá ser la base para la creación y desarrollo de un Cluster Empresarial de Ciberseguridad aplicada al sector ferroviario europeo. El de Monforte de Lemos será un SOC ferroviario especializado en IT (*Information Technology*) + OT (*Operational Technology*) + IoT (*Internet of things*).

5.12. Placas fotovoltaicas en las bases de mantenimiento de trenes

Renfe va a implantar placas fotovoltaicas para autoconsumo sin excedentes de energía en sus principales bases de mantenimiento con objeto de optimizar su consumo eléctrico con recursos propios.

La implantación de energía fotovoltaica se llevará a cabo en las 14 bases de mantenimiento, que en su conjunto tienen un promedio de consumo anual que alcanza los 40.000 MWh/año.

La inversión global de este proyecto para el suministro e instalación de energía fotovoltaica asciende a 12 millones de euros, y cubrirá el 41% de las necesidades de energía eléctrica de estos talleres, con un ahorro de 3,8 millones de euros al año, con lo que la inversión estará totalmente amortizada en 3,1 años. Asimismo, permitirá reducir tanto el consumo energético demandado de la red como la emisión de gases de efecto invernadero.

La suma de las plantas fotovoltaicas de Renfe supone una potencia total de 11 MWp, que generarán más de 16.000 MW/h/año de energía para el consumo, lo que representa en consumo similar al de más de 4.500 hogares/año.

5.13. Descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de Mercancías

Renfe Mercancías va a destinar 122,7 millones de euros para impulsar su proyecto de descarbonización, digitalización y mejora del sistema de transporte de mercancías por ferrocarril en España.

De la inversión global, 37,3 millones de euros, el 30% del total, procede del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que se sitúa en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), financiado por la Unión Europea NextGenerationEU.

La inversión de Renfe Mercancías permitirá la adquisición de dos tipos de vagones, plataformas de gran capacidad de carga y otras destinadas al transporte de mercancías a través de autopistas ferroviarias, así como las locomotoras eléctricas de gran capacidad de arrastre, que serán impulsadas por energía eléctrica de origen 100% renovable.

Asimismo, una cantidad de estas ayudas se destinará a la instalación de sistemas de reducción de ruido en vagones, la implementación del sistema de seguridad ERTMS en locomotoras, la digitalización y optimización de procesos y servicios en los centros de transporte de mercancías, junto con la incorporación de nuevas tecnologías para la identificación y trazabilidad del material rodante.

El objetivo de estos proyectos es llegar a un modo de transporte de mercancías dotado de los avances tecnológicos disponibles en otras áreas del sector con el fin de hacerlo más sostenible y competitivo. La adjudicación de los proyectos concretos se realizará antes de que concluya el primer semestre de este año y deberán estar concluidos antes del 31 de diciembre de 2025.

El transporte de viajeros y mercancías menos contaminante

El programa de subvenciones a empresas por parte del Gobierno se corresponde con el apoyo a un transporte sostenible y digital, con el que se pretende incrementar el peso del ferrocarril como el modo de transporte de viajeros y mercancías menos contaminante. Asimismo, está alineado con el compromiso que tiene Renfe Mercancías con sus principales clientes de mejorar de la productividad.

Para ello, la compañía está invirtiendo en la incorporación de nuevas locomotoras al parque de Renfe Mercancías, para optimizar las nuevas infraestructuras desde el momento en que se pongan en servicio, como es el caso de la variante de Pajares que, en el caso del transporte de mercancías, supondrá alcanzar una mejor eficiencia de los planes de transporte.



>Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute in re dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in

6. INTERNACIO- NALIZACIÓN



6. Internacionalización

Desde hace años en Renfe, trabaja con el objetivo de exportar nuestro know-how y talento al exterior. La entrada en nuevos mercados es un paso más en el proceso de internacionalización, uno de los pilares básicos del Plan Estratégico, el cual tiene como objetivo obtener el 10% de los ingresos de los mercados internacionales en 2028. Para conseguirlo, además de los proyectos de alta velocidad, se están analizando diferentes oportunidades en proyectos de obligación de servicio público y de servicios comerciales en otros mercados, así como oportunidades en consultoría y asesoría técnica.

6.1. Haramain

El tren de alta velocidad Haramain, que une las ciudades saudíes de La Meca y Medina a través de 448 kilómetros pasando también por la ciudad de Yeda y su aeropuerto, ha cumplido cinco años, desde que empezó a circular en pruebas, en 2017.

Coincidiendo con este aniversario, el servicio, operado por el Consorcio en el que la sucursal saudí de Renfe tiene mayoría, cerró el año con cifras récord desde el inicio de su operación comercial, con 5,6 millones de viajeros totales transportados, más de 80 servicios diarios en periodos punta y 23.500 trenes en 2022 que han recorrido más de 7 millones de kilómetros con una puntualidad que supera el 97,5%.

Tras el periodo de pruebas, el 11 de octubre de 2018 se inició la operación comercial de forma parcial y el 31 de marzo de 2021 se incorporaron todas las prestaciones, dando comienzo el plazo de 12 años (ampliables a 17) contratado por el Gobierno saudí.

El ejercicio de 2022 estuvo marcado por la reactivación de la demanda tras la pandemia por COVID-19, que obligó, por indicación de las autoridades sanitarias y como parte de las medidas que se aplicaron en el país a los diferentes medios de transporte, a suspender la operación durante un año, desde abril de 2020 hasta marzo de 2021. Desde esta fecha, el número de pasajeros ha seguido una tendencia ascendente, que ha permitido a Haramain rebasar la cifra de los 500.000 viajeros mensuales a partir de noviembre de 2022.

El incremento de la oferta incluye, asimismo, la incorporación de numerosos trenes en doble composición, y de servicios adicionales para los programas especiales de Ramadán y Hajj (semana de peregrinación mayor) para atender las necesidades de movilidad durante las fechas de mayor afluencia prevista de peregrinos entre las ciudades santas de La Meca y Medina, así como de otros planes especiales en función de los periodos vacacionales.

Mujeres maquinistas

Durante 2022, tras la obtención de las autorizaciones oportunas, comenzó la formación de las 32 mujeres saudíes seleccionadas por Renfe para ser maquinistas del tren de alta velocidad

Haramain, que une las ciudades santas de La Meca y Medina. En diciembre de 2022, y tras 1.200 horas de teoría y práctica, las primeras mujeres obtuvieron la licencia de maquinistas y comenzaron a conducir, por primera vez en la historia, un tren de alta velocidad en el *Middle East*, mientras que a lo largo del mes de febrero de 2023 se espera que todo el grupo tenga ya sus habilitaciones.

Las futuras maquinistas tienen entre 22 y 30 años, son todas de nacionalidad saudí. En el proceso de selección se inscribieron 28.000 mujeres. De ellas, más de 14.000 superaron las primeras pruebas online de aptitud. En dicho proceso se ha valorado el expediente académico, así como el nivel de inglés. A continuación, se realizaron unas pruebas de selección, así como una entrevista personal.

Tras superar los preceptivos reconocimientos médicos, las 32 mujeres seleccionadas se incorporarán a las instalaciones que el Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina tiene en el Centro de Operaciones de la línea en Yeda donde la formación, remunerada, está siendo impartida por personal íntegramente de Renfe.

Renfe y las empresas del Consorcio realizan una importante transferencia de conocimiento a la sociedad saudí. Recientemente, el gobernador de la región de *Al Qassim*, Príncipe *Faisal bin Mishaal al Saud*, y el ministro de Transportes, Saleh bin Naser al Yaser, entregaron a Renfe un reconocimiento por contribuir a la formación y certificación de centenares de profesionales ferroviarios locales.

6.2. Francia

Tras la expiración del acuerdo Renfe-SNCF en cooperación, la filial de viajeros de la operadora española ha obtenido el CSU (Certificado de Seguridad Único) de la ERA para operar en Francia en solitario. En concreto, puede hacerlo en las líneas Perpiñán-Lyon y Perpiñán-Marsella.

Gracias a este histórico paso, Renfe Viajeros puede operar por primera vez fuera de nuestras fronteras por su cuenta, y acerca la recuperación del AVE Madrid-Marsella y el AVE Barcelona-Lyon.

6.3. Tren Maya



Durante 2022, Renfe ha continuado prestando servicios como operador sombra, dentro del consorcio formado con DB Engineering & Consulting e Ineco.



Adicionalmente, el 1 de diciembre se suscribió un contrato con la Secretaría de Defensa Nacional (SEDENA) para la formación de 50 maquinistas y 30 controladores de tráfico ferroviario.

6.4. Texas central



El proyecto para la línea de Alta Velocidad que unirá las ciudades de Dallas y Houston en Texas sigue su curso, y durante 2022 han continuado las tareas necesarias para su puesta en marcha.

6.5. Alta velocidad Rail Baltica



El consorcio integrado por Renfe, la empresa española de ingeniería Ineco y la alemana DB Engineering & Consulting, han sido adjudicatarias el contrato para prestar servicios como 'operador sombra' del proyecto ferroviario de altas prestaciones Rail Baltica, promovido por Estonia, Letonia y Lituania.

Rail Baltica es el proyecto ferroviario más importante que se está desarrollando en Europa, con una inversión de unos 5.800 millones de euros, cofinanciados por la Unión Europea.

El proyecto unirá las principales ciudades de los tres países mediante un tren de alta velocidad que comenzará a funcionar en 2026. Tendrá 870 kilómetros de longitud y ofrecerá servicios de pasajeros y mercancías. La infraestructura quedará conectada a la red europea TEN-T.

Como 'operador sombra', el consorcio participado por Renfe apoyará a Rail Baltica durante las fases de diseño y construcción, y será responsable de la definición de los requisitos de operación y mantenimiento.

6.6. Cappadocia Express

Renfe ha firmado el contrato para el alquiler de dos trenes de lujo al operador privado turco Sun Tren, para operar el Cappadocia Express, servicio turístico de lujo que unirá Estambul con la Capadocia. El contrato tiene dos años de duración con opción a prórroga. La colaboración entre Sun Tren, HIS Turkey (filial turca del grupo japonés HIS) y Renfe está coordinada por la Oficina de Inversiones de la Presidencia de la República de Turquía.

Cada uno de los trenes, pertenecientes a la serie VII de Talgo, cuenta con 20 coches de ejes de ancho variable *que* pueden alcanzar una velocidad máxima de 220 kilómetros por hora.

Este acuerdo abre la posibilidad de que Renfe y Sun Tren negocien una colaboración a largo plazo para la operación conjunta de material rodante y, en definitiva, abre la puerta a la operación ferroviaria por parte de Renfe en Turquía, un mercado en plena expansión que cuenta con numerosos planes de desarrollo, entre ellos el mercado de la alta velocidad.

6.7. Leo Express

Renfe, a través de su participada Leo Express, ha conseguido hacerse con un contrato para operar *durante 10 años* una línea ferroviaria de 100 kilómetros en Eslovaquia, entre Bratislava, capital del país, y Komárno, en la frontera con Hungría.



Leo Express suma así este recorrido en Eslovaquia a su lista de servicios. La compañía ofrece transporte de viajeros por tren y autobús en Europa Central y opera principalmente en la ruta comercial Praga-Ostrava, así como en la región checa de Zlín. Además, realiza servicios internacionales entre la República Checa y diversas ciudades de Polonia, como Cracovia, y Eslovaquia, con Kosice.

Alquiler de 21 trenes a Eslovaquia

El Consejo de Administración de Renfe Alquiler ha aprobado la operación de arrendamiento, ligada a la prestación del servicio por parte de Leo Express, de 21 trenes Alstom Coradia a nuestra participada. De esta forma, esta sociedad 100% del Grupo Renfe inicia su primera operación internacional con el objetivo de posicionarse en este mercado de alquiler de trenes. Estas unidades permitirán a Leo Express operar el servicio Bratislava- Komárno durante los próximos 10 años. El inicio de la explotación está previsto para diciembre de 2023 y para su prestación es necesario contar con estos 21 trenes autopropulsados.

6.8. Proyectos con otros operadores ferroviarios

Comboios de Portugal

Renfe mantiene su colaboración con Comboios de Portugal (CP) para la prestación de servicios internacionales de viajeros entre los dos países.

Durante 2022, se creó una conexión garantizada entre Madrid y Lisboa mediante enlace de dos trenes en la estación de Badajoz.

La colaboración entre ambas empresas ferroviarias hace posible aprovechar las sinergias de dos servicios ya existentes para facilitar al viajero una conexión Madrid-Lisboa, vía Badajoz, incluyendo a los usuarios de estaciones intermedias, tanto de Extremadura como del otro lado de la frontera.

Los billetes se comercializan de manera independiente, si bien ambas operadoras trabajarán de manera conjunta para ofrecer en un futuro un billete único para desplazamientos entre Madrid y Lisboa

Asimismo, Renfe mantiene los acuerdos para el alquiler a CP de diverso material rodante de viajeros, tanto para los trenes internacionales como trenes domésticos.

7. PERSONAS



7. Personas

La gestión de las personas es uno de los elementos esenciales de la estrategia del Grupo Renfe. Sus principales impactos laborales están relacionados con la calidad y estabilidad del empleo, la formación y desarrollo profesional, la atracción y retención del talento, la diversidad y la igualdad, así como la salud y seguridad laboral.

7.1. La plantilla de Renfe

El alcance de la información sobre la plantilla contempla a todas las personas que forman el Grupo Renfe, no excluyendo a ninguna de ningún apartado.

Renfe contaba a 31 de diciembre con 16.082 empleados, 15.403 en España y 679 trabajadores internacionales en diversos países del mundo donde Renfe mantiene actividad ferroviaria.

Plantilla por sexo

	Hombres			Mujeres		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Total	12.173	12.015	12.822	2.243	2.475	3.260
%	84,44%	82,92%	79,73%	15,56%	17,08%	20,27%

Plantilla por países

	2020	2021	2022
España	14.139	13.911	15.403
Arabia Saudita	268	572	671
EE. UU. (Texas)	6	4	4
Francia	1	1	-
Bélgica	1	-	1
México	1	2	3
Total	14.416	14.490	16.082

La distribución de la plantilla está formada por un 79,73% de hombres y en un 20,27% de mujeres, manteniendo un ascenso en el porcentaje de mujeres en la plantilla de alrededor de un 3% por año.

Plantilla media por sexo

	2020	2021	2022	% de variación 2022 vs 2021
Mujer	2.302	2.386	2.933	22,91
Hombre	12.581	12.198	12.697	4,09
Total	14.883	14.584	15.630	7,17

En la segmentación de la plantilla por edad se observa que el mayor número de profesionales se encuentra en el intervalo de edad comprendido por los mayores de 55 años, siendo la edad media de la plantilla de 45,63 años.

Plantilla por edad

	2020	2021	2022
< 35 años	3.006	3.497	4.281
35-55 años	4.665	4.599	5.811
> 55 años	6.745	6.394	5.990
Total	14.416	14.490	16.082

Plantilla del Grupo Renfe (EPE + Sociedades)

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
EPE Renfe Operadora	329	728	495	931	602	985
Renfe Viajeros SME, S.A.	1.510	7.844	1.572	7.586	2.219	8.117
Renfe Mercancías SME, S.A.	101	854	99	810	123	814
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.	3	4	3	4	3	3
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.	300	2.473	306	2.684	313	2.903
Total	2.243	11.903	2.475	12.015	3.260	12.822

Plantilla por edad y grupos profesionales

	< 35 años	35-55 años	> 55 años
Estructura de Dirección	25	499	553
Estructura de Apoyo	153	426	384
Conducción	1.920	2.258	1.472
Comercial	995	1.602	1.847
Administración y Gestión	533	216	555
Talleres	655	810	1.179
Total	4.281	5.811	5.990

Plantilla por sexo y categoría profesional

	Hombres			Mujeres		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Estructura de Dirección	714	717	770	233	264	307
Estructura de Apoyo	567	622	623	253	305	340
Conducción	5.069	4.946	5.211	267	311	439
Comercial	2.857	2.702	2.959	936	964	1.485
Administración y Gestión	658	772	756	421	499	548
Talleres	2.308	2.256	2.503	133	132	141
Total	12.173	12.015	12.822	2.243	2.475	3.260

Distribución de la Estructura de Dirección por edad y sexo

	< 35 años	35 a 55 años	> 55 años	Total
	Mujer	11	217	79
Hombre	14	282	474	770
Total	25	499	553	1.077

Personas con discapacidad

	2021		2022	
	Número de personas	%	Número de personas	%
Mujer	34	1,37 %	39	1,20 %
Hombre	188	1,56 %	190	1,48 %
Total	222	1,53 %	229	1,42 %

La actividad desarrollada por el Grupo Renfe, en la que casi el 36% 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 de lo 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 contrata con Centros Especiales de Empleo la prestación de servicios ajenos y accesorios a la actividad normal de la empresa.

Por otra parte, desde hace unos años se viene desarrollando el Plan Director de las oficinas de Renfe, acondicionado los espacios de trabajo con el objetivo de disponer de unas instalaciones completamente accesibles para todas las personas, más sostenibles y eficientes energéticamente, con reformas integrales en operaciones de agrupación de oficinas en todo el territorio, a la par que se eliminan las barreras arquitectónicas que puntualmente se ponen de manifiesto.

Distribución de la contratación

En 2022 el 92,33% de los contratos laborales en Renfe han sido indefinidos, 14.849 personas, y solo el 7,67% han sido contratos temporales, 1.233 personas.

El tipo de jornada para la gran mayoría de la plantilla es jornada completa. El número de personas trabajadoras con jornada completa es de 15.131 y 951 a tiempo parcial.

Distribución empleados por tipo de contrato, jornada y sexo

	Mujeres	Hombres
Contrato indefinido	2.778	12.071
Contrato temporal	482	751
Jornada completa	3.062	12.069
Jornada parcial	198	753

Número de personas trabajadoras por tipo de contrato

	A tiempo completo			A tiempo parcial			Total		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Indefinidos	13.336	12.950	13.898	122	923	951	13.458	13.873	14.849
Temporales	307	617	1.233	651	0	0	958	617	1.233
Total	13.643	13.567	15.131	773	923	951	14.416	14.490	16.082

Número de contratos por sexo

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Mujer	2.155	2.580	752	198	2.907	2.778	468	482	-	-	468	482
Hombre	10.795	11.318	171	753	10.966	12.071	149	751	-	-	149	751
Total	13.950	13.898	923	951	14.873	14.849	617	1.233	-	-	617	1.233

Número de contratos por edad

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
< 35 años	2.936	3.415	21	15	2.957	3.430	540	851	-	-	540	851
35-55 años	4.446	5.361	76	77	4.522	5.438	77	373	.	-	77	373
> 55 años	5.568	5.122	826	859	6.394	5.132	-	9	.	-	-	9
Total	12.950	13.898	923	951	13.873	14.849	617	1.233	.	-	617	1.233

Número de contratos por grupo profesional

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Estructura de Dirección	947	1.034	34	43	981	1.077	-	-	-	-	-	-
Estructura de Apoyo	854	903	71	59	925	962	2	1	-	-	2	1
Conducción	576	5.460	31	33	607	5.493	150	157	-	-	150	157
Comercial	3.198	3.507	463	450	3661	3.957	5	487	-	-	5	487
Administración y Gestión	701	600	110	117	811	717	460	587	-	-	460	587
Talleres	2.174	2.394	203	249	2377	2.643	-	1	-	-	-	1
Total	12.950	13.898	923	951	13.873	14.849	617	1.233	-	-	617	1.233

Solo el 7,67% de los profesionales tienen contrato temporal lo que refleja la estabilidad de la plantilla del Grupo Renfe.

Profesionales con posibilidad de acceso a la jubilación en los próximos años por grupo profesional

	Jubilación próximos 5 años		Jubilación próximos 10 años	
	2021	2022	2021	2022
	Estructura de Dirección	1,77%	1,80%	3,89%
Estructura de Apoyo	1,47%	1,34%	3,01%	2,55%
Conducción	2,48%	2,31%	13,24%	9,87%
Comercial	8,94%	7,93%	14,84%	12,51%
Administración y Gestión	2,04%	1,92%	4,44%	3,67%
Talleres	3,69%	3,67%	9,56%	7,67%

Renfe está inmersa en un programa de renovación del personal; para lo cual ha analizado los puestos y las funciones clave de cada área y Sociedad con el fin de cubrir las necesidades existentes a través del Programa de Transmisión del Conocimiento y el Programa de Reposición de Equipos.

En este año, dentro del Plan de Empleo de Renfe, se han incorporado a la compañía 2.963 personas, de las cuales 1.167 como operadores comerciales, 879 maquinistas, 502 operadores de talleres, 80 técnicos y mandos intermedios y 290 cuadros de servicios del proyecto Haramain.

Nuevas contrataciones

	2020	2021	2022
Nuevas contrataciones	1.559	1.235	2.963

Contrataciones por sexo y edad

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	546	1.228	1.774
35-55 años	371	796	1.167
> 55 años	11	11	22
Total	928	2.035	2.963

En lo que se refiere al Plan de Desvinculaciones de 2022, se han producido 678 bajas voluntarias. En cuanto al Plan de Jubilaciones Parciales 2022, han accedido 455 trabajadores.

Finalizaciones de la relación laboral

	2020	2021	2022
Desvinculaciones voluntarias	700	701	678
Jubilación	160	270	391
Finalización de contrato	201	56	189
Despido	5	9	3
Baja voluntaria	39	38	64
Fallecimiento / Incapacidad	56	67	45
Total	1.161	1.141	1.370

Finalizaciones de la relación laboral por sexo

	2020	2021	2022
Mujer	140	85	151
Hombre	1.021	1.056	1.219

Excedencias laborales

	2020	2021	2022
Excedencia a empresa participada	5	3	7
Excedencia voluntaria	2	6	16
Excedencia forzosa	4	3	2
Total	11	12	25

Despidos

Durante 2022 se han producido el despido de 3 hombres y ninguna mujer. Por categoría profesional dos personas son de conducción y una de comercial.

Despidos

		2020	2021	2022
Sexo	Mujeres	1	-	-
	Hombres	4	9	3
Edad	< 35 años	3	6	-
	35-55 años	2	1	2
	> 55 años	-	2	1
Categoría profesional	Estructura de Dirección	1	2	-
	Estructura de Apoyo	-	-	-
	Conducción	1	1	2
	Comercial	2	5	1
	Administración y Gestión	1	1	-
	Talleres	-	-	-

En Renfe la baja rotación de personal indica que las personas que trabajan en la compañía están satisfechas. La tasa de rotación de la plantilla en 2022 fue tan solo del 13,93%.

Tasa de rotación por segmento de sexo y edad

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	35,11	22,49	25,28
35-55 años	15,33	10,00	11,25
> 55 años	5,70	9,69	9,19
Total	18,56	12,87	13,93

Índice de rotación de la plantilla

	2020	2021	2022
Mujer	5,96	8,49	18,56
Hombre	5,84	8,15	12,87

Absentismo laboral

Horas	2020	2021	2022
Mujer	595.230	542.756	626.948
Hombre	2.693.243	2.137.876	2.224.095

Tasa de absentismo y jornadas perdidas

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Ratio de absentismo por accidente laboral ^(*)	1,38	1,20	1,22	1,15	0,75	0,76
Jornadas perdidas por accidente laboral ^(*)	17.128	92.081	9.591	45.794	7.260	31.799

^(*) Estos datos incluyen el absentismo generado por la COVID-19.

El tiempo medio de permanencia en Renfe es de 18,36 años. Cabe destacar que más del 39,88% llevan más de 25 años en la compañía.

Antigüedad media en Renfe

	Número
Menos de 10 años en la compañía	8.073
Entre 10 y 19 años en la compañía	1.496
Entre 20 y 29 años en la compañía	131
Entre 30 y 40 años en la compañía	4.098
Más de 40 años en la compañía	2.284

7.2. Liderazgo y talento

La gestión de las personas constituye uno de los elementos clave de la estrategia del Grupo Renfe, uno de los grupos públicos con mayores dimensiones y capital humano. Sus principales impactos laborales están relacionados con la calidad y estabilidad del empleo, la formación y desarrollo profesional, la atracción y retención del talento, la igualdad y la salud y seguridad laboral.

Durante 2022, se ha vuelto a la modalidad de trabajo presencial de la plantilla en su horario habitual, manteniendo las medidas y recomendaciones de seguridad sanitarias establecidas por el Grupo Renfe hasta llegar a una plena normalidad, siendo compatible con la modalidad de teletrabajo de la que se benefician actualmente más de 1.400 trabajadores.

Modelo de liderazgo

El liderazgo en Renfe está basado en la visión, misión valores de la compañía y regida por el Plan estratégico de Renfe 2019-2023 donde la transformación cultural es una de las 3 palancas estratégicas del Plan.

Dentro de esta transformación cultural los temas de diversidad de género, la multiculturalidad, la diversidad intergeneracional, la igualdad de oportunidad y la formación y el desarrollo profesional de sus empleados son estratégicos para la compañía.

Mentoring. Renfe Yo Te Llevo

El Programa de Mentoring "Renfe Yo Te Llevo" es una acción que conecta a profesionales seniors con otros en pleno desarrollo de su carrera para compartir experiencias, evitar la pérdida de conocimiento y estar mejor preparados para el futuro.

