



N.º 1.497

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR EL GRUPO RENFE EN
RELACIÓN CON LAS RESTRICCIONES DE MOVILIDAD DE VIAJEROS IMPLANTADAS
DURANTE EL EJERCICIO 2020**



El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 21 de diciembre de 2022, el Informe de fiscalización de las medidas tomadas por el Grupo Renfe en relación con las restricciones de movilidad de viajeros implantadas durante el ejercicio 2020, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, así como al Gobierno de la Nación, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.

ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN	9
II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	11
II.1.- IMPACTO DEL COVID-19 EN LA ACTIVIDAD Y LOS RESULTADOS DEL GRUPO RENFE	11
II.1.1- Impacto en la actividad y resultados de RV	12
II.1.2- Impacto en la actividad y los resultados de RM	22
II.1.3- Impacto en la actividad y los resultados de RA	24
II.1.4- Impacto en la planificación estratégica del Grupo	26
II.1.5- Impacto en materia medioambiental	28
II.1.6- Impacto en el absentismo laboral	29
II.2.- MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GRUPO RENFE	29
II.2.1- Medidas en el ámbito comercial	30
II.2.2.- Medidas en materia sanitaria y de prevención	37
II.2.3.- Medidas en materia de recursos humanos	41
II.3.- GESTIÓN DEL ENDEUDAMIENTO Y LA TESORERÍA	45
II.3.1- Operaciones de endeudamiento formalizadas en 2020	46
II.3.2- Gestión de la tesorería	48
II.4.- SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES	48
III.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	50
III.1.- EN RELACIÓN CON EL IMPACTO EN LA ACTIVIDAD Y LOS RESULTADOS	50
III.2.- EN RELACIÓN CON LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GRUPO RENFE	52
III.3.- EN RELACIÓN CON EL ENDEUDAMIENTO	54
III.4.- EN RELACIÓN CON EL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES	55
ANEXOS	57
ALEGACIONES	121

RELACIÓN DE ABREVIATURAS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ADIF	Entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AGE	Administración General del Estado
AV	Alta velocidad
AVANT	Alta velocidad media distancia
BEI	Banco Europeo de Inversiones
CCAA	Comunidades autónomas
ERTE	Expediente de regulación temporal de empleo
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
MITMA	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
OMS	Organización Mundial de la Salud
OSP	Obligaciones de Servicio Público
OTE	Oficina de Transformación Estratégica
PE	Plan estratégico 2019-2023
PGE	Presupuestos Generales del Estado
RA	Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.
RFM	Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A.
RM	Renfe Mercancías S.M.E., S.A.
RO	Entidad pública empresarial Renfe-Operadora
RV	Renfe Viajeros S.M.E., S.A.
SSCC	Servicios comerciales

RELACIÓN DE CUADROS

CUADRO N.º 1:	Objetivos específicos y medidas del Plan Estratégico en las que se encuadra la fiscalización	9
CUADRO N.º 2:	Resultados de las principales empresas del Grupo	11
CUADRO N.º 3:	Datos acumulados de actividad Renfe Viajeros - 2019 y 2020	13
CUADRO N.º 4:	Resumen de la cuenta de resultados de gestión de Renfe Viajeros	14
CUADRO N.º 5:	Cuenta de resultados de gestión de SSCC de RV.....	16
CUADRO N.º 6:	Cuenta de resultados de gestión de OSP de RV	20
CUADRO N.º 7:	Cuenta de resultados de gestión de las OSP por administración competente de 2020.....	21
CUADRO N.º 8:	Datos acumulados de actividad RM - 2019 y 2020.....	22
CUADRO N.º 9:	Datos toneladas por áreas y energía de tracción de RM - 2019 y 2020.....	23
CUADRO N.º 10:	Equipo para alquilar propiedad de RA a 31/12/2019 y 31/2/2020	25
CUADRO N.º 11:	Datos de actividad de RA - 2019 y 2020.....	25
CUADRO N.º 12:	Reducción en los servicios a prestar por RV como consecuencia de las normas dictadas en 2020	30
CUADRO N.º 13:	Detalle evolución códigos retorno emitidos.....	32
CUADRO N.º 14:	Detalle de las cartas remitidas y de las bonificaciones aceptadas.....	35
CUADRO N.º 15:	Gastos sanitarios y de prevención extraordinarios por el COVID-19	39
CUADRO N.º 16:	Endeudamiento de RO a 31 de diciembre de 2019 y 2020.....	45
CUADRO N.º 17:	Operaciones de préstamos formalizadas durante 2020.....	46