El objetivo principal de este proyecto, que forma parte del Plan Estratégico, es traspasar el conocimiento de áreas claves de la compañía de profesionales con una larga experiencia, a profesionales más jóvenes que puedan incorporar ese aprendizaje y esa cultura generados a lo largo de los años, de forma que puedan aplicarlo en el desarrollo de su desempeño profesional. El desarrollo del programa está focalizado en 3 áreas: operaciones ferroviarias, estrategia comercial e igualdad. Durante 2022, 104 profesionales pertenecientes a las diferentes Sociedades del Grupo han participado en los programas de estrategia comercial y operaciones ferroviarias.

Atracción del talento

El Grupo Renfe realiza una gestión de la plantilla identificando y desarrollando el talento, tanto interno como externo, asegurando las necesidades estratégicas de la compañía y el desarrollo profesional de las personas que la forman.

Asimismo, Renfe ha participado en la Feria Aula en Madrid y *Saló de l'Ensenyament* de Barcelona para promocionar nuestra oferta formativa y laboral. Los objetivos que persigue la compañía con su presencia en estas ferias son los de captar a nuevos estudiantes para futuras promociones del Curso de Maquinistas de la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones de Renfe, dar a conocer el Ciclo de Grado Medio de Formación Profesional de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, impartido diversas Comunidades Autónomas en colaboración con la Escuela Técnica Profesional de Mantenimiento de Renfe. De esta manera se difunde las diferentes vías de entrada a Grupo Renfe desde otros estudios o titulaciones atrayendo talento a la compañía.

También, Renfe han continuado poniendo el acento en que puestos de trabajo como los de maquinista u operador de mantenimiento no son sólo masculinos, y que cada vez más mujeres se decantan por ellos, por lo que animará a todas las estudiantes que se acerquen al stand a elegir una de estas profesiones en el futuro.

7.3. Gestión de personas

Organización del trabajo

La jornada en el Grupo Renfe, con carácter general, es de 1.536 horas, en cómputo anual, 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 ésta 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.

Teletrabajo en Renfe

El Grupo Renfe dispone de un acuerdo que regula el trabajo a distancia en la compañía consensuando un modelo de trabajo híbrido, flexible y beneficioso, tanto para la empresa como para sus profesionales, y de acuerdo con lo establecido por la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia. El número de trabajadores acogidos al teletrabajo en 2022 asciende a 1.440 personas.

Asimismo, Renfe reconoce en su III convenio colectivo el derecho a la desconexión digital de la plantilla, como un elemento fundamental para lograr una mejor ordenación del tiempo de trabajo en aras del respeto de la vida privada, mejorar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y contribuir a la optimización de la salud laboral.

Política retributiva

El principal objetivo de la política retributiva del Grupo Renfe es retener, atraer y motivar a los profesionales de la compañía, asegurando el mantenimiento de la equidad interna y estableciendo una remuneración acorde con las mejores prácticas del mercado.

El sistema retributivo del grupo Renfe cumple, de manera transversal y completa, con la aplicación efectiva del principio de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, tal y como se recoge en la auditoría retributiva realizada, que forma parte del II Plan de Igualdad del Grupo Renfe, inscrito en el registro correspondiente.

Retribución flexible

Se trata de un sistema de compensación mediante el cual cada persona decide, voluntariamente, cómo percibe parte de su retribución salarial para adaptarla a sus necesidades personales y familiares.

La retribución flexible de Renfe incluye tarjeta de comida, tarjeta transporte, seguro de salud y ticket de guardería. En 2022, 2.277 profesionales de Renfe se han adherido a la retribución flexible alcanzando el 16,31% % de la plantilla.

Horas extraordinarias

A través de los diferentes Convenios Colectivos, la Dirección y el Comité General de Empresa han trabajado en la necesidad de reducir al mínimo imprescindible hasta llegar a su eliminación la realización de horas extraordinarias, mediante el establecimiento de sistemas de organización del trabajo que posibiliten una mejora permanente.

Así, en caso de la necesidad de realización de horas extraordinarias, los empleados podrán disfrutar de días de descanso como compensación a estas horas extra.

Brecha Salarial

Para realizar el cálculo de la retribución media del Grupo Renfe se ha tenido en cuenta toda la plantilla, excepto aquellos que están en Arabia y que no son expatriados de nuestro grupo, es decir, los nacionales de Arabia, ya que las retribuciones de estos se llevan desde la Sucursal de Renfe en Arabia Saudí (Renfe KSA).

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 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 diferencia salarial del Grupo Renfe en el año 2022 fue del 1,15%.



Remuneración

2022							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección	Dirección	68.722	63.012	8,31%	1077	6,95%	0,58%
Estructura de Apoyo	Técnicos	45.852	44.146	3,72%	963	6,21%	0,23%
Gestión	Mandos Intermedios	36.829	37.935	-3,00%	306	1,97%	-0,06%
	Operador Especializado	37.726	38.224	-1,32%	94	0,61%	-0,01%
	Operador	36.325	36.905	-1,60%	317	2,05%	-0,03%
Conducción	Mandos Intermedios	65.099	65.477	-0,58%	330	2,13%	-0,01%
	Maquinista Jefe de Tren	66.846	65.339	2,25%	1971	12,72%	0,29%
	Maquinista	53.368	51.404	3,68%	2101	13,56%	0,50%
	Maquinista de Entrada	39.720	40.116	-1,00%	1248	8,05%	-0,08%
Comercial	Mandos Intermedios	40.177	40.651	-1,18%	338	2,18%	-0,03%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	48.140	45.639	5,20%	176	1,14%	0,06%
	Operador Especializado	43.874	43.910	-0,08%	1671	10,78%	-0,01%
	Operador	35.741	35.328	1,15%	856	5,52%	0,06%
	Operador de Entrada	30.828	30.384	1,44%	207	1,34%	0,02%
	Operador de Ingreso	21.046	21.171	-0,59%	1196	7,72%	-0,05%
Talleres	Mandos Intermedios	44.434	54.155	-21,88%	143	0,92%	-0,20%
	Operador Especializado	42.443	45.851	-8,03%	415	2,68%	-0,22%
	Operador	38.024	37.065	2,52%	1078	6,96%	0,18%
	Operador de Entrada	34.428	33.319	3,22%	349	2,25%	0,07%
	Operador de Ingreso	23.076	23.859	-3,39%	659	4,25%	-0,14%

La retribución de la plantilla se corresponde con los salarios establecidos y publicados en las tablas salariales del Convenio Colectivo de la empresa, que establece que a igualdad de puesto y/o funciones, igualdad de salario. No obstante, la diferencia retributiva media por categorías entre ambos sexos viene determinada, entre otros factores, por la mayor antigüedad de los hombres frente a las mujeres.

(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe

Remuneración

2021								
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha	
Estructura Dirección ^(*)	Dirección	66.927	60.391	9,77%	981	7,03%	0,69%	
Estructura de Apoyo	Técnicos	47.702	44.155	7,44%	927	6,64%	0,49%	
Gestión	Mandos Intermedios	39.891	38.309	3,96%	356	2,55%	0,10%	
	Operador Especializado	38.279	39.139	-2,25%	105	0,75%	-0,02%	
	Operador	36.948	36.821	0,34%	353	2,53%	0,01%	
Conducción	Mandos Intermedios	62.295	60.181	3,39%	338	2,42%	0,08%	
	Maquinista Jefe de Tren	62.601	63.106	-0,81%	2.410	17,27%	-0,14%	
	Maquinista	49.043	49.731	-1,40%	2.028	14,53%	-0,20%	
	Maquinista de Entrada	36.392	36.504	-0,31%	403	2,89%	-0,01%	
Comercial	Mandos Intermedios	44.076	41.007	6,96%	358	2,57%	0,18%	
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	50.196	50.682	-0,97%	196	1,40%	-0,01%	
	Operador Especializado	46.375	43.505	6,19%	1.567	11,23%	0,69%	
	Operador	37.778	38.195	-1,10%	823	5,90%	-0,07%	
	Operador de Entrada	28.758	30.806	-7,12%	163	1,17%	-0,08%	
	Operador de Ingreso	21.448	21.863	-1,93%	559	4,01%	-0,08%	
Talleres	Mandos Intermedios	45.640	50.453	-10,55%	150	1,07%	-0,11%	
	Operador Especializado	45.395	43.483	4,21%	384	2,75%	0,12%	
	Operador	40.395	39.628	1,90%	1.228	8,80%	0,17%	
	Operador de Entrada	32.599	34.679	-6,38%	217	1,55%	-0,10%	
	Operador de Ingreso	24.091	23.588	2,09%	409	2,93%	0,06%	

^(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe

Remuneración media por grupo profesional, edad y sexo

2022												
En euros	Estructura de Dirección ^(*)		Estructura de Apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 35 años	57.576	50.814	38.637	36.921	39.882	40.395	52.384	50.423	28.267	28.840	27.830	27.335
35-55 años	68.190	61.014	45.475	45.094	40.110	38.518	57.824	53.335	41.369	35.313	33.240	37.384
> 55 años	69.209	68.603	47.045	46.802	35.892	37.059	66.405	65.891	40.914	38.473	39.157	37.111

2021												
En euros	Estructura de Dirección ^(*)		Estructura de Apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 35 años	57.689	46.941	40.578	35.543	35.802	38.768	51.042	50.026	28.804	29.082	27.079	24.376
35-55 años	64.148	57.709	44.866	44.746	38.879	36.821	58.686	56.739	39.981	33.651	34.453	37.279
> 55 años	67.569	66.394	45.564	42.833	34.804	36.003	62.635	64.474	39.181	37.888	40.401	38.530

^(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe



7.4. Formación

El Plan de Formación se constituye como una herramienta al servicio de la estrategia del Grupo, integrando las diversas líneas estratégicas con las necesidades derivadas del entorno y la situación empresarial. Tiene dos componentes sobre los que se estructura: la definición de las iniciativas de formación de cada ámbito de negocio o especialidad empresarial y el volumen de actividad asociada a esas acciones en términos de personas y horas de formación.

Tipología de los contenidos

Toda la actividad que se recoge en el Plan de Formación de Renfe forma parte de un catálogo, donde se encuentran los cursos organizados por materias y de cada materia se establecen cursos bases y específicos cuyos contenidos, objetivos, destinatarios y criterios de selección, metodología y recursos propios, están en consonancia con la materia a la que pertenecen.

La oferta de formación se plantea entorno a tres itinerarios respecto a la mayor o menor duración de la actividad: programas, cursos y jornadas.

PROGRAMAS / CURSOS / JORNADAS		
Habilidades y competencias empresariales	DESARROLLO PROGRAMA IMPULSA- ACELERA- CONSOLIDA	PROYECTOS INTERNACIONALES
Competencias ferroviarias	ESCUELAS TÉCNICAS CONDUCCIÓN, MANTENIMIENTO, OPERACIONES, SEGURIDAD FORMACIÓN PROFESIONAL DUAL, CONVENIOS, FCT	ESPECIALIZACIÓN TÉCNICA FERROCARRIL
Competencias transversales	IDIOMAS EXPERIENCIA DE CLIENTE EXPERIENCIA DE EMPLEADO FORMACIÓN DE FORMADORES	RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL TRANSFORMACIÓN DIGITAL SALUD LABORAL – PRL AUTOPROTECCIÓN

El objetivo es disponer de una oferta formativa que permita construir un catálogo en el que representar el conjunto de itinerarios de aprendizaje a nivel general, para directivos, estructura de apoyo y personal operativo. Además, este catálogo se pone a disposición del colectivo de empleados para asegurar su conocimiento y su cumplimiento en la parte de formación obligatoria: Prevención de Riesgos Laborales, Autoprotección, Seguridad Informática y "Compliance" Penal.

Principales magnitudes de formación

Horas y promedio de horas de formación por género

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Horas	52.928	525.322	132.381	1.026.211	295.476	1.308.277
Promedio de horas	23,60	43,15	53,48	85,41	90,64	102,03

Inversión en formación

	2020		2021		2022	
	Miles de euros					
Inversión	4.645,80		6.412,19		8.451,70	

Horas y promedio de horas de formación por categoría profesional

	2020		2021		2022	
	Horas	Promedio	Horas	Promedio	Horas	Promedio
Estructura Dirección	11.778	12,44	42.373	43,19	46.200	42,90
Estructura de Apoyo	17.825	21,47	54.515	58,80	47.466	49,29
Conducción	467.589	87,65	864.905	164,25	1.166.276	206,42
Comercial	43.726	11,53	66.589	18,16	180.776	40,68
Administración y Gestión	7.227	6,70	52.495	41,30	119.293	91,48
Talleres	29.995	12,29	77.715	32,54	43.742	16,54

Horas de formación por modalidad y materia

	2020		2021		2022	
	Presencial	Presencial	Online	Presencial	Online	
Comercial	19.616	22.634	204	63.002	-	
Fabricación y mantenimiento	25.008	58.830	-	34.945	-	
Habilidades	34.475	105.345	47.586	61.284	52.011	
Seguridad Integral	499.151	851.454	468	1.246.434	40.740	
Proyectos internacionales	-	72.071	-	105.337	-	
Total	578.250	1.110.334	48.258	1.511.002	92.751	

Formación en idiomas. Número de profesionales

	One-to-one,	Presencial / virtual	Telefónica	E-learning	Total
Inglés	9	157	153	295	614
Francés	-	12	6	39	57
Alemán	-	-	-	6	6

Formación en salud y prevención

	2021		2022	
	Participantes	Horas	Participantes	Horas
Formación Continua	1.306	7.941	2.133	14.078
Formación Inicial	777	4.365	2.157	10.495
Formación Coyuntural	53	212	56	273
Formación on Line ^(*)	36	141	1.273	33.098
Total	2.172	12.659	5.619	57.944

^(*) Formación en prevención de riesgos laborales del teletrabajo.

Campus Virtual Renfe

En 2022 se ha puesto en marcha la nueva plataforma de formación online Campus Virtual Renfe. Esta plataforma permite gestionar todos los cursos y acciones de aprendizaje online y mejorar la oferta formativa disponible para los profesionales del Grupo Renfe.

La puesta en marcha de la plataforma de formación online Campus Virtual Renfe forma parte del Plan Estratégico del Grupo Renfe, que se basa en la transformación digital como uno de sus pilares clave y fija la promoción de la formación como uno de los cinco objetivos principales.

Avanzando en dicha transformación digital de la compañía, nuestro objetivo fundamental es nutrir de contenido el Campus Virtual Renfe, así como, de hacer partícipes a todos los trabajadores del Grupo de crear una Cultura de la Formación dentro de la empresa.

Dispondremos de un amplio catálogo de cursos online sobre habilidades transversales, cuya publicación ha arrancado con 12 cursos dirigidos al colectivo de los "jefes inmediatos o managers", que son todos aquellos que tienen personal funcionalmente adscrito. Durante el 2023 se irá ampliando progresivamente la disponibilidad de cursos a toda la plantilla, con un planteamiento de acceso libre y voluntario a los mismos hasta completar 100 cursos. Estos cursos de "mercado" se van a complementar con cursos online contruidos a medida sobre

nuestro conocimiento experto ferroviario (fundamentalmente en los ámbitos de Conducción, Seguridad Integral, Comercial y Mantenimiento de Material) vinculado, sobre todo, a la formación específica de los negocios. Para acometer esta labor, se está trabajando en la adjudicación de este servicio, a un proveedor especializado que nos permita adaptar todos los contenidos a este formato.

Lo que ya es una realidad, es el nuevo entorno de aprendizaje colaborativo SocialForm, que permitirá a los profesionales del grupo compartir sus conocimientos y experiencias en los distintos grupos de expertos, y donde se podrán utilizar todo tipo de recursos: videos, píldoras formativas, documentación, normativa, etc., generados por los participantes. El primer grupo está formado por gestores de Formación de Successfactors y Fundae, y ya tenemos planificada la creación del entorno de 50 nuevos grupos en el primer semestre del 2023 (Experiencia de Cliente, Formación de Formadores, Mantenimiento de Material, etc.)

Experiencia de cliente

El Programa de Formación en Experiencia de Cliente, es un ambicioso plan formativo, dirigido a todo el equipo directivo de la compañía y a diferentes perfiles profesionales, que tiene como objetivo crear una cultura de experiencia de cliente transversal a todas las áreas del Grupo, cumpliendo uno de los pilares de nuestro Plan Estratégico: poner al cliente en el centro de nuestra actividad.

En el año 2022 se han impartido 23.203 horas de formación entre 1.162 asistentes totales por la Escuela de Organización Industrial (EOI).

La formación en Experiencia de cliente se estructura en tres programas: estrategia, expertos y formadores, configurando una formación a medida que combina metodologías presencial, mixta y virtual.

- Programa de Estrategia en Experiencia de Cliente, que imparte una visión global y estratégica, y está dirigido a los responsables de direcciones, áreas y negocios, vinculados o no vinculados directamente con la prestación de servicios a clientes.
- Programa de Experto en Experiencia de Cliente, que formará a directivos especializados.
- Programa para Formación de Formadores en Experiencia de Cliente.

Para seguir con esta formación en 2023, hemos licitado la continuación de este programa y un nuevo Programa de Formación en Experiencia de empleado, dirigido a perfiles de dirección y gestión de personas, con mayor enfoque en el área de Recursos Humanos.

Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones

La Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones (ETPCO), como Centro Homologado de Formación de personal ferroviario del Grupo Renfe, en el ámbito de sus competencias, desarrolla durante el año los programas de formación de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, a

partir de los contenidos establecidos por sus responsables de seguridad, supervisando la formación impartida referente a los títulos habilitantes y reciclajes del personal de conducción del Grupo Renfe.

De manera destacable se encuentra la formación para conseguir la certificación de maquinista que permite la conducción de trenes en la Red Ferroviaria de Interés General impartida por la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones, siendo necesarias al menos 1.150 horas para poder optar a dicha cualificación. Estos cursos permiten a los aspirantes presentarse a los exámenes convocados por la AESF para la obtención de la licencia de maquinista y el diploma de conducción. Tras superar estas pruebas, los aspirantes pueden participar en los procesos de selección de personal de conducción que realiza el Grupo Renfe u otras empresas ferroviarias del sector. Durante 2022, ha finalizado la 14ª promoción de aspirantes a maquinistas con 300 alumnos. Este mismo año se inició la 15ª promoción, donde se matricularon 306 alumnos. A finales de diciembre comenzó el proceso de matriculación de la 16ª promoción, con 305 plazas disponibles.

En línea con el Plan Estratégico en materia de transformación digital, la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones está llevando a cabo el proceso de actualización parcial de la red de simuladores de conducción, incorporando diversas funcionalidades y mejoras tecnológicas. Se ha realizado un nuevo catálogo de ejercicios incorporando situaciones basadas en el Retorno de la Experiencia y se continúa trabajando sobre modelos formativos digitales de apoyo a la formación.

Relacionado con las competencias de la ETPCO, contamos con la formación instruida a personal de entidades ferroviarias y alumnos de centros de formación externos al Grupo Renfe, como Continental Rail, Ilsa, Cetren, Ceff, Medway, Adif... con más de 350 alumnos formados. La formación ofertada a entidades externas está supeditada a los recursos disponibles del Grupo.

En cuanto al proceso de Internacionalización en el que se encuentra inmerso la compañía, la Escuela Técnica colabora ofreciendo soporte en los procesos de formación de los proyectos internacionales. En el mes de diciembre de 2022 se ha comenzado la formación del primer grupo de 25 maquinistas para el proyecto Tren Maya. Hay que tener en cuenta que para 2028 el Grupo tiene como objetivo que el 10% del total de ingresos provenga de proyectos internacionales.

Formación Profesional dual y Formación en Centros de trabajos (FCT)

Renfe colabora desde el 2013 de forma activa con el sistema educativo en la implantación del Ciclo Formativo de Grado Medio de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, impartido en modalidad Dual (prácticas remuneradas) y Ordinaria (prácticas no remuneradas FCT), así como en la realización de prácticas no remuneradas (FCT) de otros módulos formativos.

Renfe dispone de Convenios de colaboración en Cataluña, Castilla y León, Andalucía y Madrid para la implantación del Título de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario. El ciclo se imparte

en un total de 7 centros (5 públicos y 2 privados), desde donde acude parte de su alumnado a realizar prácticas a nuestras instalaciones.

Toda esta actividad se desarrolla a través de la ETPM (Escuela Técnica Profesional de Mantenimiento) con la que colaboramos estrechamente

En 2022 se han renovado los Convenios con Cataluña, Castilla y León y Andalucía para las próximas 3 promociones y se ha puesto en marcha este ciclo en Miranda de Ebro.

Por otro lado, también colaboramos con el sistema educativo en la Formación en Centros de Trabajo (prácticas no renumeradas) de alumnos/as procedentes de varias titulaciones.

Con un total de 51 alumnos/as, 32 de FP DUAL y 19 procedentes de FP FCT, Renfe ha mostrado su compromiso con el impulso de la formación técnica profesional.

Jornadas de acogida de los nuevos empleados

Durante todo el año 2022 se han organizado un total de 15 acogidas, estando 11 de ellas dirigidas a 1.119 Becarios de diferentes colectivos: Conducción (534), Comercial (375) y Fabricación y Mantenimiento (210); y las 4 restantes a los 138 nuevos empleados de Estructura de Apoyo y Dirección. Estas acciones de bienvenida al Grupo Renfe han continuado con las acciones de formación obligatorias definidas por cada área de actividad.

7.5. Diálogo social

Las relaciones laborales en Renfe están basadas en el diálogo y el encuentro con la representación sindical de los trabajadores a través de diversas comisiones, grupos de trabajo y mesas técnicas que existen.

Representación de la plantilla

El Comité General del Grupo Renfe es el interlocutor válido para el tratamiento de temas de carácter general y de la negociación colectiva. Está formado por 13 titulares y 8 suplentes, distribuidos proporcionalmente según los miembros de comité obtenidos en el último proceso electoral. Tiene 4 representantes SEMAF, 3 CCOO, 3 UGT, 2 CGT Y 1 SF-Intersindical.

Cabe destacar, que la plantilla de Renfe está representada en el Consejo de Administración de la compañía con un representante por SEMAF, CCOO y UGT, las organizaciones sindicales más representativas.

III Convenio Colectivo del Grupo Renfe

En 2022 se ha firmado un preacuerdo de III Convenio Colectivo del Grupo Renfe, para los próximos tres años, que está pendiente de la autorización administrativa correspondiente.

Este Convenio quiere poner el foco en aspectos donde se establece la subida salarial anual, la mejora de los estándares de calidad formativos, con la creación del ‘maquinista instructor’, y en la mejora de aspectos relacionados con la reducción de la jornada en su cómputo anual.

Empleados en Convenio Colectivo

	2020		2021		2022	
	Empleados	%	Empleados	%	Empleados	%
Incluidos en Convenio	13.469	93,43	13.509	93,23	15.005	93,30
Excluidos del Convenios	947	6,57	981	6,77	1.077	6,70

7.6. Clima Laboral

Voz en on

Es un proyecto cuyo propósito principal es escuchar y dar voz a los profesionales del Grupo Renfe para conocer su experiencia y expectativas en el momento de cambio que vive nuestra empresa.



Más de 1.000 profesionales del Grupo han participado en diversas sesiones donde han compartido ideas, opiniones y experiencias sobre diferentes temas relacionados con la organización.

Mediante estas sesiones se ha obtenido el índice de satisfacción en 2022 del Grupo Renfe y la compañía ha desarrollado un Plan de Acción que tiene como objetivo mejorar los indicadores y datos obtenidos en el estudio de compromiso y dar respuesta al proyecto de transformación cultural recogido en el Plan Estratégico de Renfe.

Diversidad

Para ello se pretende potenciar la diversidad de género, la multiculturalidad y la diversidad intergeneracional en el Grupo Renfe, con el objetivo 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 este conocimiento se pierda.

II Plan de igualdad

Este plan, que engloba a la totalidad de su plantilla y tiene una vigencia temporal de cuatro años, incluye la aplicación de acciones y medidas en todas las Sociedades que conforman el Grupo Renfe y ámbitos geográficos donde las diferentes empresas del Grupo operan.

Las áreas de acción son el acceso al Grupo Renfe, condiciones de trabajo y carrera profesional, formación, comunicación y sensibilización, lenguaje e imagen no sexista, tiempo de trabajo, conciliación y corresponsabilidad, retribuciones, salud laboral y prevención de riesgos laborales, y violencia de género.

Además, el plan es un documento dinámico, participativo, flexible y abierto a posibles cambios en la medida que se detecten necesidades en el seguimiento y evaluación de las medidas aplicadas. Para ello, se ha creado el Observatorio de Igualdad de Género, cuya finalidad será la de detectar, analizar y proponer mejoras para corregir situaciones de desigualdad entre hombres y mujeres en la empresa.

Protocolo para la prevención y el tratamiento de los casos de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral

Este protocolo, se aplica a todos los profesionales del Grupo Renfe y tiene por objeto prevenir y eliminar las situaciones constitutivas de acoso, a través del procedimiento de actuación que se sigue ante este tipo de situaciones. Además, se informa sobre este protocolo a las empresas concurrentes contratadas por Renfe que desarrollen su actividad en los centros de trabajo de la compañía.

Se trata de un procedimiento ágil y rápido, que consta de varias fases, está basado en la objetividad de los hechos denunciados y en la especial protección que se presta a la intimidad, confidencialidad y dignidad de todas las personas implicadas.

Este protocolo está publicado en la intranet de la compañía para su conocimiento por todos los profesionales del Grupo Renfe. Además, las personas que se incorporan a trabajar en Renfe, en sus jornadas de acogida, reciben formación sobre este protocolo de acoso.

Cabe destacar que, durante la vigencia del II Plan de Igualdad, se revisará y actualizará este protocolo, para adaptarlo y adecuarlo a la realidad actual, con la finalidad de erradicar las situaciones de violencia.

En el año 2022 no se han realizado denuncias sobre casos de acoso sexual, acoso moral, y acoso por razón de sexo.

Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe

El Observatorio de Igualdad de Género del Grupo Renfe, grupo de trabajo técnico de apoyo a la Mesa de Igualdad, ha elaborado una Guía de Comunicación Inclusiva que va a servir de referencia para la utilización de un lenguaje inclusivo y no sexista.



Avanzar en la implantación de una comunicación inclusiva mediante la utilización de un lenguaje e imagen no sexista va a permitir a la compañía visibilizar a las mujeres en los textos e imágenes de la empresa, sin contenidos estereotipados.

La utilización de un sistema de comunicación inclusiva es determinante para:

- Mostrar una imagen coherente con el compromiso con la igualdad de oportunidades en la empresa.
- Visibilizar la presencia y participación de mujeres en la empresa.
- Sensibilizar en igualdad, tanto en la empresa como hacia el exterior.
- Promover la reflexión, sirviendo como modelo de expresión verbal y escrita.
- Contribuir al desarrollo de la sociedad como parte de la Responsabilidad Social Empresarial.

Red de mujeres



Esta red es una iniciativa abierta al conjunto de la plantilla y quiere nutrirse de las aportaciones, dando el protagonismo a las personas que la conforman.

Esta red nace para favorecer el intercambio de experiencias entre las mujeres y hombres que forman parte de la empresa, promocionar el talento femenino y derribar los estereotipos de género asociados a la actividad ferroviaria y a determinadas profesiones.

A partir de las actividades que se desarrollen por parte de esta Red, se pretende avanzar en los siguientes objetivos:

- Contribuir a la visibilidad y participación de las mujeres en la vida profesional de la empresa mediante proyectos que pongan en valor sus competencias.
- Empoderar a la mujer de Renfe y destacar su contribución al valor de la empresa.
- Fomentar las profesiones de Renfe entre las nuevas generaciones de niñas y jóvenes.
- Impulsar el cambio cultural en favor de la igualdad entre mujeres y hombres de forma inclusiva y en beneficio del desarrollo social y económico común.

Conciliación de la vida profesional, personal y familiar

Cabe destacar en 2022, en el III convenio Colectivo, la regulación del procedimiento para el uso de la bolsa horaria del 5% de la jornada anual para la adopción de medidas de conciliación para el cuidado y atención de mayores, personas con discapacidad e hijos menores. Asimismo, también se regula que permiso por cuidado del menor lactante. Estas acciones se complementan con las ya existentes de la Normativa Laboral del Grupo:

- Horario Flexible.
- Posibilidad de elección de turnos.
- Jornada continuada.
- Preferencia en la elaboración de los calendarios vacacionales.
- Teletrabajo.
- 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.

Excedencias laborales

	2020	2021	2022
Excedencia cuidados familiares	8	6	10
Excedencia maternidad / paternidad	6	7	9
Total	14	13	19

Beneficios Sociales

El programa de beneficios sociales de Renfe contribuye a aumentar el bienestar sociolaboral de la plantilla. Los profesionales de Renfe y sus familias pudieron disfrutar de la reducción en el precio de los billetes de tren; campañas de salud y medicina preventiva; ayudas económicas para gastos ópticos, auditivos, logopedia, odontológicos, fisioterapia, etc.; además de disponer de un seguro colectivo de vida y accidente; la posibilidad de obtener anticipos sin intereses y/o ayudas por hijos con discapacidad cognitiva, etc., entre otras.



7.7. Entorno de trabajo seguro y saludable

La prevención de riesgos laborales está integrada en sus procesos técnicos, en su organización y en sus condiciones de trabajo, incluyendo la modalidad del trabajo a distancia, de todos los profesionales del Grupo Renfe.

Indicadores de accidentes laborales

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Frecuencia (con baja) ^(*)	12,71	12,53	13,64	16,91	9,83	16,17
	12,55		16,37		14,75	

^(*) N° de accidentes de trabajo con baja (no in itinere) / N° de horas trabajadas x 1.000.000.

	2020		2021		2022	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Mujeres	Hombres
Gravedad ^(*)	0,66	0,77	0,76	0,61	0,60	0,76
	0,68		0,73		0,73	

^(*) N° de jornadas perdidas por accidente de trabajo (no in itinere) / horas trabajadas x 1.000.

Enfermedades profesionales y accidentes laborales

	2020		2021		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Enfermedades profesionales	2	7	1	8	1	4
Total	9		9		5	
Accidentes laborales	85	622	91	631	83	632
Total	707		722		715	
Víctimas mortales por accidente laboral no traumático	-	2	-	-	-	-
Total	2		-		-	

Prevención de riesgos laborales

El Plan de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) es la herramienta principal en esta materia, junto con la realización de las evaluaciones de riesgos y la planificación preventiva que resulte de la citada evaluación. En 2022 se ha publicado la quinta edición de dicho plan, impulsando de esta forma la cultura preventiva y la integración de la PRL en el conjunto del Grupo Renfe. Esta nueva edición recoge la nueva configuración del Servicio de Prevención Mancomunado, tras la integración de los miembros del Servicio de Prevención de la Sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento en la Entidad Pública Empresarial.

Este plan fue objeto de consulta y participación con la representación legal de los trabajadores que, además de cumplir con lo previsto legalmente en este aspecto, contribuye a enriquecer su contenido de manera transversal. Hay que destacar que fue aprobado por todas las organizaciones sindicales en el seno del Comité General de Seguridad y Salud del Grupo Renfe.

Auditoría Legal del Sistema de Gestión de PRL

Durante el año 2022 se ha llevado a cabo la auditoría reglamentaria del sistema de gestión documental del Grupo Renfe. Durante la auditoría se han realizado un total de 23 visitas a centros de trabajo con diversidad de actividades, concurrencia de empresas contratistas y número de trabajadores. El equipo auditor ha emitido un informe del sistema de gestión de la prevención por cada una de las 4 Sociedades y la Entidad Pública Empresarial, donde se analiza el estado actual

de la integración de la prevención de riesgos laborales en la empresa, así como, las fortalezas y oportunidades de mejora para poder avanzar aún más en esta materia.

Programa de Apoyo al Empleado (PAE)

En Renfe nos preocupamos por el bienestar psicológico y emocional de nuestros empleados y empleadas. Por eso, la compañía ha puesto a disposición de todos los profesionales una nueva plataforma de escucha y apoyo psicológico para ayudar a entrenar las cuatro áreas del bienestar: psicoemocional, familia, deporte y social. Esta nueva plataforma es gratuita, anónima y confidencial de apoyo al empleado que buscan cuidar de su bienestar psicológico sintiéndose bien en cada momento y ayudándole a mantener un cerebro positivo.

También, está a su disposición un número de teléfono gratuito al que pueden llamar a cualquier hora los siete días de la semana en caso de necesitar asistencia psicológica.

Salud para empleados

Las campañas de medicina preventiva del Grupo tienen como objetivo prevenir ante ciertas enfermedades o patologías a todos los profesionales del Grupo Renfe.

En 2022, a las seis campañas de prevención ya existentes, se ha sumado la de salud dermatológica para detección y diagnóstico de lesiones precancerosas y cancerosas de la piel.

Campañas de salud para empleados

	2020 ^(*)	2021	2022
Colorrectal	129	410	386
Oftalmológica	417	582	705
Ginecológica	111	275	318
Salud ósea	189	264	299
Cardiología	270	601	545
Urología	346	571	556
Vacunación Antigripal	1405	1.420	1.183
Dermatológica	-	-	530
Total	2.867	4.123	4.523

^(*) Las campañas de salud se vieron afectadas por las medidas adoptadas para hacer frente a la pandemia.

Asimismo, este año se han desarrollado diversas jornadas de Bienestar físico y emocional para la plantilla del Grupo Renfe con el objetivo de mejorar su inteligencia emocional, promover buenos hábitos de alimentación, descanso y actividad física, incluyendo la práctica de ejercicios de estiramientos para favorecer una adecuada higiene postural, uniendo así la parte física y la psicológica. La continuidad de estos cursos se ha visto reforzada con la impartición de talleres de espalda y relajación, con los que se pretende educar en la adopción de hábitos de higiene postural saludable, que ayuden a prevenir la aparición de posibles patologías.



8. SOSTENIBILIDAD EMPRESARIAL



8. Sostenibilidad empresarial (ASG)

Renfe entiende la Sostenibilidad Empresarial como la responsabilidad que le corresponde por el impacto de su actividad en la sociedad.

Para cumplir con esta responsabilidad, Renfe integra las preocupaciones sociales, medioambientales, éticas, sobre derechos humanos y de los grupos de interés en su negocio diario y en las relaciones con ellos.

En el caso particular de Renfe, esta Sostenibilidad Empresarial está acoplada a un eje fundamental de su estrategia: su crecimiento.

8.1. Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma

El transporte (movilidad y logística) es el sector económico que genera más gases de efecto invernadero, con un 27% del total de las emisiones de la UE (29% en España), poniendo en cuestión los objetivos globales de reducción de Emisiones de Efecto Invernadero (GEI) en la Unión Europea.

El primer objetivo empresarial y ambiental de Renfe es sumar más clientes a una movilidad y una logística sostenible nucleada por el tren, mediante un esfuerzo de gestión, de innovación, de digitalización, permitiéndoles reducir su huella particular de carbono, su impacto ambiental, y aumentar la sostenibilidad de sus desplazamientos y de sus negocios sin menoscabo de la naturaleza, sino todo lo contrario.

El Grupo Renfe asume los objetivos climáticos establecidos por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) en 2019:

- Reconociendo la importancia crítica de tomar medidas inmediatas para un futuro más sostenible.
- Reconociendo el papel central de los ferrocarriles en la lucha contra el cambio climático.

Como miembro de la comunidad mundial de operadores ferroviarios y administradores de infraestructura se compromete a asumir un papel de liderazgo en las acciones para mitigar el cambio climático, reduciendo la huella de carbono de la empresa y apoyando el cambio hacia un equilibrio de modos de transporte más sostenible.

Para lograr esto está comprometida a:

1. Reducir el consumo específico de energía y las emisiones de CO₂ de la empresa respecto a 1990, y con ello contribuir al "Desafío del Transporte Ferroviario Bajo en Carbono" de la UIC, presentado en 2014 en la Cumbre del Clima de Naciones Unidas, y al Compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria de UIC, firmado en 2019;
2. Neutralidad de carbono en 2050;
3. Contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

El cumplimiento del objetivo climático del Grupo se hace mediante el seguimiento de la intensidad de Carbono de su energía de tracción, según se recoge en la Ficha 330 de UIC.

El propósito durante este ejercicio ha sido fortalecer su línea estratégica: priorizar e incrementar el consumo de la energía limpia, con electricidad ciento por ciento renovable, usada con la mayor eficiencia, recuperando e incluso mejorando cifras anteriores a la pandemia. En 2022 el Grupo Renfe generó 4,77 gramos de CO₂ por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de la historia de Renfe con una reducción del 89,33% respecto a 1990, año de cómputo de Kioto, superando muy ampliamente el objetivo intermedio de UIC para 203 de una reducción del 55% respecto al mismo año.

Renfe también avanzó en su eficiencia energética al revertir la tendencia creciente generada por la crisis COVID, alcanzando también un consumo mínimo récord por unidad transportada de 92,64 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente en este informe por primera vez, siguen las mismas tendencias.

La flota de trenes pertenecientes a Renfe configura el sistema de transporte de viajeros y mercancías que menos energía consume por unidad transportada. Con niveles mínimos de emisiones de CO₂, contribuyendo también a reducir la contaminación local en las áreas urbanas. Al mismo tiempo, Renfe ha invertido en disminuir el impacto acústico de sus trenes para evitar alteraciones en entornos naturales y urbanos.

Con tan bajas emisiones unitarias, Renfe se ha convertido para sus clientes en un Proveedor de Sostenibilidad, en línea con las orientaciones del Pacto Verde Europeo.

La actividad del Grupo Renfe, según establece la normativa europea, contribuye de forma sustancial a la mitigación del Cambio Climático, sin causar perjuicio significativo a los demás objetivos ambientales de la UE.

Según está definido en las Finanzas Sostenibles europeas, Renfe realiza actividades económicas alineadas con la Taxonomía ambiental de la Unión Europea (Cambio Climático, actividades 6.1, 6.2, 6.3), con una contribución sostenible directa del 99,68 % de su volumen de actividad principal (movilidad y logística) ligada a tales objetivos.

8.2. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales.

Renfe está comprometida en desarrollar los instrumentos de gestión que rebajen, e incluso eliminen, los actuales riesgos energéticos y ambientales corporativos.

Para lograrlo, inició en 2022 dos acciones estratégicas: Diagnóstico Ambiental del Grupo y Auditoría energética, que se cerrarán en el primer semestre de 2023.

También se han identificado los riesgos generales-empresariales inherentes al proceso de gestión ambiental del Grupo, dentro del proceso de evaluación periódica que se realiza por el Sistema de

Gestión de Riesgos Generales-Empresariales, no superándose los riesgos ambientales típicos del negocio.

Provisiones y garantías por riesgos ambientales

El Grupo Renfe cuenta con una doble cobertura específica en relación con sus riesgos ambientales:

- Seguro de Responsabilidad Ambiental. De carácter voluntario. Aseguradora Liberty Mutual Insurance Europe Limited, con un límite de indemnización de 21 millones de euros.
- Seguro de Responsabilidad Civil General (Cobertura de responsabilidad civil por contaminación accidental y repentina). Aseguradora QBE Europe SA/NV, con un límite de indemnización de 100 millones de euros.

Política y Compromiso Ambiental del Grupo Renfe

Esta política se basa en tres ejes fundamentales:

Compromiso	Acciones realizadas en 2022	% de mejora
La plena adecuación ambiental de la operación ferroviaria mediante el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.	▪ Realización de la primera parte del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe.	70%
	▪ Realización de Auditoría Energética del Grupo Renfe, para energía de tracción y para energía de usos distintos de tracción, superando los niveles de exigencia de la normativa vigente.	60%
	▪ Preparación de la revisión del Plan Estratégico de Descarbonización y Eficiencia energética para 2023.	30%
La puesta en valor de los activos ambientales tangibles e intangibles propios de la operación ferroviaria.	▪ Estrategia concertada en materia de Sostenibilidad con Comunicación Externa e Interna, expresando la ventaja competitiva de una empresa Sostenible.	95%
	▪ Participación en Jornadas, y Congresos en el mismo sentido. CONAMA 2022.	100%
La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.	▪ La relación con Adif es continua. En este año, los principales asuntos abordados han estado relacionados con la eliminación de los grafitis, la solución de problemas generados por contaminación acústica y la prevención de incendios a lo largo de la vía.	95%

El compromiso ambiental de Renfe plasma las obligaciones y compromisos que adquiere con el medio ambiente y su entorno social, con el desarrollo sostenible.

Así en 2022 ha implementado las siguientes acciones:

Compromiso ambiental	Acciones realizadas en 2022	% de mejora
Establecer públicamente, y por escrito, sus compromisos ambientales.	▪ Estrategia concertada en materia de Sostenibilidad con Comunicación Externa e Interna, expresando la ventaja competitiva de una empresa Sostenible.	55%
Asumir compromisos ambientales de carácter voluntario, más allá incluso del escrupuloso cumplimiento de la normativa ambiental vigente por parte de Renfe.	▪ La realización de la primera parte del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe y la Realización de Auditoría energética del Grupo Renfe, van mucho más allá del mero cumplimiento legal, articulando numerosos compromisos voluntarios.	100%
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.	▪ El Objetivo de la Realización de Auditoría energética del Grupo Renfe, es dotarla de un único y robusto Sistema de Gestión Energético.	15%
	▪ El Objetivo de la Realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe, es dotarla de un único y robusto Sistema de Gestión Ambiental.	70%
Establecer cauces adecuados para la participación de las partes interesadas en la gestión ambiental de Renfe.	▪ El Grupo Renfe cumple, de forma pulcra, las obligaciones comunitarias en materia de información ambiental, emitiendo anualmente un informe.	100%
	▪ De manera muy proactiva, desde hace casi dos décadas, mantiene un Grupo de Trabajo con la RLT para abordar y discutir estos asuntos.	100%
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.	▪ El Grupo Renfe apuesta por el uso de normas de referencia universalmente adaptadas como ISO, tanto en su gestión ambiental como energética	100%
	▪ Mediante la StartUp Greemko, el Grupo Renfe, pudo ofrecer a sus clientes internos y externos (Mercancías) el Alcance 3 de sus emisiones de carbono	55%

Avance del Diagnóstico Ambiental (2022-2023)

Con el objetivo de que el Grupo Renfe cuente con un único Sistema de Gestión Ambiental avanzado a corto-medio plazo, el Diagnóstico Ambiental avanza una propuesta prioritaria de actuaciones:

Acciones de tipo organizativo:

- Avanzar en la concreción de los objetivos ambientales del Plan Estratégico del Grupo Renfe (mejora del desempeño ambiental, elaboración de objetivos ambientales, optimización del PDEE, etc.)
- Consolidación de un Programa de Medidas urgentes de adecuación normativa para todo el Grupo.
- Orientación a las participadas hacia el mismo tipo de Sistema de Gestión Ambiental
- Obligación de las subcontratas de acogerse al Sistema de Gestión Ambiental del Grupo Renfe en los pliegos de las licitaciones
- Refuerzo del organigrama y de personal ambiental adecuado
- Ficha ambiental de cada instalación

Acciones de tipo operativo:

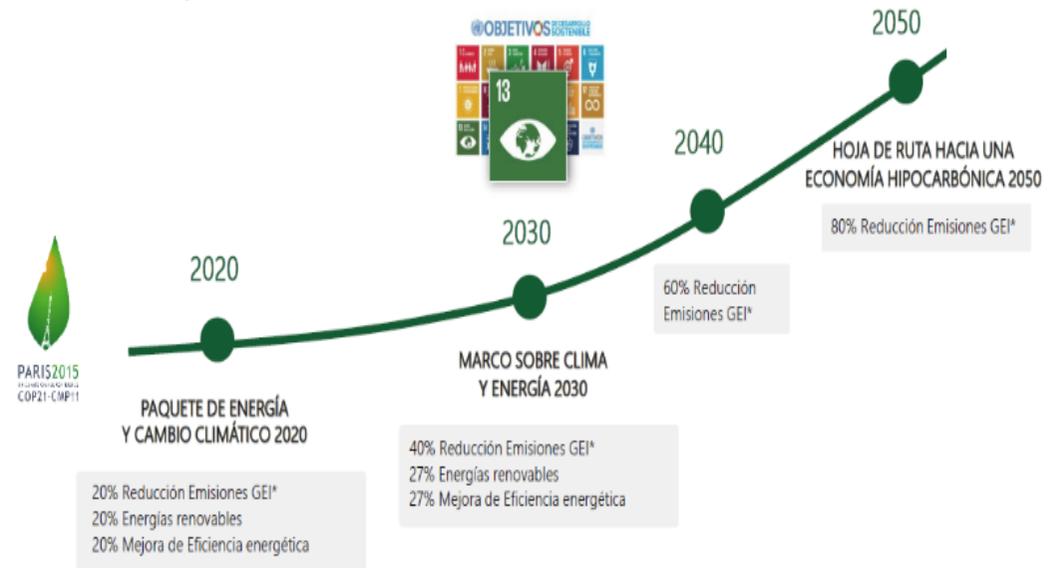
- Actualización de Protocolos de actuación (limpieza de grafitis, limpieza de vehículos, repostaje, tratamiento aguas azules, etc.) y de Procedimientos.
- Instalaciones adecuadas para limpieza de grafitis y gestión de sus residuos
- Mejora del tratamiento de las aguas residuales y autorización de vertidos
- Integración ambiental de instalaciones (remediación de suelos, adecuación ambiental y paisajística, etc.)
- Mejora reputacional en los aspectos relevantes (prevención de incendios, LCC, reducción consumos, minimización emisiones y vertidos, requisitos legales, huella de carbono, emisiones acústicas, etc.)
- Campañas de Formación
- Estrategia de Comunicación interna y externa

Acciones todas ellas orientadas a la reducción de los riesgos ambientales, la mejora de la eficiencia en su gestión, la reducción de los riesgos reputacionales y la puesta en valor de las ventajas

competitivas del grupo Renfe. Este diagnóstico será elevado a los órganos de dirección del Grupo en el primer semestre de 2023.

8.3. Transición energética y energías renovables

El Plan Director de Descarbonización y Eficiencia Energética del Grupo Renfe nació con el objetivo de contribuir al compromiso establecido en Acuerdo de París de 2015 (COP21), para evitar que el incremento de la temperatura media global supere 1,5°C respecto a los niveles preindustriales.



El objeto de este Plan Director es establecer las actuaciones a desarrollar en los próximos años, fijando objetivos de reducción de consumo energético y emisiones GEI, y marcando compromisos económicos hasta el 2030 para su consecución.

Asimismo, contribuye a fomentar el cambio modal a este modo de transporte, mediante la mejora de su competitividad y otras actuaciones específicas, aportando su potencial a la descarbonización del transporte terrestre nacional.

Los objetivos generales del Plan se vertebran en tres grandes ámbitos que se materializan en las acciones implementadas y sus logros:

Objetivos generales del plan	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
1º - Cambio Modal		
Reducción del consumo energético y emisiones en el conjunto del transporte nacional	En 2022, el Grupo Renfe, revertió la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID, devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2019. Reducciones carbono sobre 1990: - 89,3% Estas bajísimas cifras, fortalecen la ventaja competitiva del ferrocarril, y favorecen la transferencia modal hacia Renfe	100%
2º - Eficiencia		
Reducción de consumo energético y emisiones específicas del sistema ferroviario en materia de eficiencia energética	En 2022, el Grupo Renfe, revertió la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID, devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2018 y 2019, alcanzando mínimos históricos.	100%
	Intensidad energética: 92,64 kWh/UT	
3º - Descarbonización		
Reducción de emisiones del sector ferroviario debido a la disminución del consumo y sustitución de combustibles fósiles	En 2022, el Grupo Renfe, revertió la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID, devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2018 y 2019, alcanzando mínimos históricos Intensidad de Carbono: 4,77 gr.CO² (eq) /UT Renfe tiene como objetivo eliminar las emisiones derivadas del uso del diésel, sustituyéndolo por combustibles sostenibles	100% 15%

Líneas y programas de actuación

Las acciones más relevantes del Plan en 2022 han sido las siguientes:

L1 Gestión de la energía

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
Sistemas telemáticos	Programa de mejora de gestión energética desarrollado para Renfe por Bombardier. Medición de energía mediante 'Energy Measure System' y envío a puesto de tierra 'Data Collector System', con el fin de facturar en función de la medida real del consumo. Tras las diversas pruebas de verificación, circulación y homologación de equipos en diversos trenes en las líneas Madrid-Valencia y Madrid-Málaga del 2021, la modificación del puesto de tierra "Data Collector System" que efectuó el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) obliga a realizar la modificación del software de transmisión, pendiente de su contratación.	35%
Medidas de gestión	Renfe Fabricación y Mantenimiento está llevando a cabo la implantación de una plataforma de eficiencia energética para monitorizar y controlar diferentes variables ambientales (agua, energía...) en 50 Bases de Renfe Fabricación y Mantenimiento, generando un ahorro en los gastos de explotación. Se han planteado, de acuerdo con Adif, instalaciones fotovoltaicas masivas para Energía de Tracción, proponiendo cambios normativos a la administración.	100%

L4 Cultura

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2022	Estimación % al objetivo de la UE
Grupos de interés externos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certificados de emisiones de carbono para clientes de Mercancías. ▪ Nueva estrategia de comunicación en carbono para Viajeros. ▪ Planteamiento del alcance 3 en Renfe. ▪ Evaluación y propuestas para el fomento del uso de la bicicleta en conexión con los servicios de Obligaciones de Servicio Público de Renfe Viajeros. ▪ Información a grupos de interés externos sobre la ventaja competitiva estratégica de la energía renovable en el Grupo Renfe. ▪ Durante 2021 se participó en diferentes jornadas y foros sobre diferentes temáticas relativas a la sostenibilidad y a la gestión y eficiencia energética (<i>Rail Live, SouthSummit, Proyecto "Mercancías al tren",</i> distintos foros universitarios, etc.) 	75%
Grupos de interés internos	<p>Trabajadores, RLT, Responsables Ambientales y Energéticos, Clientes, Negocios, Alta Dirección.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planteamiento del alcance 3 en Renfe ▪ Formación profesional para la conducción eficiente. ▪ Información a grupos de interés internos sobre la ventaja competitiva estratégica de la energía renovable en el Grupo Renfe. 	70%

Auditoría energética

La eficiencia energética es un aspecto esencial de la estrategia europea para un crecimiento sostenible mediante la mejora de la gestión y eficiencia energética y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otras sustancias contaminantes. En este contexto se aprobó el Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE, relativa a la eficiencia energética en lo referente a auditorías energéticas.

Por ello, en el año 2018, en cumplimiento de lo establecido en dicho Real Decreto, Renfe contrato la realización de su primera auditoría energética que abarcaba la tanto la energía de tracción (energía eléctrica de tracción y combustible diésel de tracción, que suponía cerca del 89% del consumo total) como la energía para usos distintos de tracción (que representaba aproximadamente el 11% del consumo total).