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO N.º 1:	Evolución de los viajeros de SSCC - 2019 y 2020.....	15
GRÁFICO N.º 2:	Evolución de las circulaciones de SSCC - 2019 y 2020.....	16
GRÁFICO N.º 3:	Evolución de los viajeros de OSP - 2019 y 2020	18
GRÁFICO N.º 4:	Evolución de las circulaciones de OSP - 2019 y 2020.....	18
GRÁFICO N.º 5:	Viajeros por mes OSP según Administración competente - 2020.....	19
GRÁFICO N.º 6:	Circulaciones por mes OSP según administración competente – 2020	19
GRÁFICO N.º 7:	Evolución del transporte de carbón - 2018 a 2020.....	23
GRÁFICO N.º 8:	Evolución de las toneladas transportadas por mes - 2019 y 2020.....	24
GRÁFICO N.º 9:	Imágenes del interior del tren medicalizado.....	40
GRÁFICO N.º 10:	Causas de las bajas de personal – 2019 y 2020	42

I.- INTRODUCCIÓN

La “Fiscalización de las medidas tomadas por el Grupo Renfe en relación con las restricciones de movilidad de viajeros implantadas durante el ejercicio 2020” se ha realizado a iniciativa del Tribunal de Cuentas y se incluyó en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2021, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su sesión de 22 de diciembre de 2020. En dicho Programa, el Tribunal de Cuentas consideró prioritario realizar fiscalizaciones específicas de la actividad económico-financiera del sector público relativas a las medidas adoptadas en el estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo; en particular, se incluyó la presente fiscalización por la especial incidencia que la reducción de la movilidad provocada por la pandemia del COVID-19 y decretada durante el estado de alarma ha tenido en la actividad del Grupo Renfe durante el año 2020.

La fiscalización responde al objetivo estratégico 1 “Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la actividad económico-financiera del sector público” del Plan Estratégico 2018-2021 del Tribunal de Cuentas, aprobado por el Pleno el 25 de abril de 2018 y, en particular, a los siguientes objetivos específicos y medidas:

CUADRO N.º 1: Objetivos específicos y medidas del Plan Estratégico en las que se encuadra la fiscalización

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2. Fomentar buenas prácticas de organización, gestión y control de las entidades públicas
M 1: Desarrollar fiscalizaciones en las que se determinen las irregularidades y deficiencias detectadas en la organización, gestión y control de las entidades públicas fiscalizadas, así como los progresos y buenas prácticas de gestión observadas
M 3: Fiscalizar actuaciones económico-financieras de relevancia y actualidad
OBJETIVO ESPECÍFICO 1.4. Incrementar las fiscalizaciones operativas
M 2: Incrementar las fiscalizaciones operativas que contribuyan al buen gobierno y a orientar la toma de decisiones en la gestión de la actividad económico-financiera pública y la ejecución de los programas de ingresos y gastos

Fuente: Elaboración por el Tribunal de Cuentas

La fiscalización ha tenido como finalidad analizar el impacto de las restricciones de movilidad implantadas en 2020 con motivo del COVID-19 sobre la actividad desarrollada por el Grupo Renfe y sus resultados, las medidas tomadas por la entidad pública empresarial Renfe-Operadora (en adelante RO) y sus filiales ante estas restricciones y los procedimientos seguidos para su puesta en marcha. Se configura como una fiscalización operativa o de gestión, según lo dispuesto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013, cuyos objetivos han sido:

- a) Analizar, cuantificar y evaluar el impacto del COVID-19 en la actividad y los resultados del Grupo Renfe, con especial incidencia en el negocio de viajeros.
- b) Analizar y evaluar las medidas tomadas por el Grupo Renfe en materia comercial, sanitaria, de prevención y de personal como consecuencia del COVID-19; y verificar los procedimientos utilizados para su puesta en marcha.
- c) Analizar y evaluar las operaciones de endeudamiento del Grupo Renfe formalizadas y los procedimientos aplicados.

- d) Verificar el cumplimiento de las dos recomendaciones que estaban en curso de ser cumplidas según el Informe de fiscalización aprobado el 25 de octubre de 2018¹.

Asimismo, se han analizado las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad ambiental que se tratan en el Apartado II.1 de este Informe. No han surgido cuestiones relacionadas con las previsiones contenidas en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, ni con las prescripciones legales en materia de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

El ámbito subjetivo de la fiscalización está constituido por la entidad pública empresarial RO, como matriz del Grupo Renfe, así como por sus principales filiales, las sociedades mercantiles estatales Renfe Viajeros S.M.E., S.A. (en adelante, RV), Renfe Mercancías S.M.E., S.A. (en adelante, RM), Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A. (en adelante, RFM) y Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A. (en adelante, RA). Por su importancia cuantitativa en el volumen de actividad económica, la mayor parte de los análisis efectuados afectan a RV. El [ANEXO I](#) recoge información sobre la naturaleza y régimen jurídico de las entidades fiscalizadas y el [ANEXO II](#) información sobre las principales magnitudes económicas del Grupo RENFE, junto con sus cuentas anuales consolidadas e individuales.