Tras la publicación y adjudicación de la correspondiente licitación, durante el año 2022 se han iniciado los trabajos de la nueva auditoría energética del grupo Renfe centrados, en primer lugar, en la energía de tracción, tanto eléctrica como diésel. También durante este año se ha publicado la licitación de auditoría de la energía para usos distintos de tracción, que está previsto desarrollar durante el primer semestre de 2023.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_JHKENS3777SGLDDB579F35BXNBWVS en https://www.pap.hacienda.gob.es

Consumos energéticos en tracción. Intensidad Energética

	2020			2021			2022		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Millones de litros diésel	33,54	16,52	50,06	35,04	17,73	52,77	35,95	17,08	53,03
GWh diésel	334,50	164,72	499,22	349,41	176,79	526,20	358,54	170,30	528,84
GWh tracción eléctrica	1.662,21	178,73	1.840,94	1.754,94	206,34	1.961,28	2.023,35	198,14	2.221,50
GWh total	1.996,72	343,44	2.340,16	2.104,35	383,13	2.487,48	2.381,90	368,44	2.750,34
Millones de Unidades Transportadas	11.189,00	5.042,00	16.231,00	15.810,00	5.638,30	21.448,30	24.195,00	5.493,20	29.688,20
Intensidad energética de tracción Wh/UT	178,45	68,12	144,18	133,10	67,95	115,98	98,45	67,07	92,64

N.B. El desglose por Sociedades del consumo eléctrico de tracción se ha estimado proporcionalmente a los costes de cada Sociedad proveniente de las facturas recibidas del administrador de la infraestructura ferroviaria (Adif).

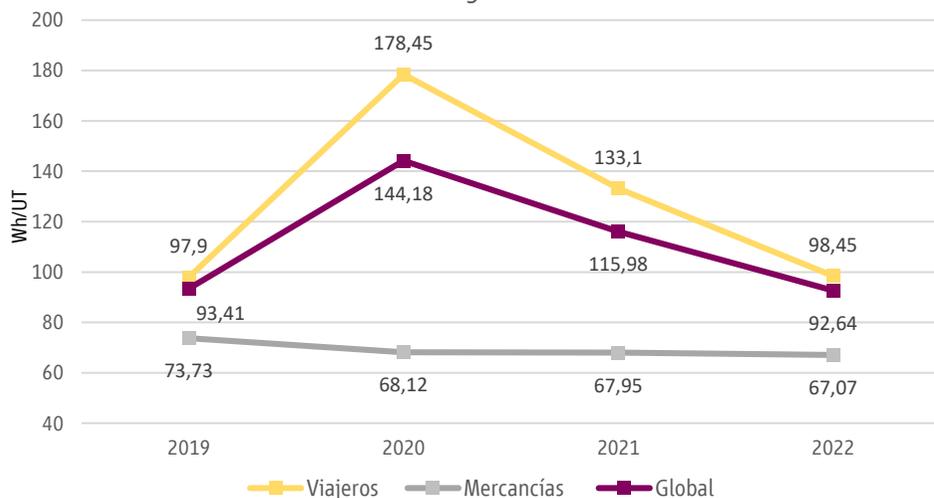
N.B. Factor de paso de litros de diésel a GWh extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

(*) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas ha afectado, excepcionalmente, en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada, que recupera valores inferiores a antes de la pandemia.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_JHKENS377SGLDDB579F35BXNBWVS en https://www.pap.hacienda.gob.es

Intensidad energética de tracción



(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC
 Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.



En 2022, en un contexto de crisis energéticas y muy altos precios energéticos, Renfe también avanzó en su eficiencia energética al revertir la tendencia creciente generada por la crisis COVID, alcanzando también un consumo récord mínimo por unidad transportada de 92,64 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente por primera vez, siguen las mismas tendencias.

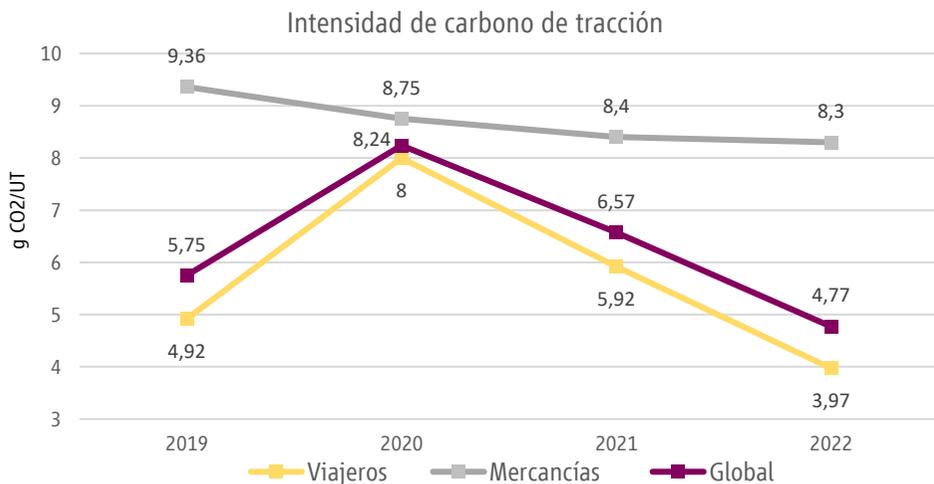
El Grupo Renfe está comprometido a reducir las emisiones de CO2 de la empresa respecto a 1990, y con ello contribuir al "Desafío del Transporte Ferroviario Bajo en Carbono" de la UIC, presentado en 2014 en la Cumbre del Clima de Naciones Unidas, y al Compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria de UIC, firmado en 2019.

Emisiones de gases de efecto invernadero. Intensidad de Carbono

	2020			2021			2022		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Miles de Tm. de CO ₂ debidos a electricidad (emisiones indirectas)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)
Miles de Tm. CO ₂ debidos a diésel (emisiones directas)	89,56	44,10	133,66	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59
Miles de Tm. de CO ₂ total	89,56	44,10	133,66	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59
Intensidad de carbono de tracción (g CO ₂ /UT)	8,00	8,75	8,24	5,92	8,40	6,57	3,97	8,30	4,77
Reducción sobre base 100 en 1990			85,5			86,6			89,3

(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC
 Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.
 Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

(**) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas afectó, excepcionalmente en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada.



(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC
 Fuente: Red Eléctrica de España "Series Estadísticas Nacionales" para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.
 Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.
 (**) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas afectó, excepcionalmente en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores de carbono por unidad transportada.

En 2022 el Grupo Renfe generó 4,77 gramos de CO2 (eq) por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de la historia de Renfe con una reducción del 89,3 % respecto a 1990, año de cómputo de Kioto, superando muy ampliamente el objetivo intermedio de UIC para 2030, una reducción del 55% respecto al mismo año.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente por primera vez, siguen las mismas tendencias.

Reducción sobre base 100 en 1990 **89,3 %**

(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC.
 N.B. Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

Proyecto GreeMko

Para las empresas manufactureras y de servicio cada vez es más estratégico medir y calcular la huella de carbono. Para nuestros clientes, disponer de datos fiables y generados automáticamente es cada vez más necesario:

- Cumplimiento de la ley

- Requisitos en licitaciones y/o contratos
- Marketing y/o estrategia de mercado ante la creciente demanda de una alternativa sostenible
- Acceso a nuevas formas de financiación como préstamos verdes

GreeMko, una pequeña empresa que accedió a Renfe en 2022 mediante una propuesta a TrenLab cuenta con una larga experiencia en desarrollo de soluciones para la gestión ambiental, cálculo de huella de carbono (alcance 1, 2 y 3) y digitalización a escala global, y realizó un proyecto piloto para Renfe Mercancías, de forma muy satisfactoria.

GreeMko es una empresa de impacto 100% española, especializada en el área medioambiental y el cálculo de la huella de carbono. El equipo, la digitalización y ser una solución integral para todos los aspectos ambientales son algunos de los elementos diferenciadores de esta compañía.

8.2.1. Adaptación al Cambio Climático

Plan anual de prevención de incendios en el margen de la vía

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 tienen en cuenta la normativa en vigor publicada al respecto en esta materia, y se intensifican en cada campaña mediante la reiterada sensibilización de todo el personal de la empresa. El periodo de actuación comprende desde junio a septiembre, pudiéndose adelantar o retrasar según la climatología.

El año 2022, ha sido especialmente anómalo en cuanto al incremento de las temperaturas estivales, con olas de calor extraordinariamente largas, lo que ha afectado en el número general de incendios en España, que multiplicaron por 3,5 las superficies quemadas en 2021, resultando en el peor registro del siglo actual.

Pese a ello, durante 2022, el 3,77 % de incendios contabilizados al lado de las vías (23 incendios en un año, algo más del doble respecto a 11, en 2021) fueron asignables a la explotación de Renfe. Se ha planteado a Adif una nueva estrategia ante los grandes incendios, inéditos hasta ahora en España.

Reducción de la contaminación atmosférica y acústica

Gracias a su elevado grado de electrificación, la ausencia de contaminación atmosférica creada por los trenes resulta una aportación a la calidad del aire de las ciudades y áreas metropolitanas españolas. En este sentido la reducción de NOx y de pequeñas partículas (inferiores a 10 micras)

aportadas por los servicios de Cercanías, son dos parámetros que se han tenido en consideración en la emisión y seguimiento del primer Bono Verde Soberano del Reino de España, destinado a financiar actuaciones ferroviarias por su aportación a la sostenibilidad.

Por otra parte, Renfe es una de las empresas ferroviarias europeas con un parque de trenes más ‘silencioso’, que limita el ruido de sus vehículos mediante el uso de zapatas de freno sintéticas. Dichas zapatas reducen el ruido hasta 8 decibelios, lo que supone la mitad del ruido ambiental.

El 100 % de los trenes de viajeros y el 59,02 % de los vagones de mercancías usan frenos de baja emisión acústica.

El uso de este sistema de frenado es especialmente importante ante la aplicación en los cánones de infraestructura de un sistema bonus/malus que penaliza a los trenes más ruidosos, y la implantación de corredores ferroviarios silenciosos.

Además, durante la ejecución de trabajos en las estaciones o en la readaptación de la operación ferroviaria, de manera voluntaria y según la proximidad de las viviendas, edificios o espacios que requieren protección acústica, se realizan actuaciones de mitigación del ruido.

8.2.2. Protección de la biodiversidad

Transporte ferroviario de mercancías peligrosas

Por su elevado nivel 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 más de 1,44 millones de toneladas de mercancías peligrosas en 2022 lo que equivale a retirar de la carretera unas 51.430 circulaciones de camiones pesados cargados con este tipo de mercancías al año.

Prácticamente la mitad de las mercancías transportadas corresponde a cuatro productos: hidrocarburos gaseosos en mezcla licuada (Butano/Propano), etanol, dicloruro de etileno y ácido sulfúrico, en concentración superior al 51%.

Transporte de mercancías peligrosas

Tm	2020	2021	2022
Mercancías peligrosas	1.740.581	1.745.999	1.444.427

Biodiversidad en 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.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_JHKENS377SGLDDB579F35BXXNBWVS en https://www.pap.hacienda.gob.es

Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales

Espacio Natural	Nombre de la Instalación	Municipios	Provincia	C. Autónoma
Reserva Natural de Los Galachos	Taller de Material Motor y Remolcado de Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	Aragón
Paraje Natural de L'Alberá	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Port-Bou	Port Bou	Girona	
ZEPA Costes del Garraf	Taller Central de Reparaciones de Vilanova i la Geltrú	Vilanova i la Geltrú	Barcelona	Cataluña
Parque de la Serralada Marina	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Montcada	Montcada i Reixach	Barcelona	
LIC Costas del Maresme i La Selva	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Mataró	Mataró	Barcelona	
Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares	Base de Mantenimiento de Talgo de Las Matas	Las Rozas	Madrid	Madrid
LIC de la Sierra de Guadarrama	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Cercedilla	Cercedilla	Madrid	
Zona Ramsar de Txingudi - Bidasoa	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Irún	Irún	Guipúzcoa	País Vasco
	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Irún	Irún	Guipúzcoa	
LIC Franja Litoral Sumergida de Murcia	Taller de Reparaciones de Material Remolcado de Águilas	Águilas	Murcia	Murcia
LIC Sierra de Malacara	Taller de Mantenimiento de Autopropulsado de Valencia	Valencia	Valencia	Comunidad Valenciana
	Taller de Mantenimiento de Material Motor y Remolcado de Valencia	Valencia	Valencia	

LIC (Lugar de Interés Comunitario)
ZEPA (Zona de Especial Protección)

8.2.3. Uso sostenible de los recursos y economía circular

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. El consumo en Renfe ha venido decreciendo, entre otros factores, debido al descenso de la actividad del negocio a causa de la pandemia, repuntando ligeramente en 2022 como primer año de la nueva normalidad.

Ahorro de agua

Renfe ha dado continuidad al Plan de Gestión Sostenible del Agua en Renfe Fabricación y Mantenimiento que tiene como objetivo fomentar el ahorro hídrico, asegurar que el agua devuelta al medioambiente carezca de impropios, instalar fuentes alternativas de captación de agua para el suministro en talleres y, por último, prevenir y proteger los suelos industriales de vertidos y aguas contaminadas.

Las medidas que se implementarán son las siguientes:

- Identificación de consumos mediante la instalación de contadores telemedidos.
- Eficiencia en el uso del agua (equipamientos sanitarios, sistemas de lavado y climatización y control de fugas en la red de abastecimiento y de saneamiento).
- Instalación de dispositivos ahorradores homologados.
- Reutilización de agua depurada para el lavado de trenes y riego de jardines.
- Fomento del uso de agua caliente sanitaria de producción solar.
- Control de los vertidos y reducción de la contaminación.
- Programa de sensibilización sobre el ahorro hídrico.
- Aprovechamiento de las aguas pluviales.

Por otra parte, para llamar la atención sobre el uso responsable del agua se han distribuido carteles y pegatinas en las instalaciones en las que se esté implementando el Plan.

Consumo del agua

	2020	2021	2022
Consumo de agua ^(*)	599.709	390.463	634.100

^(*) Dato estimativo

Aguas residuales

Las aguas de vertido generadas en las instalaciones de Renfe se vuelcan generalmente a las redes urbanas de saneamiento. Algunas instalaciones generan aguas con sustancias químicas como consecuencia de los procesos industriales, realizándose una depuración in situ antes de trasvasarlas a la red general. Todos estos vertidos presentan un volumen similar al de los consumos previos, lo que indica un alto aprovechamiento de los recursos hídricos utilizados.

Renfe ha destinado en 2022 un importe de 103.088 euros para la gestión y el tratamiento de aguas residuales.

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.

Consumo de materiales

Materias Primas (Kg)	2020	2021	2022
Aceites/Grasas	424.878	530.845	464.324
Pinturas	104.534	99.217	90.068

Gestión de residuos

Renfe dispone de una serie de procedimientos específicos para realizar una adecuada gestión de los desechos que genera. Para la gestión de los residuos peligrosos, calificados como tales, según la normativa, Renfe contrata los servicios de recogida, gestión, tratamiento y reciclaje de estos a empresas autorizadas como gestores, por la Administración Pública.

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.).

Durante el año 2022 se han generado 5.580 toneladas de residuos de los que 1.258 toneladas corresponden a residuos peligrosos procedentes de instalaciones industriales

Residuos peligrosos

Tm	2020	2021	2022
Residuos Peligrosos	1.155	1.124	1.258

Suelos contaminados

Renfe y Adif mantienen en vigencia un convenio de colaboración en materia de descontaminación de suelos principalmente en talleres. El objeto de dicha colaboración es actuar en aquellos centros que fueron de Adif, que puedan encontrarse potencialmente afectados por una contaminación histórica, o en los que todavía hay depósitos de combustible de Adif previos a la segregación de las dos corporaciones, que aún se encuentran activos tras la citada separación.

Asimismo, Renfe Fabricación y Mantenimiento responsable de los talleres, dispone de 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.

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. El 2022 se actuó especialmente en activos de ancho métrico.

Estas actuaciones se han realizado siempre de manera voluntaria, y a iniciativa de Renfe, siempre de forma concertada con las autoridades ambientales, aplicando el principio de prevención y usando las mejores técnicas disponibles, con la colaboración de la empresa pública EMGRISA.

Durante 2022, el Grupo Renfe sufrió un accidente relevante en sus instalaciones en el CPD de Delicias, resultando en un vertido al terreno cercano a 14.000 litros de gasóleo de calefacción. La pronta y ordenada actuación de Renfe, apoyada en EMGRISA, permitió que el asunto no generara responsabilidad penal, al considerarse un accidente por la policía judicial. En la actualidad, se ha rescatado un 95% del vertido.

Economía Circular

Los vehículos ferroviarios que utiliza Renfe se distinguen por usar en su fabricación el 98% de materiales reutilizables y por tener una vida útil prolongable hasta más de 40 años.

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 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 de este, 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.

Certificaciones ambientales

- Renfe Viajeros S.M.E., S.A., dispone de:
 - 2 Certificados del Sistema de Gestión Ambiental, Norma UNE-EN-ISO 14001:
 - Servicios de Alta Velocidad.
 - Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya
 - 5 Certificados de Gestión de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros-Norma UNE-EN 13816 y 5 certificados de la Carta de Servicio. Norma UNE-93200. Ambas incluyen diversos compromisos ambientales:
 - Núcleo de Cercanías de Asturias, Líneas C1, C2 y C3.
 - Núcleo de Cercanías de Madrid, Líneas C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8 y C10.
 - Núcleo de Cercanías de Valencia, 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 un certificado de su Sistema de Gestión Integrado, con alcance global a su actividad y centros de trabajo (ISO 9001 y 14001), así como Evaluación SQAS (Safety and Quality Assesment Systems).
- 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.

8.4. Renfe y los ODS

Alineamiento

En 2021, el Grupo Renfe se adhirió al Convenio Marco de Colaboración de la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las empresas públicas por la consecución de la Agenda 2030. A partir de la firma, se comienza un ejercicio de alineamiento de la actividad de Renfe con los Objetivos del Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas para la contribución y el logro de cada una de sus metas.

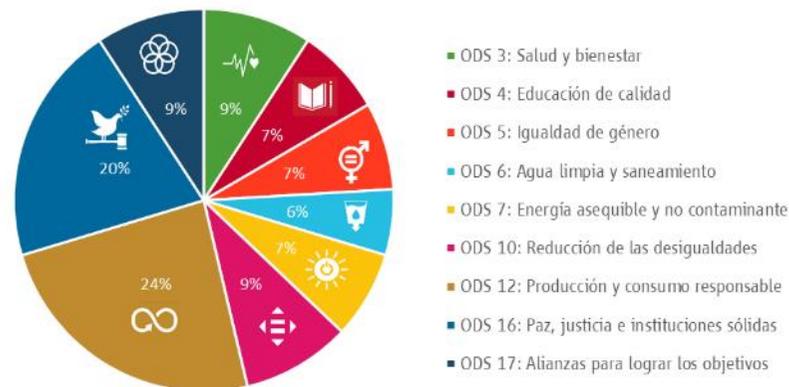
El alineamiento identifica el tipo de aportación que realizan los proyectos de Renfe a los ODS, segregándoles en dos grupos: ODS directos, referidos a aquellos proyectos que contribuyen directamente al logro de la sostenibilidad empresarial desde la actividad principal del Grupo, y los ODS indirectos, que aportan al alcance de las metas sin estar vinculados directamente con el negocio.

Durante el periodo 2021 - 2022, se desarrollan 127 proyectos alineados con los ODS de los cuales hay 73 directos y 54 indirectos.

ODS Directos del Grupo Renfe



ODS Indirectos del Grupo Renfe



ODS directos

Entre los ODS directos destaca el esfuerzo realizado por la empresa en mejorar las condiciones laborales y generar nuevos puestos de trabajo (ODS 8), acompañado por una fuerte inversión en innovación (ODS 9) que contribuye a su vez en mejorar las condiciones de movilidad en zonas urbanas y periurbanas (ODS 11). Por otra parte, como primer consumidor final de energía eléctrica

del país, Renfe contribuye de forma significativa a la descarbonización de la movilidad y la logística en España (ODS 13).



ODS 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONOMICO

- El Grupo fortalece la flexibilidad laboral mediante la implementación del teletrabajo, y reduce la brecha de género dentro de la plantilla a través de nuevas contrataciones.
- Como empresa pública responsable, adquirió en 2021 el compromiso de crear Centros de Competencias Digitales en zonas de la España vaciada con el fin de producir empleabilidad y arraigar a la población local. Hasta la fecha se han inaugurado cinco centros de trabajo.



ODS 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

- Renfe dispone de una aceleradora propia de startups que cada año realiza una convocatoria para el emprendimiento de proyectos en innovación.
- Lanzamiento de dōcō, una plataforma integral de movilidad que conecta todos los modos de transporte desde origen hasta destino.
- Presentación de la Oficina del Dato, un instrumento que recoge todas las actividades del Grupo Renfe con el fin de facilitar y mejorar la toma de decisiones estratégicas.



ODS 11 CUIDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

- La flota de trenes urbanos y periurbanos favorece a reducir la emisión de gases nocivos para la salud, gracias a su propulsión con energía eléctrica ciento por ciento renovable.
- Renfe garantiza la calidad y mejora de los servicios públicos (Cercanías y Media Distancia) a través de la ejecución del Plan de Renovación de la Flota durante los próximos años.
- Firma de los contratos para la fabricación de 280 trenes eléctricos de gran capacidad que se destinarán a los grandes núcleos urbanos, con el fin de incrementar la sostenibilidad en las ciudades.



ODS 13 ACCIÓN POR EL CLIMA

- Renfe alinea su estrategia interna mediante un Plan Director de Descarbonización y Eficiencia Energética. En 2022 obtuvo la huella de carbono más baja de su historia, con 4,77 gr. CO2 (eq) /UT.
- La Sociedad de Mercancías avanza hacia la descarbonización mediante el control de su huella de carbono y la adquisición de locomotoras totalmente eléctricas que reemplacen las propulsadas por diésel.

- La Sociedad de Viajeros ha obtenido la certificación medioambiental ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015 para las líneas con los servicios AVE y AVLO.

ODS indirectos

Los proyectos implementados han incrementado el mantenimiento responsable del material ferroviario (ODS 12) y el número de alianzas con entidades y organizaciones nacionales y extranjeras (ODS 17). Asimismo, se ha potenciado la lucha contra la corrupción en la cultura interna de la empresa a través de una estructura ética y en la formación de Compliance a la plantilla (ODS 16).



ODS 3 SALUD Y BIENESTAR

- Renfe se ocupa de la salud de sus empleados mediante la oferta a toda la plantilla de campañas de salud preventivas.
- El Grupo dispone de servicios de asistencia psicológica a través de la plataforma Psiconnea, que están orientados a resolver situaciones complejas de índole laboral y personal al conjunto de la plantilla.



ODS 4 EDUCACIÓN DE CALIDAD

- Como empresa pública, Renfe tiene el compromiso de mejorar el desarrollo y las habilidades de su personal.
- La empresa dispone de un Plan de Formación y Desarrollo Profesional que se renueva anualmente.
- Se ha incrementado la oferta y flexibilidad formativa a través de la configuración del Campus Virtual de Formación.



ODS 5 IGUALDAD DE GENERO

- Renfe es una empresa comprometida con la equidad de género efectiva y en reducir la brecha de género.
- Avanza en el logro de los objetivos marcados en el II Plan de Igualdad dentro de la política de Recursos Humanos.
- Ha desarrollado la Guía de Comunicación Inclusiva que persigue integrar las cuestiones de género y evitar el lenguaje sexista.
- Inauguración de la Red de Mujeres: un espacio abierto y colaborativo que quiere visibilizar y promocionar el talento femenino dentro del Grupo.



ODS 6 AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO

- La Sociedad de Renfe Fabricación y Mantenimiento ha implementado dentro de su gestión interna el Plan de Gestión del Agua, que persigue reducir su impacto en el medioambiente.
- Renfe Viajeros, por su lado, ha reducido su gasto hídrico mediante la implantación de circuitos cerrados en sus instalaciones de lavado de trenes.



ODS 7 ENERGIA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE

- Se Incrementa la sostenibilidad de la empresa mediante la reducción del consumo energético y la instalación de energías alternativas.
- Contratación de energía eléctrica ciento por ciento renovable con garantía de origen para la tracción de sus trenes eléctricos.
- La flota diésel está siendo sustituida por tracción de fuentes renovables, no contaminantes.
- Otros proyectos: optimizar el rendimiento de locomotoras, instalar placas fotovoltaicas para el autoconsumo en talleres y renovar el alumbrado led en los fosos de mantenimiento para material ferroviario.



ODS 10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

- El Grupo Renfe tiene un fuerte vínculo con la sociedad española, por su carácter de empresa pública, y ha tomado medidas contra las consecuencias derivadas de la crisis económica.
- Renfe, junto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, han puesto a disposición de toda la ciudadanía abonos gratuitos para los viajes en Cercanías y Rodalies, así como descuentos para los trayectos de Media Distancia.



ODS 12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

- El Grupo impulsa la innovación para reducir sus impactos ambientales. Renfe tiene como objetivo eliminar las emisiones atmosféricas y climáticas derivadas del uso del diésel, sustituyéndolo por combustibles sostenibles. Para ello colabora e impulsa proyectos innovadores mediante el uso de baterías, biogás y en un prototipo de tren con hidrogeno, apostando en este momento por la hibridación combinada con la tracción eléctrica convencional.

- Renfe cuenta con un modelo circular para la gestión de su flota de trenes: mediante procesos de reutilización, reparación, renovación y reciclado se alarga la vida útil de los trenes hasta los 40 años.
- Con el objetivo de optimizar tareas y ahorrar costes, se han instalado sensores de mantenimiento predictivo (Predictive Maintenance CoE) en la maquinaria ferroviaria y en las vías para informar en tiempo real del estado de la flota y la posible afección de las condiciones meteorológicas.
- Renfe Viajeros ha reducido el uso de productos químicos en la limpieza de sus trenes gracias a la sustitución de la pintura exterior por vinilos adhesivos que permiten un lavado más eficiente.
- Renfe Mercancías cuenta con una certificación específica para el desplazamiento de sustancias peligrosas y, además, colabora con la Sociedad Galega do Medioambiente para el transporte de residuos sólidos urbanos.



ODS 16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SOLIDAS

- En lucha contra la corrupción, Renfe ha integrado dentro de la corporación un modelo de buen gobierno corporativo.
- Modelo de Compliance apoya a la prevención, identificación y gestión de los riesgos, la consecución de las obligaciones y compromisos adquiridos, y la transmisión de una verdadera cultura interna del cumplimiento corporativo.
- Asimismo, cuenta con un Sistema de Ética que engloba el Código Ético, que define los principios y valores de actuación, y el Canal Ético, herramienta de consulta y denuncia de infracciones.



ODS 17 ALIANZAS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS

- En consecuencia, a la guerra en Ucrania el Grupo Renfe, a iniciativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, formó una gran alianza entre las operadoras ferroviarias de Europa para transportar grano de cereal desde Ucrania hasta España a través la autopista ferroviaria europea.
- Como empresa pública, anualmente se renuevan la participación en organizaciones nacionales e internacionales, y también la colaboración con entidades sin ánimo de lucro para difundir campañas de sensibilización y concienciación sobre preocupaciones sociales y ambientales.
- Renfe Viajeros tiene suscritos convenios y acuerdos de colaboración con diversas entidades del ámbito de la discapacidad para favorecer el intercambio de conocimiento y la facilitación del transporte ferroviario (CERMI, ONCE, Plena Inclusión y COCEMFE).

Rail Sustainability Index (RSi)

Rail Sustainability Index ha sido diseñado para y con la comunidad ferroviaria mundial. La herramienta ha sido diseñada para proporcionar a los miembros de la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) un sistema de calificación específico y una plataforma digital de apoyo basada en los Objetivos de Desarrollo de Naciones Unidas (ODS) para evaluar el desempeño de cada empresa ferroviaria en función de una selección de indicadores clave de rendimiento (KPI).

El grupo de trabajo del proyecto llevó a cabo una evaluación de materialidad frente a los 17 ODS. Ello definió qué objetivos están más directamente alineados con las actividades ferroviarias y con la labor de la Plataforma de Sostenibilidad de UIC. Este ejercicio resultó en la selección, por consenso, de 7 ODS para la primera versión de 2022, en los que el ferrocarril puede realizar sus mayores aportaciones, y demostrarlas, incluyendo los siguientes ODS directos:

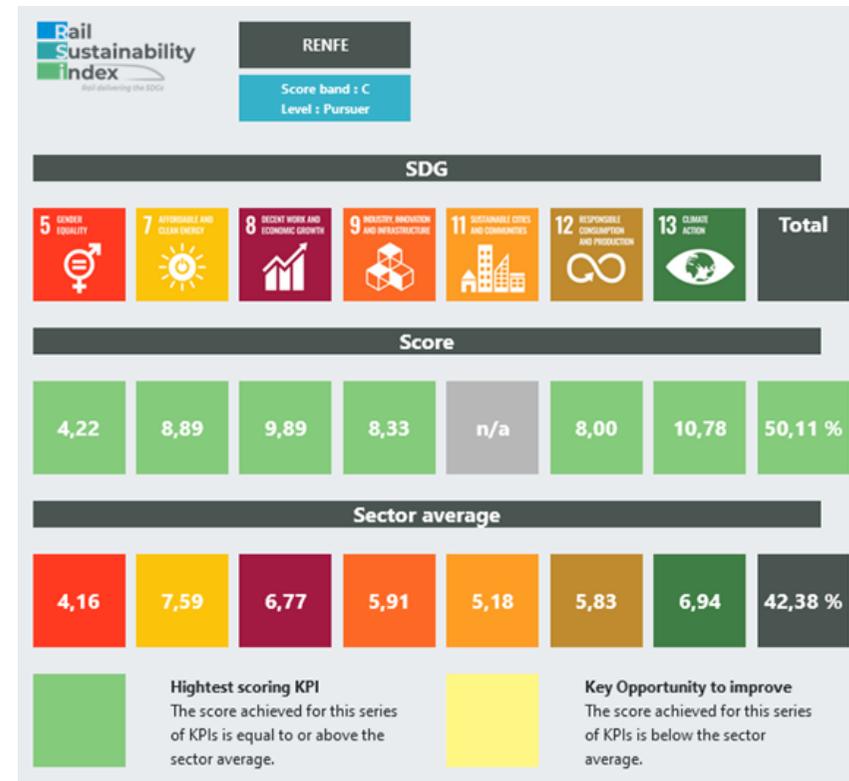
- 5. Igualdad de género
- 7. Energía Limpia y Asequible
- 8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico (ODS directo para Renfe)
- 9. Industria, Innovación e Infraestructura (ODS directo para Renfe)
- 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles (ODS directo para Renfe)
- 12. Consumo y Producción Responsable
- 13. Acción por el Clima (ODS directo para Renfe)

El Grupo Renfe, coincide con RSI en la definición de 4 objetivos directos, por lo que ambos sistemas resultan complementarios.

En correspondencia con los 7 objetivos señalados, se desarrolló un conjunto de 21 indicadores clave y 51 variables (recopiladas o calculadas y que consisten en cifras cuantitativas y aspectos cualitativos). El grupo de trabajo estableció una ponderación para cada uno de los ODS con base en un ejercicio de priorización.

En la primera campaña se han integrado datos de 2019, 2021 y 2022 para poder determinar tendencias y compararla con los objetivos establecidos para 2030. La metodología empleada está avalada por el Banco Mundial, y se va vincula con el actual Folleto 330 de UIC denominado "Indicadores para informes ambientales". En un próximo futuro, de alineará con el contenido de las Directrices voluntarias para la sostenibilidad de UIC (IRS 30330) actualmente en desarrollo.

Para Renfe, el resultado en 2022 ha sido 50,11 sobre 100, superando en un 18,2% la media de las 36 empresas estudiadas. Un resultado positivo pero modesto que sugiere numerosas áreas de mejora en Sostenibilidad, desde el punto de vista de la Unión Internacional de Ferrocarriles.



8.5. Contribución a la sociedad

8.5.1. Contribución 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.

Contribución de Renfe a la sociedad

Económica	Social	Ambiental
698,9 M€ Salarios	16.082 Empleados	92,64 Wh/UT Intensidad energética-eficiencia energética
6,15 M€ Impuestos	15.499 Empleos indirectos	4,77 gr.CO ² /UT Huella de carbono
197,6 M€ IRPF y Seguridad Social pagado por empleados	8,45 M€ Formación	89,3 % Reducción huella de carbono respecto a 1990
221,7 M€ Seguridad Social	99,72 Horas de formación por empleado	4,57 Mill. Tm. CO ² (eq) Ahorro anual de carbono, por sustitución de otros modos
1.099 M€ Cánones por uso de infraestructura y estaciones	20 % Mujeres en el Consejo de Administración	80,8 % de la energía consumida por nuestros trenes procede de fuentes renovables
1.725 M€ Compra de productos y servicios	92,33 % Contrato indefinido	3,9 M€ Gastos e inversiones ambientales
	4.241 Acciones preventivas de salud	99,68 % de la actividad principal (movilidad y logística) alineada con la Taxonomía
	4,45 M€ Contratación CEE	
	18,87 M€ Inversión en la comunidad	
	82,16 M€ Contribución a la comunidad	

8.5.2. Accesibilidad en Renfe

En Renfe entendemos la accesibilidad como el compromiso que adquirimos directamente con la sociedad para mejorar las prestaciones y aumentar la calidad de nuestros servicios. Trabajamos por un ferrocarril accesible que nos permita ejercer el derecho a la movilidad, eliminando las barreras excluyentes y, garantizando con ello, la autonomía personal.

Plan de accesibilidad 2020-2028

En 2020 lanzamos nuestro Plan de Accesibilidad 'Renfe con las Personas' que recoge los compromisos de la empresa para mejorar la accesibilidad de todos los servicios a todas las personas en el período 2020-2028 y contribuir con ello, a la mejora de la experiencia de cliente. La inversión en adquisición de flota accesible, en remodelación de la flota existente o en estaciones de Cercanías en las que Renfe tiene competencia, es sólo una de las bases de nuestra actuación en accesibilidad.

Durante 2022, la adquisición de nuevo material y la remodelación de nuestros trenes para hacerlos accesibles nos ha permitido que el 66,7 % de nuestros trenes sean accesibles.

Porcentaje de trenes accesibles-Servicio comerciales por producto

	2020	2021	2022
AVE	100%	100%	100%
Larga Distancia	66,9%	75,2%	75,2%

Porcentaje de trenes accesibles- Servicio Público (OSP) por producto

	2020	2021	2022
Avant	100%	100%	100%
Media Distancia	55,2%	59,9%	57,1%
Cercanías	58,1%	63,8%	62,0%
Ancho Métrico	57,9%	57,9%	61,7%

El plan de accesibilidad también contempla la realización de obras en las estaciones de Cercanías para la creación de itinerarios accesibles que permitan a nuestros clientes con movilidad reducida desplazarse por las estaciones sin ningún tipo de ayuda.

Durante 2022 se dotó de itinerario accesible o itinerario accesible con paso *strail* a un total de 18 estaciones:

- Barreda
- Blimea
- Candas
- Noreña
- Perlora
- Pesues

- Carballón
- El Barcenal
- Hernani-Centro
- Hoz De Anero
- Laviana
- Llodio
- Roiz
- San Vicente de la Barquera
- Solares
- Torremolinos
- Treceño
- Veriña

Porcentaje de estaciones accesibles por tipo de estación

	2020	2021	2022
Estación > 750 viajeros /día	69,7%	70,1%	72.5%
Estación < 750 viajeros /día	50,8%	52,0%	54.6%

Acuerdos y colaboraciones



Los acuerdos y colaboraciones con las entidades del ámbito de la discapacidad facilitan un conocimiento exacto de las necesidades de las y los clientes con necesidades especiales aportándonos

conocimiento. En este sentido, mantenemos acuerdos de colaboración con distintas entidades para abrir nuevas vías de conocimiento y colaboración.

El conocimiento del ámbito de la discapacidad y su inclusión forman parte inseparable de los objetivos que Renfe se ha propuesto conseguir durante el período del Plan de accesibilidad, con la certeza de que las personas son el centro.

El viaje que Renfe realiza junto con las entidades de la discapacidad representa un trayecto en el que el conocimiento recíproco servirá, en definitiva, para mejorar como empresa comprometida con la sociedad aportando tanto interna como externamente, valores sociales.

Para cumplir el objetivo de dar a conocer y difundir el mensaje de inclusión que Renfe ha interiorizado junto con las entidades de la discapacidad, se ha puesto en marcha un calendario de conmemoraciones anuales que vendrá a poner de manifiesto el compromiso de Renfe con las personas y con la accesibilidad como herramienta de inclusión.

Durante 2022, hemos desarrollado la campaña de comunicación y formación denominada '¡En Renfe viajamos hacia la inclusión!'. Coincidiendo con la conmemoración de diversos días en la intranet de la compañía se ha elaborado una colección de infografías donde, además de explicar

cada una de las discapacidades o patologías, se dan consejos de cómo interactuar y comunicarte con las personas que las tienen:

- Día Internacional de la Epilepsia.
- Día Mundial del Síndrome de Down.
- Día Mundial de la Concienciación sobre el Autismo.
- Día Nacional de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Día Mundial de la Esclerosis Múltiple.
- Día Internacional de las Personas Sordociegas.
- Semana Internacional de las Personas Sordas.
- Día Internacional de las Lenguas de Signos.
- Día de las Personas de Edad.
- Día Mundial de la Discapacidad Visual.
- Día Mundial de la diabetes



Asimismo, con motivo del Día de las personas con Discapacidad, desde el 28 de noviembre al 3 de diciembre celebramos la II Semana de la Accesibilidad en Renfe en la que se programaron una serie de acciones de conocimiento y divulgación con diferentes ejes temáticos para cada día: personas de edad y movilidad, accesibilidad y viaje, mujeres y discapacidad, discapacidad sensorial y viaje, y juventud y discapacidad.

Tarjeta Dorada

En Renfe estamos firmemente comprometidos con la movilidad de todas las personas. Por eso, las personas con una discapacidad igual o superior al 33%, las personas pensionistas mayores de 18 años en situación de incapacidad permanente y las personas mayores de 60 años, pueden acogerse a los descuentos que ofrece la Tarjeta Dorada.

Durante el año 2022 se han vendido billetes por valor de 148 millones de euros con Tarjeta Dorada y el número de Tarjetas Doradas ascendió en 2022 a 2.112.740 tarjetas, de las que 51.132 fueron emitidas a acompañantes de personas con discapacidad. La aportación de Renfe en forma de descuentos mediante Tarjeta Dorada ascendió a 43.421.522 euros en 2022.

Asimismo, desde este año, nuestros clientes podrán renovar su tarjeta dorada a través de la web de la compañía obteniendo su tarjeta en formato PDF y *passbook* para móviles con una validez de entre 1 y 3 años.

8.5.3. Dialogo con los Grupos de Interés

Principales canales de comunicación con los grupos de interés

	Empleados	Clientes	Sociedad	Proveedores
Informes anuales				
Intranet / Web corporativa				
Aplicaciones para teléfonos y tabletas				
Correo electrónico				
Mensajes SMS				
Información telefónica				
Comunicados internos informativos				
Reuniones				
Acciones formativas				
Buzones de sugerencias				
Canal Ético				
Redes sociales				
Comités con representantes				
Canales y puntos de atención al cliente				
Comités de clientes				
Ferias, eventos y encuentros				
Campañas de publicidad				
Asociaciones empresariales				
Notas de prensa				
Perfil del Contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público				
Relaciones Institucionales (CC.AA., AA.PP., Congreso, Senado, etc.)				

Comités de Clientes

Los Comités de Clientes han sido en el pasado el referente y primera piedra para fomentar el acercamiento a los clientes y mejorar la prestación del servicio.

Durante el 2022 Renfe Viajeros, y en base al esfuerzo formativo realizado en materia de Experiencia de Cliente, capacitando a numerosos profesionales de todos los ámbitos territoriales, se plantea modernizar la actuación configurando lo que hemos denominado Foros de Experiencia de Cliente (CX).

Dichos Foros CX se constituyen con una muestra representativa de clientes seleccionados al azar, desarrollando sesiones de trabajo en las que se analiza el “pasillo del cliente” (*Customer Journey* del viaje) identificando la experiencia vivida, los elementos de satisfacción e insatisfacción, así como el esfuerzo emocional que requiere la interacción de los clientes en cada una de las etapas del viaje.

Los primeros Foros de Experiencia de Cliente se celebraron en A Coruña, Ourense y Vigo. Ante la buena acogida de la medida, dichos encuentros se han extendido por otras zonas geográficas, habiéndose realizado de forma similar en Toledo, Madrid, Bilbao y San Sebastián.

Está previsto seguir llevando a cabo Foros CX en el resto de los territorios, protocolizando la actuación como una medida necesaria que permita escuchar la Voz del Cliente de forma periódica y complementaria con las habituales encuestas de percepción de Calidad.

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, recepción de menores acogidos a Tarifa 211, emisión de facturas etc. También realizan gestiones de viajeros con enlace (Billete Integrado) a los que acompañan hasta su tren de continuación para enlaces comprometidos o con menos de 30'. Igualmente gestionan las Salas Club en estaciones con centros de servicios y salas club integrados.

La actividad en los Centros de Servicios durante 2022 se cifró en 1,55 millones de 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, Madrid Chamartín, Málaga María Zambrano, Santiago de Compostela, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

Estudio continuo con encuestas online

En 2020 Renfe puso en marcha un sistema de encuestas online en Alta Velocidad y otros Servicios Comerciales para conocer la experiencia de viaje de sus clientes, en para lo que diariamente se envían por correo electrónico invitaciones a una encuesta online. Este estudio busca aportar un

sistema de indicadores complementario con las encuestas de calidad y que permitan tener el pulso diario de nuestros servicios.

Asimismo, en 2022 se ha iniciado un nuevo estudio, extendiendo este sistema de encuestas online al producto Avant.

Diálogo con las Administraciones

Renfe cuenta con representantes institucionales en las Comunidades Autónomas. Su cometido es fortalecer la interlocución y la colaboración entre Renfe y las administraciones territoriales en todo aquello que concierne a la prestación y la mejora de los servicios en su respectiva demarcación y ámbito de influencia.

Para ello, los representantes institucionales están en contacto con las administraciones autonómicas y locales, así como con grupos, asociaciones y colectivos sociales, todo ello conducente a la paulatina mejora de la movilidad y de la calidad de la prestación de los servicios ferroviarios.

Actualmente, Renfe cuenta con representantes institucionales designados en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Catalunya, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Navarra y País Vasco, asumiendo directamente la gerencia de área de RRII la representatividad en la Comunidad de Madrid, La Rioja y Aragón.

Organismos de Consumo y Asociaciones de Consumidores

Renfe está adherida voluntariamente al Sistema Arbitral de Consumo y, desde el área de Mediación y Arbitraje, se da contestación a las notificaciones y requerimientos procedentes de las Oficinas Municipales de Información al Consumidor (OMIC) y Asociaciones de Consumidores.

Asimismo, presta su colaboración en ponencias y jornadas sobre los Derechos de los consumidores en materia de transporte ferroviario, que se organizan por parte de Organismos de diferentes Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

Presencia de Renfe en Ferias y Congresos

Para potenciar el negocio y dar un impulso a las relaciones externas de la empresa, Renfe participa en diversos foros, congresos y ferias, especialmente en los relacionados con la vertiente turística, formativa, de innovación y nuevos desarrollos.

La cita más destacada, como cada año, en el mundo del turismo fue FITUR, en Madrid. La feria es una de las grandes referencias para los profesionales del turismo tanto para los mercados receptivos y emisores a nivel mundial. Además de FITUR, Renfe apostó un año más por la feria B-TRAVEL, el mayor evento ferial de España destinado al público viajero final, en Barcelona. B-Travel es el gran punto de encuentro de agencias de viajes, operadores de cruceros, compañías de transporte y empresas de servicios turísticos.

En otros sectores tan variados como el formativo-educativo (Aula, Saló de l'Ensenyament) o el de estrategia e innovación (South Summit, Global Mobility Call, Smart City Expo, Rail Live...) Renfe ha querido tener presencia activa, con stand o espacios propios (en ocasiones compartidos con otras empresas del Grupo MITMA) en aquellas ferias de interés o de mayor calado social.

Presencia en Redes sociales

Con más de diez años de presencia en las redes sociales, Renfe dispone de cuentas en las principales plataformas con el fin de ofrecer a los usuarios un hilo de comunicación directo con la empresa donde plantear sus dudas y sugerencias o recabar información.

En Twitter, Renfe ha implantado cuentas especiales para la información diaria de la circulación ferroviaria, así como otras para la información de trenes de Cercanías.

Además, ha establecido un sistema de avisos por mensaje privado para las redes de Cercanías Madrid y Rodalies de Catalunya, que próximamente se ampliará al resto de los núcleos que opera.

El blog "Destinos" ofrece al público general todo tipo de temas relacionados con el ferrocarril, entrevistas con personal de diversos ámbitos y reportajes literarios y fotográficos. Para el futuro próximo, el objetivo de Renfe es abrir cuentas en nuevas plataformas y consolidar el servicio en las actuales, siempre pensando en sus clientes, sin olvidar aquellos usuarios de las redes sociales que todavía no lo son.

Cuentas de Renfe en Redes Sociales:



Twitter:

- @Renfe
- @Inforenfe
- @Avlo
- @CercaniasMadrid
- @Rodalies
- @CercaniasVLC
- @CercaniasAvisos
- @AvisosRodalies



Facebook

- Renfe
- Avlo



Instagram

- Renfe
- Avlo Renfe



TikTok



TikTok



TikTok



YouTube



LinkedIn



Destinos

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
- Red Española del Pacto Mundial
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Club Excelencia en Gestión Vía Innovación
- Asociación Española de la Calidad
- Grupo Español de Crecimiento Verde
- Foro de Marcas Renombradas Españolas
- Asociación para la Defensa de la Marca (ANDEMA)
- Instituto de Oficiales de Cumplimiento, Grupo de trabajo del Sector Público
- Asociación Española de Compliance (ASCOM), Grupo de trabajo del Sector Público
- Asociación Española de Cumplimiento (CUMPLEN)
- Instituto de Auditores Internos
- Asociación Española de Gerencia de Riesgos y seguros
- MaaS Alliance
- Railway Innovation Hub
- Railgrup
- Plataforma Tecnológica del Ferrocarril
- Asociación Española de Empresas Ferroviarias de Viajeros
- 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)
- Latin Rail
- USHSR (United States High Speed Rail Association)
- Asociación Española del Transporte (AET)

En 2022, El sector ferroviario español de viajeros representado por Renfe, iryo, Euskotren y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) anunciaron la creación de la Asociación Española de Empresas Ferroviarias de Viajeros.

La Asociación, cuya finalidad pasa por representar en una sola voz al sector, tiene por objetivo la contribución a los cambios y la mejora regulatoria, apoyar y defender el modo de transporte ferroviario por sus valores ambientales y sociales y el fomento de las políticas y cambios normativos que apoyen el trasvase modal de otros medios de transporte al tren.

Grupo de Acción de Responsabilidad Social en Empresas Públicas

Esta plataforma colaborativa empresarial tiene como objetivo fomentar el intercambio de conocimiento entre las empresas públicas participantes en materia de Responsabilidad Social Empresarial sobre aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno. También 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, todo ello dentro del nuevo paradigma de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y de la Agenda 2030.

Este grupo está coordinado por Forética, organización de referencia en el fomento de la RSE en España. Además de Renfe pertenecen a este Grupo, Adif, 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, entre otros.

En 2022, el Grupo de Acción ha dedicado este año a conocer las acciones más destacadas para avanzar hacia la cero emisiones netas y a reflexionar cuál es el papel de las entidades públicas a la hora de promover mayores estándares de cuidado y promoción de salud y bienestar en las empresas públicas.

Grupo de Acción de Empresas Públicas ODS – Ministerio de Asuntos Sociales

El objetivo de este grupo de trabajo es facilitar la colaboración en iniciativas, estudios, programas, medidas y acciones de forma conjunta entre las entidades públicas que colaboran para crear sinergias de aprendizaje y poder avanzar así en el cumplimiento de los ODS.

Los asuntos más relevantes tratados acorde a los cuatro Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, son:

- Principio de Lucha Contra la Corrupción: El Buen Gobierno: código ético, compliance y transparencia.
- Principio de Medio Ambiente: La Economía Circular y la Gestión de Residuos

- Principio de Derechos Humanos: La Debida diligencia y los derechos humanos en empresas transnacionales.
- Principio de Normas laborales: La Diversidad e inclusión. Criterios de contratación relacionados con la discapacidad.

Además de reconocer las novedades en reporte con criterios ASG (Ambiental, Social y Gobernanza) o sobre del estudio de Alineamiento de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) con los ODS que realiza el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

8.5.4. Acción social

Conflicto armado en Ucrania

Renfe ha ofrecido la gratuidad en todos sus trenes para los ciudadanos de Ucrania que han llegado a nuestro país y deseen desplazarse a cualquier punto del territorio nacional, así como para aquellos que deseen salir hacia Francia.

Para la gestión de todos los movimientos de inmigrantes ucranianos, Renfe organizó toda su operativa principalmente en Barcelona, que se configuró a modo de centro de conexión para recibir a refugiados que lleguen a España o para la salida de ciudadanos hacia Francia y, posteriormente, a otros puntos de Europa. A esta terminal llegaban los trenes transfronterizos de Elipsos, que comunican Francia con España y los trenes chárteres entre París-Barcelona, todos ellos gratuitos. También se recibieron personas que han llegado en autobuses y avión, entre otros.

Junto con Cruz Roja, se han organizado dispositivos de asistencia en diferentes puntos, centros de servicios y otros espacios en las estaciones ferroviarias de toda España donde llegan refugiados. Se facilitó el traslado de todos los refugiados en trenes regulares o en trenes especiales, con avituallamiento gratuito para todos los refugiados hasta sus destinos finales.

Una vez en Barcelona, los refugiados pudieron tomar cualquier tren de Renfe y continuar su viaje. Para poder beneficiarse de la gratuidad de los trenes de Renfe, los ciudadanos ucranianos debían llevar un pasaporte o documento de identidad y presentarlo en los puntos de venta de Renfe, en los centros de servicio o en las taquillas de las estaciones.

Desde que se inició el conflicto, y hasta el 27 de diciembre de 2022, se habían emitido más de 231.000 billetes gratuitos para refugiados ucranianos.

Renfe también contó con un dispositivo de asistencia en la estación de Madrid Puerta de Atocha, en el que está presente Cruz Roja. En esta estación se recibían refugiados que viajaban a distintos destinos y se realizaban los enlaces con otros servicios para llegar a los destinos finales.

Por otro lado, se estableció otro dispositivo para recibir a refugiados en Irún, en este caso para los que llegaban vía Hendaya, en el que también participa Cruz Roja.

Corredor ferroviario humanitario de mercancías a Ucrania

Renfe y Transfesa Logistics enviaron un tren con 400.000 kilos de mercancía desde Madrid-Abroñigal hasta Ucrania, uniendo nuestro país al corredor solidario que ya ha puesto en marcha DB Cargo desde Alemania.

Renfe Mercancías aportó las locomotoras en España, así como la mitad de los contenedores de cada tren (10 de 21), que trasladó el tren desde Madrid hasta la frontera con Francia donde se conectará con un tren internacional de Transfesa Logistics de larga distancia, organizado juntamente con el Grupo DB hasta Ucrania con parada intermedia en Colonia.

Por su parte, Transfesa Logistics-DB Cargo organizó la operativa, puso tracción en Francia, Alemania, Polonia y Ucrania, vagones, contenedores, camiones, almacenes y la operación de cambio de ejes de los vagones, tanto en la frontera hispanofrancesa como en la polaco-ucraniana.

El tren transportó las donaciones de distintas ONGs, ayuntamientos e instituciones, canalizadas a través de la Comunidad de Madrid, que cedió el espacio de almacenaje del Hospital Zenda, convirtiéndose en un centro de ayuda en coordinación con la Embajada de Ucrania

Este nuevo corredor ha estado a disposición de ONGs, instituciones o empresas que tengan grandes volúmenes de donaciones y ha permitido transportar toda esta ola de solidaridad, consiguiendo hacer llegar la ayuda directamente a Ucrania, ya que el ferrocarril es el único medio de transporte que ha podido entrar en muchas zonas del país. Además, este tren ha permitido transportar el equivalente a 21 camiones, lo que simplifica y acelera la llegada de la ayuda humanitaria a la población ucraniana.

Además, Renfe Mercancías transportó 600 toneladas de maíz desde Ucrania hasta Barcelona. Tras dos meses de viaje, la terminal de Can Tunis de Barcelona recibió los 25 contenedores de 40 pies de cargados con 600 toneladas de maíz ucraniano tras culminar el proyecto piloto.

Este proyecto piloto, ha pretendido analizar la viabilidad técnica y económica del transporte ferroviario de cereal a través de la autopista ferroviaria que atraviesa Europa desde *Lodz*, Polonia, hasta Barcelona Can Tunis como alternativa al modo marítimo en un momento marcado por la guerra en Ucrania y las incidencias en los puertos.

Colaboración de los empleados

Renfe colaboró con la Embajada de Ucrania en la recogida de productos básicos y material sanitario. La Embajada de Ucrania entabló diversos acuerdos con diferentes locales para formar

una red de recogida de ayuda destinada a Ucrania. Estos fueron los encargados de recibir a los voluntarios/as que quieran aportar productos.

A través de la Intranet de la compañía se compartió con la plantilla el listado de puntos oficiales para realizar donaciones. De esta forma, los profesionales de Renfe pudieron acudir a estos lugares y contribuir con tu aportación.

Desde la organización se facilitó una lista de los artículos más necesarios: productos de higiene, medicamentos y comida de larga duración.

Otra vía que se habilitó para hacer donaciones fue a través de diversas ONGs y plataformas donde los empleados de Renfe pudieron hacer su aportación *Ukraine lives*, que colaboró directamente con la Embajada de Ucrania, *Save the Children*, Cruz Roja, Acción Contra el Hambre, ACNUR, Oxfam Intermón, Aldeas Infantiles y el Comité de Emergencia formado por diversas ONGs.

Voluntariado Corporativo

Renfe ha colaborado un año más con la Fundación Exit en su Proyecto de Voluntariado Corporativo Coach Exit. 22 empleados y empleadas de diferentes perfiles, Sociedades y ubicaciones geográficas de nuestra empresa orientaron y acompañaron, a través del coaching a jóvenes en situación de vulnerabilidad social provenientes de una experiencia de fracaso escolar y les motivaron para que continúen con su formación.

Los profesionales de Renfe acompañaron a los jóvenes en Madrid, Barcelona, Zaragoza, Sevilla, Asturias, Valencia y Huelva, acercándolos a aquellas áreas que tenían para ellos un interés mayor. Compartieron tiempo con profesionales de distintas áreas de la compañía: trenes, talleres, comercial, atención al cliente, Centro de Gestión de Operaciones, formación, entre otras, acercando a los jóvenes al mundo laboral y a las oportunidades que presenta, contribuyendo así a enfocar mejor su futuro profesional.

También tuvieron una sesión con profesionales de selección de Renfe en la que tuvieron la oportunidad de ver cómo se hace un CV, cómo desenvolverse en una entrevista o cómo participar en un *rol play* con otros candidatos/as.

Con nuestra participación en estas ediciones, Renfe cumple con sus principios de responsabilidad social orientando y ayudando a mejorar la empleabilidad de personas jóvenes en riesgo de exclusión y mostramos nuestra empresa como una opción laboral de interés para los jóvenes.

Contratación 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 2022 Renfe ha invertido más de 4,45 millones de euros a través de diferentes licitaciones adjudicadas a CEE.

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 Empresarial de la empresa.

Durante este año, Renfe colaboró en las campañas de sensibilización y concienciación de las siguientes entidades:

- Fundación Reina Sofía, campaña 'Inteligencia Natural'
- WWF, 'La hora del planeta'
- Federación Española de Bancos de Alimentos, campaña 'La Gran Recogida de Alimentos', entre otros.

Tren del Deporte Español

En el marco del programa 'El Tren del Deporte Español', Renfe y el Consejo Superior de Deportes mantienen un acuerdo para impulsar el uso del ferrocarril como medio de transporte sostenible y preferente entre los deportistas de alto nivel, para participar en competiciones deportivas en el territorio nacional.

El objeto de este acuerdo es la promoción de los servicios de Renfe, dentro del citado programa, y su utilización por los deportistas, con especial atención a los de alto nivel y a través de las federaciones deportivas, clubes y otras entidades análogas del deporte español.

Con estas acciones, Renfe da un paso más en el compromiso con la promoción y el apoyo al deporte que ya viene desarrollando históricamente a través de acuerdos con federaciones, entidades y clubes, así como con la movilidad sostenible de los deportistas españoles a través de sus servicios de transporte.

Además, con motivo del Día Mundial de la Salud Mental, Renfe, RTVE y la Fundación Blanca de Apoyo al Deportista, anunciaron la producción de un documental sobre la importancia de la atención de la salud mental de los deportistas. Los objetivos de este documental es proyectar la importancia de la atención de la salud mental, conocer más de cerca las diferentes causas que provocan alteraciones mentales, la importancia de acudir a servicios de asistencia profesional en esta materia y al apoyo del entorno como base de una óptima recuperación.

Cientes Solidarios

Renfe ha mantenido los acuerdos de colaboración que tiene con diferentes ONG, entre las que se encuentran Aldeas Infantiles, Federación de Padres de Niños con Cáncer y Nuevo Futuro.

Con esta acción, Renfe reconoce el importante trabajo social que desempeñan estas organizaciones y que permite a los clientes y clientas fidelizados colaborar de forma sencilla a través del programa Más Renfe.

Donaciones de los clientes de la tarjeta Más Renfe a ONGs

Euros	2020	2021	2022
Aldeas infantiles	6.775	11.654	24.807
Federación Española de Padres de Niños con Cáncer	17.461	26.433	60.424
Nuevo Futuro	2.670	3.739	8.669
Total	26.907	41.826	93.900

A lo largo de este año se ha implantado restauración con compra anticipada en formato Box para clientes que viajan en opciones sin restauración incluida, lo que permite a los clientes consumir en el asiento y llevarse lo que no deseen consumir en el momento.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles es la entidad que tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico del ferrocarril.

Renfe forma parte del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en el que están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español. Actualmente, el presidente de Renfe es presidente de la Fundación. Como patrono fundador de la institución, Renfe contribuye con su aportación a la realización de las actuaciones que la Fundación emprende para el cumplimiento de sus fines.

Entre las principales actividades de la Fundación destacan:

- Los museos del ferrocarril de Madrid y de Cataluña
- La Biblioteca Ferroviaria, el Centro de Documentación y el Archivo Histórico Ferroviario
- La revista Vía Libre
- Las Vías Verdes, itinerarios cicloturistas y senderista

- El concurso fotográfico “Caminos de Hierro” y los Premios del Tren “Antonio Machado” de Poesía y Cuento
- Centro de Formación y de I+D+i, especializado en transporte terrestre, en particular ferroviario

Aportación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Miles euros	2020	2021	2022
Contribución global	1.736	1.642	2.040

8.5.5. Desperdicio alimentario en los trenes

Renfe tiene como objetivo reducir al mínimo el desperdicio alimentario de los servicios de restauración y cafetería a bordo de los trenes, como parte irrenunciable de su compromiso medioambiental y de sostenibilidad.

En esta línea, el nuevo contrato de servicios a bordo, trae consigo mejoras en este ámbito que se suman a las que ya se habían implantado en años anteriores: el formato ‘Box’ para los aperitivos y meriendas, que permite a los clientes llevárselo a su casa o a la oficina para consumirlo más tarde, si no la quiere consumir en el momento; o el sistema de gestión de caducidades de bandejas y productos de cafetería que permite reutilizar productos no consumidos si no se ha roto la cadena de frío.

Así, por ejemplo, nuestro prestador de catering tiene el compromiso de reducir el desperdicio de alimentos aprovechando un 10% del volumen de residuos orgánicos en los próximos 5 años, trabajando fundamentalmente en las fases previas de la cadena de producción, planificando de forma más eficaz las necesidades y generalizando en la implantación de biodigestores en sus unidades de producción.

Para satisfacer las exigencias de Renfe Viajeros en materia de sostenibilidad y calidad medioambiental, el nuevo adjudicatario del contrato de servicios a bordo a su vez ha contado con proveedores de primer nivel que comparten objetivos de sostenibilidad y calidad medioambiental relativos al bienestar animal, compras locales y responsables o clasificación selectiva de residuos, por citar algunos ejemplos.

8.5.6. Proyectos culturales y educativos

XIV Concurso fotográfico “Acercando tu objetivo”

Cercanías de Madrid realizó la decimocuarta 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.

XVI Certamen de Relatos Cortos “El tren y el viaje”

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 y como empresa comprometida con la mejora del entorno y el interés por la cultura.

Renfe quiere 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. Los premios se entregaron en junio, en el espacio Hard Rock Hotel.

Concurso de relatos cortos Mujeres y Viajeras

Por segundo año consecutivo Rodalies organizó un concurso de relatos cortos con motivo de la celebración día de la Mujer.

Este Concurso tiene como objetivo promover la creatividad literaria y el interés por la lectura entre los viajeros, a través de relatos cortos “Mujeres y Viajeras” ambientados en los trenes de Rodalies de Catalunya y su entorno.

La iniciativa se enmarcó en los actos de celebración del Día Internacional de la Mujer, con los que Renfe quiere dar visibilidad y mostrar su compromiso con la igualdad entre géneros y el empoderamiento de las mujeres.

Catálogo de actividades escolares (Revisar por Renfe Viajeros)

Los Núcleos de Cercanías de Asturias (AM y Convencional), Santander, Cantabria, Madrid Murcia/Alicante y Valencia ofrecen un amplio catálogo de actividades escolares agrupadas por temáticas o por municipios con tarifas especiales para grupos escolares.

Se realizan descuentos para grupos y escolares a partir de 10 personas, con un descuento a la ida del 30%, y un 40 % en ida y vuelta, los menores de 12 años viajan con un descuento del 50%, los grupos escolares por cada 10 billetes obtendrán un billete gratuito.

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.

Cercanías Madrid presentó su nuevo catálogo 2022-2023 en septiembre, en el Jardín Botánico, donde se difundieron las nuevas actividades, como fórmula de reactivación plena tras la parada de acciones a consecuencia de la pandemia.

8.5.7. 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.



Otros trenes turísticos



En 2022, Renfe, en colaboración con el Ayuntamiento de Campo de Criptana, puso en marcha el Tren de los Molinos. Un nuevo tren de turismo temático que circulará entre Madrid y la localidad ciudadrealeña. El tren tiene como objetivo la promoción de la localidad manchega al tiempo que la de los servicios ferroviarios que presta Renfe.

Asimismo, la Diputación de León y Renfe pusieron en circulación en 2022 un tren turístico en el que los viajeros podrán disfrutar de la "Ruta del sabor ferroviario y la minería". Se trata de un recorrido por la línea de Ancho Métrico a bordo de un tren histórico, que aúna la experiencia paisajística, cultural y gastronómica alrededor de la historia ferroviaria y minera de la montaña oriental leonesa.

Trenes Turísticos Galicia y Asturias

Los Trenes Turísticos de Galicia son fruto de la colaboración con la Xunta de Galicia, Renfe e Instituto Orensano de Desarrollo Económico (INORDE). 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; y Ribeira Sacra del Miño.

Asimismo, el Gobierno del Principado de Asturias y Renfe han puesto en marcha el proyecto Trenes turísticos de Asturias para impulsar el uso del ferrocarril como medio de transporte sostenible y promocionar también actividades culturales y sociales en Asturias. Son tres rutas temáticas de un día que combinan viajes en tren con visitas guiadas a espacios singulares de la comunidad: Ruta de la biosfera y la Mina, Ruta de la Sidra y los dinosaurios y la Ruta de los Puertos y Acantilados.

8.5.8. Patrocinios y acuerdos comerciales

Renfe mantiene una amplia colaboración en numerosos eventos y actividades a lo largo del año, especialmente para darse a conocer usando los soportes de promoción y difusión de estas actividades, aumentando así su presencia publicitaria para ganar notoriedad de marca entre el público asistente.

Estas colaboraciones promocionales o patrocinios publicitarios se refuerzan además mediante una serie de facilidades y ventajas en el traslado ferroviario y con la cesión de espacios de difusión y promoción (video a bordo de los trenes, acciones en redes sociales de Renfe, cartelería en estaciones de Cercanías, etc., logrando mayores sinergias entre Renfe y las actividades patrocinadas).

En cuanto a los sectores o áreas de interés caben destacar:

- **Promoción del deporte**, como las acciones desarrolladas bajo el paraguas de "El Tren del Deporte Español", de forma conjunta con el Consejo Superior de Deportes, o los numerosos acuerdos de "Transporte Oficial" con federaciones, entidades y clubes deportivos tanto

masculinos como femeninos en todas sus categorías, de deportes como fútbol, baloncesto, balonmano, hockey, rugby, etc.

- **Promoción del turismo** con diversos ayuntamientos o con sus patronatos de Turismo: Madrid, Málaga, Palencia, Burgos, Albacete, Alicante, Cuenca, Orihuela, etc., para la promoción turística de estas ciudades.
- **Promoción de la cultura**. Renfe alcanzó acuerdos con Fundación del Gran Teatre del Liceu, Museo del Prado, FUNDOS Museo Gaudí y Velázquez Tech Museum,, entre otros, así como presencia en Festivales de Cine y Teatro como el Festival de Cine Fantástico de Sitges, Festival de Teatro Temporada Alta, la SEMINCI, el Festival de Cine de Málaga, , El festival de Cine de Alicante, , el Festival de Cine de Sevilla, CiBRA Festival del Cine y la Palabra de Toledo, Festival Cinema Jove de Valencia, Festival de Cine de Albacete, etc.

Museos en red. Viaja y descubre

Renfe dispone de un acuerdo de colaboración con el Ministerio de Cultura y Deporte para la promoción de la red de museos estatales, de gran variedad y riqueza, que se encuentra repartida por todo el territorio español.

Los clientes de Renfe podrán disfrutar de un 50% de descuento en el precio de la entrada presentando su billete de tren Ave, Larga Distancia en las taquillas de los museos adscritos al programa: Museo Arqueológico Nacional, Museo de América, Museo del Traje, Museo Cerralbo, Museo Nacional del Romanticismo, Museo Sorolla, Museo Nacional de Antropología y Museo Nacional de Artes Decorativas de Madrid, Museo del Greco y Museo Sefardí de Toledo, Museo Nacional de Cerámica y de las Artes Suntuarias 'González Martí' de Valencia; Museo Nacional de Escultura y Museo Casa de Cervantes de Valladolid; Museo Nacional y Centro de Investigación de Altamira de Santander; Museo Nacional de Arqueología Subacuática. ARQVA de Cartagena (Murcia) y el Museo Nacional de Arte Romano de Mérida (Badajoz).

8.6. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético

8.6.1. Código Ético

El Grupo Renfe cuenta desde 2014 con su Código Ético, como pilar básico en el que se sustenta su entorno de control, cumplimiento, ética y buen gobierno corporativo; 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.

El Código Ético, cuyo cumplimiento está previsto en la cláusula 10ª del Convenio Colectivo de aplicación, así como en el régimen disciplinario definido para el personal no sujeto al Convenio

Colectivo, está publicado tanto en la página web de la compañía, como en la intranet de Grupo Renfe, resultando accesible para todos los grupos de interés.

Así, el compromiso del Grupo Renfe con el favorecimiento de la ética e integridad como pilares de nuestra actuación, se pone de manifiesto en la creación de la Comisión del Código Ético. Esta Comisión es el órgano encargado de velar por el cumplimiento del Código Ético, y de resolver cualquier duda interpretativa en materia de ética e integridad. Para ello cuenta con el apoyo de la Secretaría de la Comisión del Código Ético, conformada por la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Grupo Renfe imparte formación periódica a sus empleados a través del área de Compliance, donde se incluyen aspectos sobre gestión ética y cuya realización es de carácter obligatorio. para todos los empleados.

Actualmente todo el sistema de ética del Grupo Renfe, en el que se enmarca el Código Ético de la organización se encuentra en un proceso de adaptación a las nuevas obligaciones que requerirá la próxima aprobación de la Ley reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

Canal Ético

Uno de los elementos esenciales del Modelo Organizativo y de Gestión para la prevención de delitos (Modelo de Compliance) del Grupo Renfe es establecer mecanismos de comunicación de conductas relativas al incumplimiento de las normas de actuación y los principios recogidos en el Código Ético y el Modelo de Compliance, que puedan implicar irregularidades y/o la comisión de delitos. Todos los profesionales que tengan indicios razonables de la comisión de un hecho de esta naturaleza deben comunicarlo a través de este canal.

Este mecanismo se ha configurado en el Grupo Renfe a través del Canal Ético, y según lo establecido en el Protocolo de funcionamiento del Canal Ético.

El Canal Ético es accesible a través del buzón (codigoetico@renfe.es) por todos los empleados del Grupo Renfe, así como por cualquier tercero externo a la organización (proveedores, colaboradores, clientes y otros grupos de interés).

El alcance del Canal Ético comprende la realización de consultas, sugerencias y/o denuncia de irregularidades, sobre aspectos relativos a la interpretación y cumplimiento del Código Ético, así como del resto de normativa interna del Grupo Renfe y el Modelo de Compliance

Todas las comunicaciones recibidas tienen la consideración de información confidencial, pudiendo recibirse también anónimas. En todos los casos, existe un compromiso expreso del Grupo Renfe para preservar la confidencialidad, reflejado en el Protocolo de funcionamiento del Canal Ético y en el Reglamento de funcionamiento de la Comisión del Código Ético.

Monitorización del Canal Ético del Grupo Renfe

La actividad del Canal Ético es monitorizada de forma anual a través de la emisión del Informe sobre el grado de cumplimiento del Código Ético. Este informe es aprobado por la Comisión del Código Ético, y elevado al Comité de Dirección de Renfe Operadora, así como al Consejo de Administración de Renfe Operadora y del resto de sociedades del Grupo, para su información.

En mayo se aprobó el Informe anual sobre el grado de cumplimiento del Código Ético 2021, y durante las sesiones, celebradas en junio, de los diferentes Consejos de Administración de las sociedades del Grupo, los consejeros tomaron también conocimiento de éste.

Así, en lo que respecta a las comunicaciones recibidas a través del Canal Ético durante el ejercicio 2022, se han recibido un total de 60. Asimismo, a través del Canal Ético, el Grupo Renfe no ha sido informado de ningún caso de corrupción, ni vulneración de derechos humanos en el ejercicio. De igual forma, tampoco se ha condenado a través de sentencia firme, por delitos de corrupción, o que atenten contra los derechos humanos, a ninguna de las sociedades del Grupo Renfe ni a sus consejeros.

8.6.2. Adhesiones 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.
- Ha asumido como propias 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.
- Se ha adherido 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.



Pacto Mundial
Red Española



8.6.3. El Sistema de Cumplimiento Normativo

Grupo Renfe cuenta con un marco general de cumplimiento y de ética reflejado en el Modelo organizativo y de gestión para la prevención de riesgos penales o Modelo de Compliance, que sigue las mejores prácticas, nacionales e internacionales, en materia de cumplimiento, prevención del fraude, integridad y lucha contra la corrupción.

Así, Grupo Renfe cuenta con la Dirección de Auditoría Interna y Compliance como órgano de cumplimiento encargado de supervisar y verificar la eficacia del funcionamiento del mencionado Modelo, con el objetivo de crear una verdadera cultura de cumplimiento corporativa y transmitirla a todos los miembros del Grupo Renfe.

En este sentido, se describen a continuación los principales hitos en materia de cumplimiento ético y lucha contra la corrupción y el fraude desarrollados durante el ejercicio 2022:

▪ Actualización de la identificación y evaluación de riesgos penales y controles

Uno de los elementos principales del Modelo de Compliance es la existencia de un proceso de identificación y evaluación periódica y continua de los riesgos en materia de compliance penal de cada una de las sociedades del Grupo Renfe.

Durante este ejercicio 2022 se ha realizado una verificación del Modelo de Compliance, con especial incidencia en los Mapas de Riesgos Penales y Controles del Grupo Renfe. Como resultado se han planificado diferentes acciones a abordar durante los próximos ejercicios, cuyo objetivo es la mejor del Modelo de Compliance y sus Mapas de Riesgos Penales y Controles.

El Mapa de Riesgos Penales y Controles del Grupo Renfe ha identificado aquellos riesgos en materia de derechos humanos que, de conformidad con el art. 31 bis del Código Penal pueden generar responsabilidad penal de la empresa. En este sentido, y como novedad, se ha introducido el riesgo de trata de personas, debido a las actividades de transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania a través del territorio español.

▪ Actuaciones en materia de lucha contra la corrupción y el soborno

Grupo Renfe cuenta con un marco normativo interno de carácter general en materia de cumplimiento cuyo principal objetivo es servir como guía para la actuación de sus profesionales, reforzando su voluntad de dar cumplimiento a los valores que demanda nuestra sociedad en relación con la honestidad, la transparencia y la observancia estricta de la legalidad. Por ello, Grupo Renfe muestra su absoluto rechazo y aversión a la comisión de cualquier tipo de irregularidad o incumplimiento de la normativa interna, de la normativa externa, o de nuestros valores éticos.

De conformidad con lo anterior, los principales instrumentos previstos en Grupo Renfe en materia de cumplimiento y lucha contra la corrupción son:

- Código Ético y sus disposiciones en materia anticorrupción, suponiendo un paso más en el compromiso de la organización con la ética y la integridad que rigen su gestión empresarial y su cultura corporativa.
- Canal ético.
- Política de Cumplimiento Normativo y Penal del Grupo Renfe.
- Modelo Organizativo y de Prevención de Riesgos Penales (Modelo de Compliance), con el objetivo final de prevenir la comisión de riesgos penales, entre los que se encuentran aquellos asociados a la corrupción y soborno; y, establecer un sistema eficaz y adecuado de supervisión y control del cumplimiento de la normativa que permita identificar de forma temprana cualquier irregularidad o debilidad que pudiera darse en la ejecución de los procesos internos.
- Clausulados en materia de Cumplimiento y ética, para todos aquellos con los que contratemos. En este sentido, al régimen interno de contratación le es de aplicación lo dispuesto en la legislación de contratación pública. Por este motivo, en la elaboración de los procesos de licitación del Grupo Renfe se asegura la competencia y capacitación técnica y legal, así como la independencia de los licitadores.
- Procedimientos internos de medidas antifraude para la gestión de fondos europeos, en el marco de desarrollo de proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Durante el 2022 el Grupo Renfe ha elaborado su Plan de Medidas Antifraude, dentro del cual se enmarca la aprobación del Procedimiento de Gestión de los conflictos de intereses en los procedimientos de contratación previstos dentro del marco del PPRTR, como respuesta a los requerimientos europeos, permitiendo así gestionar los riesgos de fraude relacionados con la ejecución de los proyectos financiados con fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Debido a la creciente actividad internacional del Grupo Renfe, desde el área de Compliance se ha venido participando con la Dirección Internacional a través del análisis de posibles socios de negocio, mediante, por ejemplo, el envío de cuestionarios que éstos deben cumplimentar, así como a través de la definición del clausulado en materia de ética y cumplimiento.

- El área de Compliance colabora en los diferentes procesos de homologación de proveedores asesorando en materia de ética y cumplimiento.
- Elaboración de auditorías internas, que permiten mitigar y controlar estos riesgos y, en consecuencia, los delitos económicos relacionados con la corrupción y el soborno.

■ Comunicación y formación en materia ética y de prevención de la corrupción

La Dirección de Auditoría Interna y Compliance, en coordinación junto con la Dirección de Formación del Grupo Renfe, establecen las necesidades anuales específicas de formación y comunicación en materia de compliance, para el Grupo Renfe. Estas necesidades son identificadas teniendo en cuenta: i) las novedades normativas y posibles requerimientos de formación, ii) aquellas áreas donde se ha identificado un nivel de riesgo más alto, o iii) las modificaciones internas producidas:

- Plan de Formación en materia de Compliance para toda la organización 2020-2022. A lo largo del ejercicio 2022 se ha finalizado la impartición de dicho proyecto formativo a los empleados de Renfe. No obstante, de forma periódica, todas las nuevas incorporaciones son formadas en la materia.
- Impartición de formación en materia de Compliance dentro de los Programas de Acogida de nuevas incorporaciones del Grupo Renfe.
- Publicaciones en Interesa de acciones de comunicación en materia de compliance, entre las que pueden destacarse la publicación del informe sobre el grado de cumplimiento del Canal Ético 2021.

8.6.4. Portal de la Transparencia

En el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, acceso a la información y buen gobierno, el Grupo Renfe publica en su página web aquella información relevante de su actividad, a través de un apartado específico para el título de "Transparencia". Desde esta sección se accede a información institucional, organizativa y de planificación, así como a información económica presupuestaria y estadística.

Desde el mismo apartado, las personas interesadas en obtener información adicional del Grupo Renfe, dentro del ámbito establecido en la citada Ley de Transparencia, pueden enviar sus solicitudes a través de un enlace al Portal de Transparencia de la Administración General del Estado.

En 2022, Renfe recibió un total de 96 solicitudes de información que fueron atendidas en su totalidad dentro de los plazos definidos por la citada Ley. En 34 de las 96 solicitudes se concedió el total de la información requerida, en 27 más se facilitó parcialmente. El resto de las solicitudes

fueron denegadas (13) o inadmitidas (22) por diversas razones. La mayor parte de estas solicitudes estaban referidas a la actividad de la sociedad Renfe Viajeros.

8.6.5. Sistema de control interno

Como parte integrante y fundamental del Sistema de Control Interno, el Grupo Renfe cuenta con la Dirección de Auditoría Interna y Compliance, lo que 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. Además, el Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), como se detalla más adelante.

De acuerdo con el Estatuto de Auditoría Interna (aprobado por el Consejo de Administración en fecha 25/01/2021), el objetivo general de la función de Auditoría Interna de Renfe es ofrecer a la Dirección del Grupo y a las Comisión de Auditoría y Control una seguridad razonable de que el Grupo está en disposición de lograr sus objetivos de negocio, a través de un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar y mejorar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos y control interno.

La labor del auditor interno no debe ser de mera revisión de los sistemas de gestión de riesgos y de control interno, sino que debe ir más allá, emitiendo propuestas de mejora y recomendaciones encaminadas a fortalecer el entorno de control y el gobierno de la Sociedad.

La función de Auditoría Interna del Grupo Renfe ha obtenido, como resultado de la evaluación externa de calidad realizada, en 2022, la más alta calificación posible, y el certificado *Quality Assessment*, otorgada por el Instituto de Auditores Internos de España, órgano externo e independiente de referencia en el sector, que forma parte de la red internacional Global IIA.

Por otro lado, 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.

Por su parte, las empresas filiales del Grupo Renfe (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.), 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 2022 la ha realizado PKF Attest.

Aparte de las funciones de tutela que ejerza el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, existen organismos externos de supervisión y vigilancia como la IGAE y el Tribunal de Cuentas que fiscalizan la actividad del Grupo Renfe.

Esta supervisión adicional por organismos independientes dota de mayor seguridad y fiabilidad a la información del Grupo Renfe.

Comisión de Auditoría y Control de Renfe

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.

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 Plan anual de auditorías internas que lleva a cabo la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Esta Comisión, a 31 de diciembre de 2022, ha celebrado 6 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

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 2022 la Comisión de Auditoría y Control de las sociedades mercantiles estatales Renfe Viajeros, Renfe Fabricación y Mantenimiento; y Renfe Alquiler han celebrado 6 reuniones. Por su parte, la Comisión de Auditoría y Control de Renfe Mercancías ha celebrado 5 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.

Sistema de control interno de la información financiera

El Grupo Renfe dispone de un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) que es un sistema de gestión específico dentro del Sistema de Gestión de Riesgos del Grupo.

El objetivo del SCIIF del Grupo Renfe es proporcionar una seguridad razonable sobre la fiabilidad de la información financiera generada. A su vez, tiene como fin asegurar que los riesgos de

errores, omisiones o fraude en la información de los procesos clave están siendo controlados, ya sea por prevención, detección, mitigación, compensación o corrección, proporcionando una certeza suficiente de que los controles internos funcionan de manera efectiva.

El SCIIF es una parte del control interno y se configura como el conjunto de procesos que el Consejo de Administración, las Comisiones de Auditoría, la alta dirección y todo el personal del Grupo Renfe llevan 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.

La documentación que integra el SCIIF está constituida, principalmente, por los siguientes elementos:

- Política del sistema de control interno de la información financiera del Grupo Renfe.
- Manual de gestión y supervisión del sistema de control interno de la información financiera del Grupo Renfe.
- Matrices de riesgos y controles.
- Narrativas de los procesos.
- Análisis del alcance del ejercicio.
- Informes como resultado de los trabajos de autoevaluación.

En cada ejercicio se establece el alcance de las sociedades y procesos relevantes considerados en el SCIIF, de acuerdo con la materialidad calculada que se basa en criterios cualitativos y cuantitativos. Para el ejercicio 2022 no se ha producido ninguna modificación con respecto al alcance del ejercicio anterior, siendo las sociedades consideradas en el sistema, 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.

Durante el ejercicio 2022 se han llevado a cabo trabajos de autoevaluación o reporting, además de la revisión y actualización de algunos procesos del SCIIF y se ha hecho seguimiento del estado de implantación de los planes de acción definidos.

Además, por parte de Auditoría Interna, se ha realizado la supervisión de los procesos clave identificados que corresponden según el plan anual de auditorías, el seguimiento de los planes de acción y se han presentado los informes correspondientes a las Comisiones de Auditoría y Control.

8.6.6. Gestión de riesgos empresariales

La Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Renfe establece 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.

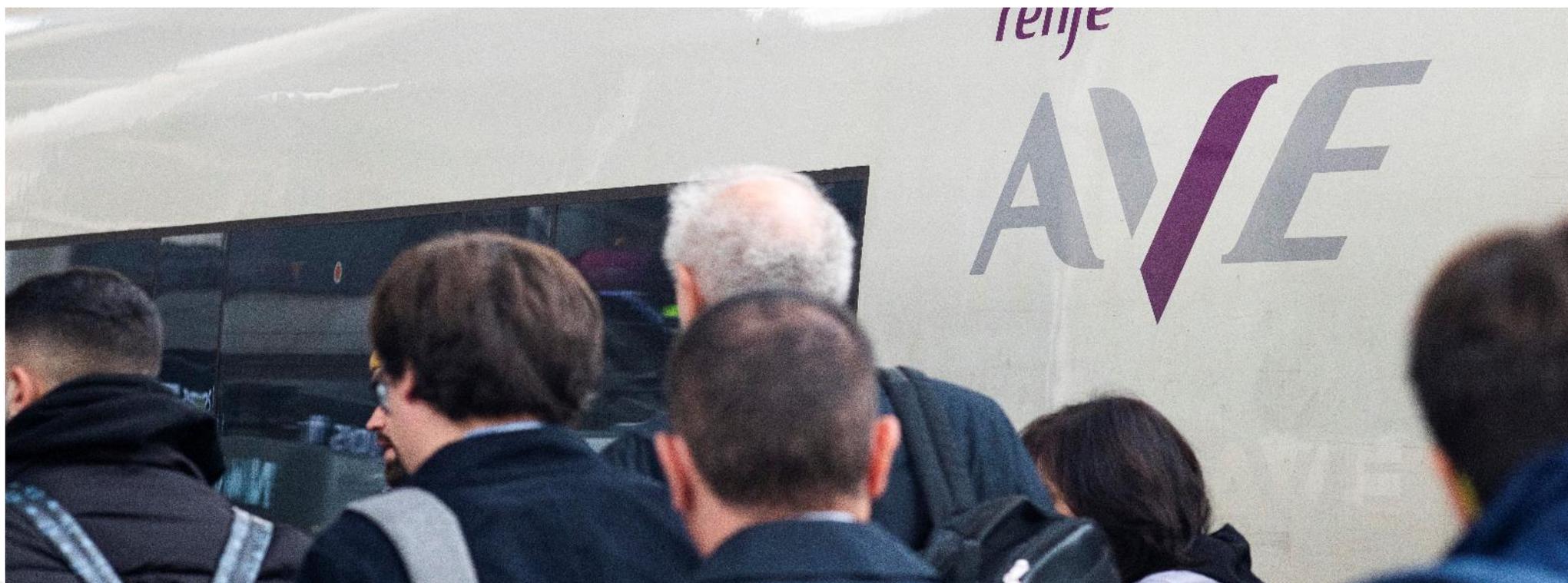
En la Política de Control y Gestión de Riesgos se definen las responsabilidades de los distintos miembros de la organización en relación con la existencia, definición, funcionamiento y supervisión del Sistema de Gestión de Riesgos, siendo el Consejo de Administración el responsable de su existencia y 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 compañía, así como incrementar u optimizar las medidas de identificación, control y mejora en el caso de que se detectaran debilidades susceptibles de ser cubiertas.

El Grupo Renfe cuenta con Sistemas de Riesgos específicos para determinados eventos, que por sus características y por la regulación legal existente, se consideran de especial transcendencia y con modelos de gestión *ad hoc* (Seguridad en la Circulación, Seguridad del Mantenimiento, Seguridad Física, Autoprotección, Riesgos Laborales, Compliance Penal, Medioambiente, Ciberseguridad y SCIF).

Además, el Grupo Renfe cuenta con un sistema general de Gestión de los Riesgos Empresariales y ha establecido para ello un modelo basado en la identificación de las amenazas específicas que pueden afectar a cada uno de los procesos del Grupo Renfe. Con la adopción de este modelo de evaluación y control de riesgos empresariales por procesos se promueve la participación de los trabajadores y se genera e impulsa una cultura de riesgos en la organización.



9. INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

9. Informe Anual de Gobierno Corporativo

9.1. 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 rigen 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.

Por otro lado, en el marco de la internacionalización del Grupo Renfe, se ha constituido la filial Renfe of America LLC.

Objeto social

El objeto de RENFE-Operadora, establecido en el artículo 3 de su Estatuto, es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluye el mantenimiento de material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario y en las normas que la desarrollen.

Para el cumplimiento de su objeto, la entidad pública empresarial RENFE-Operadora puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

Asimismo, puede realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén relacionadas con su objeto, incluso, mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

Por su parte, el objeto social de cada una de las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe, establecido en el artículo 2 de sus Estatutos, es el siguiente:

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios ferroviarios de alquiler 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.

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 graneles 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

Denominación social:
Renfe Fabricación y Mantenimiento
Sociedad Mercantil Estatal S.A.
CIF: A-86868239
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil
Estatal S.A.
CIF: A-86868114
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:
Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal
S.A.
CIF: A-86868189
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:
Renfe of America LLC
Domicilio Social: 170 I Directors Blvd., Suite 300
Austin, TX 78744

9.2. 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.
- 14 vocales independientes nombrados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tres de los cuales pertenecen a los sindicatos CCOO, UGT y SEMAF.
- Secretario del Consejo.
- Vicesecretaria del Consejo.
- Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

De los 14 vocales que forman parte del Consejo de Administración de Renfe a 31 de diciembre de 2022, 4 son mujeres (28,57%) 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 (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), 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 2022, sólo se han abonado dietas a 10 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año y por consejero.

Composición Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2022

Presidente:

D. Isaías Táboas Suárez
Presidente de RENFE-Operadora

Vocales:

D. Benito Bermejo Palacios
Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Miguel Ángel Escolano Sánchez
Sindicato UGT

D^a. Beatriz Alcocer Pinilla
Vocal Asesora en el Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Gonzalo García Andrés
Secretario de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa

D. Juan Jesús García Fraile
Sindicato SEMAF

D^a. Cristina Tarrero Martos
Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés
Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Jesús Manuel Gómez García
Subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D. Juan Antonio López Aragón
Asesor del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D^a. Marta Martínez Guerra
Directora General de Servicios del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

D^a. Rocío Báguena Rodríguez

Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Alfonso Sahuquillo López

Vocal Asesor del Gabinete de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos Ministerio de Hacienda y Función Pública

D. Mariano Sanz Lubeiro

Sindicato CCOO

D. Miguel Ángel Uriondo López

Asesor en el Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

Secretario del Consejo:

D. José Luis Marroquín Mochales
Secretario General y del Consejo de Administración de Renfe

Vicesecretaria del Consejo:

D^a. M^a Uriel Sevillano Rodríguez
Vicesecretaria General y del Consejo de Administración de Renfe

Delegada Especial del Ministerio de Hacienda y Función Pública:

D^a. M^a. 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 (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) 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 la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), 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.
- 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

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Isaías Táboas Suárez	Presidente	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 Eureka 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 desde julio de 2018
Benito Bermejo Palacios	Consejero	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.
Beatriz Alcocer Pinilla	Consejera	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2016. Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público, actualmente trabaja como coordinadora en el gabinete de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana desde 2018. Anteriormente ha desarrollado su actividad profesional en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria participando en diversos grupos de trabajo de la Unión Europea, así como en el ámbito de la innovación ferroviaria del programa marco Horizon 2020. En el ámbito privado ha desarrollado su carrera profesional como gerente de proyectos en diversas obras de infraestructuras de transporte durante más de 10 años.
Gonzalo García Andrés	Consejero	Licenciado en Ciencias Económicas, especialidad de Teoría Económica, por la Universidad Autónoma de Madrid, pertenece al Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado desde 1999. Ha desarrollado gran parte de su carrera profesional en el Ministerio de Economía, en áreas del Tesoro y sistema financiero, financiación internacional, política macroeconómica y comercio e inversiones. Ha sido Subdirector General de Comercio Internacional de Servicios e Inversiones, Ministerio de Economía, Industria y Competitividad (2017-2018); Consejero Económico y Comercial, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Washington D.C. (2012-2017); Director General de Financiación Internacional, Ministerio de Economía y Hacienda (2010-2012); Subdirector General de Financiación y Gestión de la Deuda Pública, Dirección General del Tesoro y Política Financiera, Ministerio de Economía y Hacienda (2009-2010); Subdirector General de Análisis Financiero y Estratégico, Dirección General del Tesoro y Política Financiera, Ministerio de Economía y Hacienda (2004-2009). También ha sido profesor asociado de Fundamentos del Análisis Económico en la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid y, hasta su nombramiento como secretario de estado, era socio director de Economía en Analistas Financieros Internacionales (AFI) y profesor en el Máster de Finanzas de AFI Escuela.
Miguel Ángel Escolano Sánchez	Consejero	Cuenta con casi 40 años de experiencia de trabajo en RENFE Fabricación y Mantenimiento, interesado por los temas sociales y laborales, lo que me ha llevado a participar activamente en la labor sindical en defensa de los trabajadores y trabajadoras. Actualmente, ostento el cargo de Secretario Federal del Sector Federal Ferroviario de UGT.
Alfonso Sahuquillo López	Consejero	Licenciado en Economía (Primer Premio Nacional Fin de Carrera) y en Derecho (Tercer Premio Nacional Fin de Carrera). Inició su carrera profesional en el sector privado como consultor en McKinsey & Company. Aprobó la oposición al Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado, incorporándose al Ministerio de Comercio, donde desarrolló tareas de identificación de mercados extranjeros con potencial para los productos y servicios de las empresas españolas. Desde 2019 trabaja como economista en la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda, en funciones relacionadas con la estabilidad de las finanzas públicas, y a cargo de las proyecciones presupuestarias y de las relaciones con las agencias de rating y los organismos internacionales. En el ámbito docente es profesor asociado a tiempo parcial de Economía de la Integración Europea y de Macroeconomía Avanzada en la Universidad Carlos III de Madrid.
Miguel Ángel Uriondo López	Consejero	Licenciado en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense de Madrid, desarrolló su carrera como periodista entre 1999 y 2019 en distintos medios (Europa Press, La Gaceta de los Negocios, Actualidad Económica, Expansión y El Español, entre otros). Posteriormente, fue director de Comunicación en el grupo Globalia (2019-2020), antes de pasar a ocupar la dirección de Gabinete de Presidencia en Adif (2020-2021). Es autor de los libros 'Cómo evitar que tus hijos estudien periodismo' y 'La Píldora Serrahima', así como del proyecto 'Superhumanos' de la Fundación Bankinter. Ha ejercido la docencia en el Máster UCM Hill + Knowlton Strategies de Comunicación Post Digital y en el Máster de Dirección y Gestión de Comunicación, Marketing y Publicidad de IED, entre otros. Ha trabajado además como formación de portavoces independiente para distintas agencias de comunicación a lo largo de los años. Ocupa el cargo de asesor en la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana desde 2022.
Juan Jesús García Fraile	Consejero	Ingresó en Renfe en 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, Vicalvaro 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 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 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.

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Cristina Tarrero Martos	Consejera	Es Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2001. Ha desarrollado toda su carrera profesional en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Tras incorporarse como primer destino en la Dirección General de Carreteras, ha desempeñado distintas responsabilidades en la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Primero como jefa de Área de Fondos Europeos; desde 2008 como directora técnica de la Unidad de Apoyo y, desde julio de 2020, como subdirectora General de Coordinación Económica. Ha sido consejera de Aena Internacional, SASEMAR, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITSA), así como de Enaire. Actualmente es también es Consejera del ICO.
Mariano Sanz Lubeiro	Consejero	Ingresó en Renfe en 1984 como Oficial de Oficio de entrada en el Taller Central de Reparación de Renfe en Valladolid. En Renfe ha desarrollado distintas actividades en el campo de la prevención de riesgos. El primer contacto con el trabajo sindical en salud laboral fue en los talleres de Renfe apoyando e implicándose en el desarrollo del Plan de Prevención en Drogodependencias acordado con la empresa. Después delegado de seguridad e higiene, y luego de Prevención, miembro del Comité General de Seguridad e Higiene de Renfe. En 1994 fue designado Responsable del Gabinete Regional de Salud Laboral. Amplia experiencia institucional y sindical en materias de prevención de riesgos laborales y en medioambiente (miembro de la Comisión de la Comisión de Control y Seguimiento de IBERMUTUAMUR, Miembro de la Comisión Nacional sobre Amianto del INSHT, Miembro titular del Consejo Regional de Salud Laboral de Castilla y León y de su Comisión Permanente, Miembro de la Comisión Regional sobre Inspección de Trabajo de Castilla y León, Responsable del Departamento de atención a drogodependencias en el ámbito laboral, Responsable de las Asesorías Técnico - Sindicales de Salud Laboral de CC.OO. de Castilla y León, Miembro de la delegación de la Confederación Sindical Internacional en las COP 23 de Boon, COP 24 Katowice y COP 25 Chile-Madrid, entre otros. En 2017 se incorpora a la Comisión Ejecutiva Confederal donde es nombrado Secretario de Medio Ambiente y Movilidad de la Confederación Sindical de CC.OO., cargo que ostenta en la actualidad. En 2020 se incorpora como representante de Comisiones Obreras en el Consejo de Administración de Renfe.
Gerardo Luis Gavilanes Ginerés	Consejero	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	Consejero	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	Consejero	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.
Marta Martínez Guerra	Consejera	Licenciada en Derecho y Ciencias Políticas y de la Administración por la Universidad Autónoma de Madrid y Master in Science-Finance, especialidad Economic Policy por la University of London, SOAS. En la actualidad desempeña el cargo de Directora del Gabinete Técnico del Subsecretario para La Transición Ecológica y el Reto Demográfico en el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y es Miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Ha desarrollado su carrera profesional en el Ministerio de Asuntos Económicos y Transición digital donde ha ocupado, entre otros, los puestos de Vocal Asesora de la S.G. de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Vocal Asesora y Coordinadora de Área de la Subdirección General de Legislación de Entidades de Crédito, Servicios Bancarios y de Pago y Consejera Técnica en la S. G. Unidad de Mercado, Mejora de la Regulación y Competencia
Rocío Báguena Rodríguez	Consejera	Rocío Báguena nació en 1972. Es Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Tras varios años de actividad profesional en el sector privado, en el año 2000 ingresó en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado. Desde entonces ha desempeñado diversos puestos técnicos y de gestión en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en las áreas de carreteras, transportes y vivienda. Actualmente es Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte en la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afecten a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Durante el ejercicio 2022 se han producido los siguientes cambios en el Consejo de Administración:

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ D^a. Cristina Tarrero Martos (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ D. Ricardo Mar Ruiperez
<ul style="list-style-type: none"> ▪ D^a. Beatriz Alcocer Pinilla (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ D^a. M^a Carmen García Franquelo (Consejera)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ D^a. Rocío Báguena Rodríguez 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ D^a. M^a José Rallo del Olmo
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ D. Juan Pedro Fernández Palomino

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 2022, el Consejo de Administración de RENFE-Operadora celebró 13 sesiones en las siguientes fechas:

Nº de sesión	Fecha
197	31 de enero de 2022
198	14 de febrero de 2022
199	28 de febrero de 2022
200	28 de marzo de 2022
201	25 de abril de 2022
202	30 de mayo de 2022
203	27 de junio de 2022
204	26 de julio de 2022
205	26 de septiembre de 2022
206	11 de octubre de 2022
207	24 de octubre de 2022
208	28 de noviembre de 2022
209	27 de diciembre de 2022

Régimen de adopción de acuerdos

Los acuerdos del Consejo de Administración se toman por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. En caso de empate, el Presidente tiene voto de calidad.

Dietas por asistencia a las sesiones del Consejo de Administración

Los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Secretario de Estado de Presupuestos y Gastos por delegación del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, a iniciativa del Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), 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 (en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

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.
- 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

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 2022, para cada una de las 4 sociedades mercantiles estatales, es como sigue:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)

D^a. Anna Balletbó i Puig (Consejera)

D^a. Elena Espinosa Mangana (Consejera)

D. Teófilo Beltrán Serrano (Consejero)

D. Pedro José Gálvez Muñoz (Consejero)

D^a. Cristina Tarrero Martos (Consejera)

D. Iván González Espinosa (Consejero)

D. Manel Nadal Farreras (Consejero)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

D^a. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

D. Isaías Táboas Suárez (Presidente)

D. Álvaro Rodríguez Dapena (Consejero)

D. Joan Torres Carol (Consejero)

D. Jordi Xuclà Costa (Consejero)

D^a. Teresa Cunillera Mestres (Consejera)

D. Javier Anibarro García (Consejero)

D. Gonzalo Díaz García (Consejero)

D. Antonio González Rodríguez (Consejero)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

D^a. 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)

D^a. Ana Cristina Trifón Arévalo (Consejera)

D. Manuel Gómez Acosta (Consejero)

D. Enrique Rubio Herrera (Consejero)

D^a. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)

D. David Pérez Martín (Consejero)

D. Francisco Javier González Matesanz (Consejero)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

D^a. 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)

D^a. Tamara San Teodoro Rodrigo (Consejera)D^a. Isabel Maestre Moreno (Consejera)D^a. Carmen Yagüe Nodal (Consejera)

D. Álvaro Navareño Rojo (Consejero)

D^a. Marta Callejón Cristóbal (Consejera)D^a. Carmen Vélez Sánchez (Consejera)

D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)

D^a. María Puente Peláez (Vicesecretaria no Consejera)**Renfe of America LLC**

D. Manel Villalante i Llauredó (Co-CEO)

D^a. Inmaculada Gutiérrez Carrizo (Co-CEO)**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 2022 han sido las siguientes:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Cristina Tarrero Martos (Consejera) D. Iván González Espinosa (Consejero) 	<ul style="list-style-type: none"> D^a. Beatriz Alcocer Pinilla (Consejera) D^a. M^a Carmen García Franquelo (Consejera)

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Teresa Cunillera Mestres (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> D^a. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> D. José García García (Consejero)

Renfe Alquiler de Materia Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
<ul style="list-style-type: none"> D^a. Isabel Maestre Moreno (Consejera) D^a. Marta Callejón Cristóbal (Consejera) 	<ul style="list-style-type: none"> D^a. Esther Castillo Díez (Consejera)

Convocatorias de reunión

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 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 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.

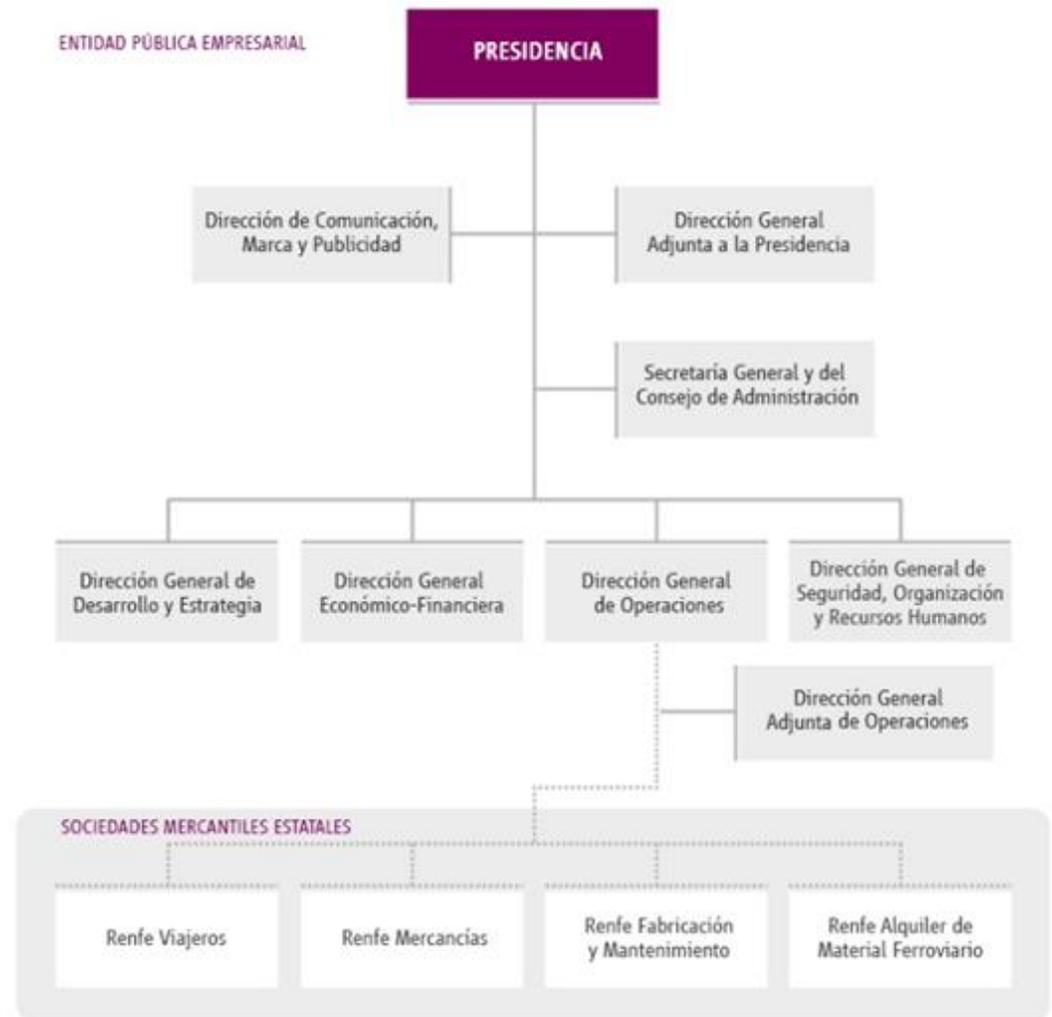
9.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección

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 2022, el Comité de Dirección estaba formado por el Presidente, por cuatro Directores Generales, dos Directores Generales Adjuntos, 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
José Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y RR.HH.
Teresa Torres Torres	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
Manuel Sempere Luján	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
M ^a . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

De los 13 miembros que forman parte del Comité de Dirección de Renfe a 31 de diciembre de 2022, 4 son mujeres (30,77%) y 9 hombres (69,23%).



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_JHKENS377TSGLDB579F35BXNBWVS en https://www.pap.hacienda.gob.es

Perfiles de los integrantes del Comité de Dirección

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Isaías Táboas Suárez	Presidente	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 Eureka 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 desde julio de 2018.
José Luís Cachafeiro Vila	Director General de Operaciones	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	Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos	Licenciado en Sociología por la Universidad Complutense de Madrid, fue responsable de la Gerencia de Área de Estudios, en la Dirección General de Desarrollo y Estrategia de la EPE desde 2017. Entre 2012 y 2017 ha sido también Gerente de Área de Estudios de Mercado y Promoción Comercial, y Gerente de Área de Análisis y Proyectos en la D.G. de Viajeros. Con anterioridad fue Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de la empresa, y Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, Internacional y Relacionales con Adif, entre 2004 y 2012. Con una larga trayectoria en Renfe, ha sido también director de Organización, Comunicación y Desarrollo de Recursos Humanos, director de Comunicación Interna en el área de Recursos Humanos, así como del Gabinete de Prensa de la compañía, entre otras responsabilidades.
Teresa Torres Torres	Directora General Económico-Financiero	Economista, con amplia experiencia y un largo recorrido en finanzas y control de gestión. Ha sido directora financiera en diversas empresas privadas y públicas. En el sector público ha tenido responsabilidades de dirección financiera, control de gestión, auditoría, tanto privada como pública, y relaciones con interventores y auditores, tanto del gobierno estatal como europeos. En el sector bancario, ha trabajado como analista de riesgos, financiación empresarial (capital riesgo para EBTs y empresas innovadoras, así como financiación convencional), en banca privada y pública.
Manel Villalante i Llaurado	Director General De Desarrollo Y Estrategia	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, 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	Secretario General y del Consejo de Administración	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.
Pilar Oviedo Cabrillo	Directora General Adjunta a la Presidencia	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, 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.
Manuel Sempere Luján	Director de Comunicación, Marca y Publicidad	Periodista. Diplomado en Marketing y Comercial por el Instituto de Directivos de Empresa. Trabaja como redactor en medios económicos, especializados y generalistas desde 1983 a 1987. Trabaja en distintos gabinetes de Prensa, fundamentalmente en Telefónica de España, hasta 1989, año en el que ingresa en Renfe, en el área de Comunicación. En 1995 es nombrado jefe de Prensa de Renfe, cargo en el que permanece hasta su nombramiento como director de Comunicación, Marca y Publicidad de Renfe en 2004 y hasta 2009. En 2010 abandona Renfe y comienza a trabajar en el sector privado, haciéndose cargo de las actividades de Comunicación y Relaciones Institucionales en Ence Energía y Celulosa S.A., hasta 2012. Ese año vuelve a Renfe. Encuadrado en el departamento de Estudios y Proyectos como gerente de Promoción Comercial, vuelve al área de Comunicación como gerente del Área de Prensa y Redes Sociales, cargo en el que permanece hasta finales de 2018, cuando es nombrado director de Marketing y Comercial de Renfe Viajeros. Permanece en este puesto hasta julio de 2021, cuando es nombrado director de Comunicación, Marca y Publicidad.
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Madrid, Master en Prevención de Riesgos Laborales. Ha sido directora de Área de Negocio de AVE y otros Servicios Comerciales, entre septiembre de 2019 y agosto de 2020, Directora de Seguimiento de Negocios y Transformación Digital en la Dirección General de Operaciones, entre septiembre de 2018 y agosto de 2019. Anteriormente trabajó en la Dirección de Sistemas de Renfe y en diferentes consultoras, IBM, PwC, y Soluziona.

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías	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.
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento	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 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.
M ^a del Carmen Rincón Córcoles	Directora General Renfe Alquiler de Material Ferroviario	Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid. Ha desarrollado su vida profesional en Renfe, Adif y Renfe, ocupando diversos cargos de responsabilidad dentro del área de Control de Gestión, Administración y Compras tanto en la Unidad de Negocio de Estaciones Comerciales de Adif como en la Dirección General de Renfe 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.
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones	Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid. Ha desarrollado su trayectoria profesional en Renfe, 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 y Director General de Renfe Viajeros.



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.

Modificaciones producidas a lo largo del ejercicio

Formaron parte del Comité de Dirección durante algún período de tiempo del ejercicio 2022 las siguientes personas:

Nombre y apellidos	Cargo
Isaías Táboas Suárez	Presidente
José Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y RR.HH.
Teresa Torres Torres	Dirección General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llaurado	Dirección General de Desarrollo y Estrategia
José Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
Pilar Oviedo Cabrillo	Dirección General Adjunta a la Presidencia
Manuel Ángel Sempere Luján	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
M ^a . Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

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 2022 de las 4 sociedades filiales es la siguiente:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D ^a . Sonia Araujo López	Directora General
D ^a . Amparo de Villar Membrillo	Gerente de Área de Coordinación y Proyectos
D. Antonio Monrocle Muñoz	Director de Seguridad
D. José Rodríguez González	Director Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos
D. Francisco Arteaga Gómez	Director Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales
D ^a . María Cristina Ortega Santos	Directora de Sistemas y Digitalización
D. Alfonso Abengózar Tejero	Director de Control de Gestión y Administración
D. Félix Pintado Palacio	Director de Compras
D. Sergio Acereda Sequeiro	D. de Sostenibilidad y Comunicación Comercial
D ^a . Fátima María Faustino Custodio	G. Asesoría Jurídica



Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Joaquín del Moral Salcedo	Director General
D. Rocío Huerta Leiva	Jefe de Área de Coordinación y Gestión
D. Francisco Cañamero Palacios	Director Comercial
D. Moisés Mata García	Director de Control de Gestión y Compras
D. Eduardo No Varela	Director de Operaciones
D ^a . Sara Gil Ferreras	Gerente de Área de Empresas Participadas y Desarrollo de Nuevo Negocio.
D. Oscar Pérez-Serrano Fúnez	Gerente de Sistemas y Tecnologías de la Información
D. Mateo Lisón Martínez	Gerente de Área de Seguridad
D. Antonio Tejero Roldán	Gerente de Área de Organización y RRHH
D. Alfonso García-Loygorri Esquer	Gerente de Asesoría Jurídica

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

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. Javier Fernández Pello	Gerente de área 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. Marco Rodríguez Fernández	Gerente de Área de Grandes Intervenciones y Componentes
D. Miguel Ángel Solís Márquez	Gerente de Área de Mantenimiento de Mercancías y otros Clientes
D. Eugenio A. Anubla Lucía	Gerente de Área de Gestión de Instalaciones
D. Juan José Real Sánchez	Director de Ingeniería, Seguridad y Calidad.
D ^a . Teresa Torres Agudo	Gerente de Área de Organización y RR.HH.
D. Mario Esquinas Torres	Gerente de Coordinación
D. Carlos Junquera Uría	Gerente de Área de Sistemas y Digitalización. Escusa su asistencia
D. J. Ignacio Aguado Fernández	Gerente de Asesoría Jurídica

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
Dña. Carmen Rincón Córcoles	Directora General
D. Raúl López Lobo	Gerente de Área de Material
D. Agustín Altemir Allueva	Gerente de Gestión Financiera y Presupuestaria de Renfe Alquiler
Dña. Carmen García Cristóbal	Gerente de Área de Comercial y Desarrollo de Negocio
Dña. María Puente Peláez	Gerente de Asesoría Jurídica



10. ANEXOS

10. Anexos

10.1. Perímetro 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	Consolidación	Ámbito
Renfe Viajeros SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.	Grupo	EPE
Renfe of Amercia LLC	Grupo	EPE
Logirail SME, S.A.	Grupo	Mercancías/ Viajeros/ Fabricación y Mantenimiento
Pecovasa Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	Mercancías
Leo Express Global, A.S.	Multigrupo	EPE
Elipsos Internacional, S.A.	Multigrupo	Viajeros
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Fabricación y Mantenimiento

Sociedad o Entidad participada	Consolidación	Ámbito
Railsider Logística Ferroviaria, S.A. y Sociedades Dependientes.	Multigrupo	Mercancías
Conte-Rail, S.A.	Multigrupo	Mercancías
Construrail, S.A.	Asociada	Mercancías
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	Mercancías
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	Mercancías
Société Européenne pour le Financement du Matériel Ferroviaire Eurofima (EUROFIMA)	Asociada	EPE
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM)	Asociada	EPE
Saudi Spanish Train Project Co LTD	Asociada	EPE

10.2. Acerca del Informe

Alcance

Desde el año 2006, Renfe 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 financiera 2022 Renfe da cuenta de sus compromisos desde el 1 de enero de 2022 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 y a sus sociedades: Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Con el fin de ofrecer al lector una visión lo más completa posible acerca del Grupo Renfe y de sus Sociedades, la información sobre las políticas y actuaciones más destacadas, así como los indicadores cuantitativos más relevantes, se presentan con carácter general agrupados por las distintas empresas que configuran el Grupo, en todos los casos en los que la naturaleza de las propias compañías lo permite.

Ley 11/2018 y Estándares internacionales

El presente informe ha sido elaborado de acuerdo con la Ley 11/2018 sobre información no financiera. Este informe constituye el Estado de Información No Financiera de Grupo Renfe en 2022.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores 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 financiera y de diversidad de Renfe. El informe se puede consultar en las páginas web de Global Compact, de la Red Española del Pacto Mundial y de Renfe.



10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
0.A	44.6a	Breve descripción del modelo de negocio del grupo (entorno empresarial, organización y estructura): actividades, marcas, productos y servicios; tamaño de la organización.	GRI 2-1, 2-2, 2-4, 2-6			<ul style="list-style-type: none"> Grupo Renfe Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe Marcas y productos y servicios Internacionalización 	8-10, 38-39	
0.B	44.6a	Mercados en los que opera: ubicación sede y ubicación operaciones	GRI 2-1, 2-6			<ul style="list-style-type: none"> Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe Internacionalización 	9, 38-39	
0.C	44.6a	Objetivos y estrategias de la organización	GRI 2-22			<ul style="list-style-type: none"> Plan Estratégico 2019-2023 	9	
0.D	44.6a	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 2-22			<ul style="list-style-type: none"> Perspectivas macroeconómicas y sectoriales Entorno regulatorio Factores y Tendencias 	15-19	
0.E		Análisis grupos de interés: identificación y canales de comunicación	GRI 2-12, 2-14, 2-15, 2-29			<ul style="list-style-type: none"> Diálogo con los grupos de interés 	77	
0.F		Estudio de materialidad: metodología y aspectos materiales.	GRI 3-1, 3-2, 3-3					No se ha realizado estudio de materialidad
1. Cuestiones Medioambientales								
1.A	44.6d	Principales riesgos ambientales que afectan a la organización relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo.	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	7,8	7, 11, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma 	58-71	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.

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
1.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos, 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. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	7, 8, 9	7, 9, 11, 12, 13, 16	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma 	58-71	
1.1 Información general detallada								
1.1.1	44.6 -I-	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	GRI 3-3	7, 8	3, 7, 13, 15	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma 	58-71	
1.1.2	44.6 -I-	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental		7, 8	7, 13	<ul style="list-style-type: none"> Uso sostenible de los recursos y economía circular 	71	
1.1.3	44.6 -I-	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 13	<ul style="list-style-type: none"> Provisiones y garantías por riesgos ambientales 	59	
1.1.4	44.6 -I-	Aplicación del principio de precaución	GRI 2-23					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.
1.1.5	44.6 -I-	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	GRI 3-3			<ul style="list-style-type: none"> Renfe ante sus retos energéticos y ambientales 	58, 59	
1.2 Contaminación								
1.2.1	44.6 -I-	Descripción de medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones que afectan gravemente el medio ambiente; teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de la actividad (Indicar las emisiones distintas a las de CO ₂ eq, es decir, contaminación acústica, contaminación lumínica, olores, vibraciones, partículas, NO _x , SO _x , CO, COV, etc.)	GRI 3-3, 305-7	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	60-64	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
1.3 Economía circular y prevención y gestión de residuos								
1.3.1	44.6 -I-	Descripción de medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 306-1 al GRI 306-5	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> Uso sostenible de los recursos y economía circular 	69-70	
1.3.2	44.6 -I-	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos		7, 8, 9	7, 8, 12 13	<ul style="list-style-type: none"> Desperdicio alimentario en los trenes 	82	
1.4 Uso sostenible de los recursos								
1.4.1	44.6 -I-	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-5	7, 8, 9	6	<ul style="list-style-type: none"> Uso sostenible de los recursos y economía circular 	69-70	
1.4.2	44.6 -I-	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	GRI 301-1, 301-2, 301-3	7, 8	13, 12	<ul style="list-style-type: none"> Consumo de materiales 	70	
1.4.3	44.6 -I-	Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1	7, 8, 9	7, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> Consumo energético en tracción. Intensidad energética 	65	
1.4.4	44.6 -I-	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4	7, 8, 9	7, 8, 9, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	60-66	
1.4.5	44.6 -I-	Uso de energías renovables	GRI 302-1	7, 8, 9	7, 8, 9, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	60-64	
1.5 Cambio climático								
1.5.1	44.6 -I-	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	GRI 305-1, 305-2, 305-3	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	60-67	
1.5.2	44.6 -I-	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	60-64	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
1.5.3	44.6 -I-	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	GRI 305-5	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Transición energética y energías renovables 	60-64	
1.6 Protección de la biodiversidad								
1.6.1	44.6 -I-	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 304-3	7, 8, 9	7, 8, 13, 15	<ul style="list-style-type: none"> Protección de la biodiversidad 	68	
1.6.2	44.6 -I-	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-2	7, 8, 9	7, 8, 13	<ul style="list-style-type: none"> Protección de la biodiversidad 	68	
2. Cuestiones sociales y relativas al personal								
2.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia laboral, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, de discriminación e inclusión de las personas con discapacidad y la accesibilidad universal. Explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	1, 2, 6	8, 10, 16	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social Clima laboral Entorno de trabajo seguro y saludable Accesibilidad en Renfe 	52, 53, 55, 75	Renfe tiene identificado los riesgos vinculados a las áreas de Seguridad en la Circulación, Medioambiente, Autoprotección, Seguridad, Riesgos Laborales y Seguridad de la Información.
2.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. 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. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10	5, 8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social Clima laboral Entorno de trabajo seguro y saludable Accesibilidad en Renfe 	52, 53, 55, 75	
2.1 Empleo								
2.1.1	44.6 -II-	Número de empleados por país	GRI 2-7, 2-8	1, 6	5, 8	<ul style="list-style-type: none"> La plantilla de Renfe 	41	
2.1.2	44.6 -II-	Número total y distribución de empleados por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 2-7, GRI 2-8	1, 6	5, 8	<ul style="list-style-type: none"> La plantilla de Renfe 	41	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
2.1.3	44.6 -II-	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	GRI 2-7, 2-8	1,4, 5, 6	5, 8, 10	▪ La plantilla de Renfe	42-43	
2.1.4	44.6 -II-	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional		1, 6	5, 8	▪ La plantilla de Renfe	44	
2.1.5	44.6 -II-	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor	GRI 2-19	1, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	47-49	
2.1.6	44.6 -II-	Brecha salarial, la remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	GRI 2-21	1, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	46	
2.1.7	44.6 -II-	La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago de los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo	GRI 2-9	6	5, 8	▪ Gestión de personas	47-49	La remuneración media de la alta dirección, incluido el Presidente, ha sido de 133.990,43 euros incluyendo la retribución fija y los complementos variable y de puesto.
2.1.8	44.6 -II-	Implantación de políticas de desconexión laboral	GRI 2-23, 2-24	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	46	
2.1.9	44.6 -II-	Empleados con discapacidad	GRI 405-2	1, 6	5, 8, 10	▪ La plantilla Renfe	42	
2.2 Organización del trabajo								
2.2.1	44.6 -II-	Descripción de la organización del tiempo de trabajo (turnos, gestión de horas extra, flexibilidad en la jornada laboral, etc.)	GRI 2-23, 2-24	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	46	
2.2.2	44.6 -II-	Descripción de medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 2-23, 2-24, 401-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Clima laboral	54	
2.2.3	44.6 -II-	Número de Horas de absentismo	GRI 403-9	1	3, 8	▪ La plantilla de Renfe	45	
2.3 Salud y seguridad								
2.3.1	44.6 -II-	Descripción de las condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 403-1 al GRI 403-7	1	3, 8	▪ Entorno de trabajo seguro y saludable	55-56	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
2.3.2	44.6 -II-	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	GRI 403-9, GRI 403-10	1	3, 8	<ul style="list-style-type: none"> Entorno de trabajo seguro y saludable 	55	
2.4 Relaciones sociales								
2.4.1	44.6 -II-	Descripción de la organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	GRI 2-29	1, 3, 6	5, 8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social 	52	
2.4.2	44.6 -II-	Descripción del balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	GRI 403-4	3	3, 8	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social Entorno de trabajo seguro y saludable 	52, 55-56	
2.4.3	44.6 -II-	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 2-30	1, 3	8	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo social 	53	
2.5 Formación								
2.5.1	44.6 -II-	Descripción de las políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 2-23, 2-24, 404-2		4, 8	<ul style="list-style-type: none"> Formación 	50	
2.5.2	44.6 -II-	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1	1	4, 8	<ul style="list-style-type: none"> Formación 	50	
2.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad								
2.6.1	44.6 -II-	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 2-23, 2-24	1, 6	8, 10	<ul style="list-style-type: none"> La Plantilla de Renfe 	42	
2.7 Igualdad								
2.7.1	44.6 -II-	Descripción de medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 2-23, 2-24	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> Clima laboral 	53, 54	
2.7.2	44.6 -II-	Descripción de planes de igualdad, 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	GRI 2-23, 2-24, 3-3	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> La Plantilla de Renfe Clima laboral 	42, 53-54	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
2.7.3	44.6 -II-	Descripción de la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	GRI 2-23, 2-24, 3-3	6	5, 10	<ul style="list-style-type: none"> Clima laboral 	53-54	
3. Respeto a los derechos humanos								
3.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de derechos humanos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	1, 2	10, 16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	84, 86	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.
3.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos, 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. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	1, 2	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	84, 86	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
3.1 Derechos humanos								
3.1.1	44.6 -III-	Descripción de la 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	GRI 2-23,2-24, 412-1, 412-2, 412-3	1, 2	16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Código ético ▪ El Sistema de cumplimiento normativo 	84, 86	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.
3.1.2	44.6 -III-	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 406-1	1, 2	16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Código Ético 	84-85	No ha habido denuncias en este sentido durante 2022 a través del Canal Ético de la compañía.
3.1.3	44.6 -III-	Descripción de las medidas implementadas para la 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.	GRI 407-1, 408-1, 409-1	1, 2, 3	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dialogo social ▪ Diálogo con los grupos de interés ▪ Código ético ▪ Adhesiones del Grupo Renfe 	52, 78-79, 84, 85	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
4. Lucha contra la corrupción y el soborno								
4.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de corrupción y soborno, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El sistema de cumplimiento normativo 	84-85, 86	
4.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos, 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. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El sistema de cumplimiento normativo 	84-85, 86	
4.1 Corrupción y soborno								
4.1.1	44.6 -IV-	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 102-16, 205-2, 205-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	84-85, 86	
4.1.2	44.6 -IV-	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 102-16, 205-2	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Código ético El Sistema de cumplimiento normativo 	84-85, 86	
4.1.3	44.6 -IV-	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 2-28, 201-1, 415-1	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Acción social 	82	Renfe no ha realizado aportaciones sobre acciones de influencia en campañas políticas o la legislación (organización sectorial, lobby, tradeassoc)

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
5. Información sobre la sociedad								
5.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de compromiso con el desarrollo sostenible, subcontratistas y proveedores, consumidores e información fiscal, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 2-13, 2-24, 2-25, 3-3	2, 10	16	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma El Sistema de cumplimiento normativo El Sistema de Control Interno 	58, 86, 87	
5.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos, 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. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 2-22, 2-23, 2-24, 3-3	10	16	<ul style="list-style-type: none"> Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma El Sistema de cumplimiento normativo El Sistema de Control Interno 	58, 86, 87	
5.1 Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible								
5.1.1	44.6 -V-	Descripción del impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local (por ejemplo, gasto en proveedores, gasto en proveedores locales)	GRI 203-2, GRI 413-1	2	8	<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro Principales hitos Innovación Contribución al desarrollo sostenible de España 	12-13, 21, 32-36, 74-75	
5.1.2	44.6 -V-	Descripción del impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 413-1	1, 2	5, 8, 9	<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro Principales hitos Innovación Contribución al desarrollo sostenible de España 	12-13, 21, 32-36, 74-75	
5.1.3	44.6 -V-	Descripción de las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 2-29	1, 2	8, 9, 10, 11, 13	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo con los Grupos de Interés Acción social Adhesiones del Grupo Renfe 	77, 80, 85	

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
5.1.4	44.6 -V-	Información sobre las acciones de asociación o patrocinio	GRI 201-1, 413-1		17	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad en Renfe Diálogo con los grupos de interés Patrocinios y acuerdos comerciales Adhesiones del Grupo Renfe 	76, 78-79, 84, 85	
5.2 Subcontratación y proveedores								
5.2.1	44.6 -V-	Información sobre la inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 2-23, 2-24, 3-3	2	5, 8, 10, 12,17	<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro 	12-13	
5.2.2	44.6 -V-	Descripción sobre cómo se considera la responsabilidad social y ambiental de los proveedores en sus relaciones con estos	GRI 308-1, GRI 414-1	2		<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro 	13	
5.2.3	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de supervisión y auditorías a proveedores y resultados de las mismas	GRI 308-2, GRI 414-2	2		<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro 	13	
5.3 Consumidores								
5.3.1	44.6 -V-	Descripción de las medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 416-1		3	<ul style="list-style-type: none"> Salud de los clientes Seguridad y protección del cliente 	23-25	
5.3.2	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 2-26, 2-27, 418-1		16	<ul style="list-style-type: none"> Calidad del servicio 	25-27	
5.4 Información fiscal								
5.4.1	44.6 -V-	Los beneficios obtenidos por país	GRI 201-1	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Información fiscal. Impuestos y subvenciones 	11	
5.4.2	44.6 -V-	Los impuestos sobre beneficios pagados (no devengados)	GRI 201-1	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Información fiscal. Impuestos y subvenciones 	11	
5.4.3	44.6 -V-	Las subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4	10	8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Información fiscal. Impuestos y subvenciones 	11-12	

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 Empresarial