El ámbito objetivo está constituido por el impacto que las restricciones de movilidad en 2020 han tenido en la actividad desarrollada por el Grupo Renfe y las medidas tomadas por RO y sus filiales ante estas restricciones en el ámbito comercial, sanitario y de política de personal. Asimismo, se ha analizado la gestión financiera llevada a cabo por RO para asegurar los recursos financieros suficientes que dieran continuidad a la actividad del Grupo Renfe. En el [ANEXO III](#) se detallan las restricciones de movilidad decretadas por el Gobierno en 2020 que afectaron a la actividad ferroviaria.

En cuanto al ámbito temporal, la fiscalización se refiere al ejercicio 2020, sin perjuicio de que para el adecuado cumplimiento de los objetivos previstos se hayan analizado hechos o actuaciones, anteriores o posteriores, relevantes para la consecución de los objetivos.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones que hayan impedido cumplir los objetivos previstos, habiendo prestado los responsables de las entidades fiscalizadas una adecuada colaboración. La fiscalización se ha realizado de conformidad con lo establecido por las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas. En el [ANEXO IV](#) de este Informe se incluye información adicional sobre la tramitación interna y el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización.

En lo que se refiere al cumplimiento de la obligación de rendir sus cuentas al Tribunal, por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado, RO rindió sus cuentas anuales individuales y las consolidadas del Grupo Renfe correspondientes al ejercicio 2020, el 14 de agosto de 2021; y RV, RM, RFM y RA rindieron sus cuentas anuales individuales el 23 de julio de 2021. Todas las entidades fiscalizadas lo hicieron dentro del plazo legal previsto para ello.

¹ Las dos recomendaciones que han sido objeto de seguimiento en este Informe se formularon en el último informe específico de fiscalización sobre RO, "Informe de fiscalización de las relaciones económico-financieras existentes entre la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012", informe n.º 1.057 aprobado por el Tribunal de Cuentas el 30 de octubre de 2014. El seguimiento de las tres recomendaciones que este incluía se llevó a cabo en el Informe de fiscalización aprobado el 25 de octubre de 2018, según el cual la recomendación primera se consideró cumplida, mientras que la segunda y la tercera se consideraron en proceso de ser cumplidas y vuelven a ser objeto de seguimiento en el presente Informe.

En cumplimiento de las previsiones contenidas en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, se ha llevado a cabo el trámite de alegaciones en los términos legalmente previstos, habiéndose introducido en el texto del Informe el resultado del examen y valoración de las alegaciones formuladas. La información relativa a la sustanciación de dicho trámite y las alegaciones formuladas se incluyen en la parte del Informe destinada al efecto.

II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

Las restricciones de movilidad impuestas por el Gobierno a partir de marzo de 2020 como consecuencia de la pandemia por COVID-19, especialmente durante el periodo de vigencia de los dos estados de alarma decretados, afectaron de forma especial a las empresas de transporte, en particular a las de transporte de viajeros. Ante estas circunstancias, las entidades del Grupo Renfe tuvieron que adecuar sus niveles de actividad y de prestación de servicios a una demanda mucho más reducida, modificando sus políticas comerciales para favorecer el mantenimiento de la actividad vinculada a su negocio y promover la recuperación.

En efecto, en aplicación de diversas normas dictadas durante 2020, cuyo detalle se recoge en el [ANEXO III](#) de este Informe, estas Entidades tuvieron que reducir el número de trenes puestos en circulación y, en consecuencia, las plazas ofertadas, tanto en los servicios de viajeros declarados como obligaciones de servicio público (en adelante, OSP), cuyos niveles de prestación están regulados por contratos con las administraciones públicas, como en los servicios comerciales (en adelante, SSCC), que son gestionados y organizados en condiciones de mercado por cuenta y riesgo de RV. Además, también como consecuencia de las restricciones de movilidad impuestas a los ciudadanos y la consecuente generalización del teletrabajo, se produjo una importante caída de la demanda de transporte ferroviario, sobre todo de viajeros.

Adicionalmente, en 2020 el Grupo Renfe tuvo que adoptar medidas sanitarias de prevención para evitar el contagio de sus trabajadores y de los usuarios de sus medios de transporte.

II.1.- IMPACTO DEL COVID-19 EN LA ACTIVIDAD Y LOS RESULTADOS DEL GRUPO RENFE

En el ejercicio 2020, el Grupo Renfe obtuvo unas pérdidas consolidadas de 473 millones de euros frente a los beneficios de 101 millones que había obtenido en el ejercicio 2019 (ver [ANEXO II](#)). El resultado de explotación consolidado también se redujo sensiblemente, pasando de unos beneficios de 131 millones en 2019 a unas pérdidas de 434 millones en 2020.

Todas las empresas del Grupo se vieron afectadas por el empeoramiento de los resultados. En el siguiente cuadro se detallan, para las principales entidades del Grupo que son las que han sido objeto de fiscalización, los resultados individuales obtenidos en los ejercicios 2019 y 2020 y su variación interanual:

CUADRO N.º 2: Resultados de las principales empresas del Grupo
(en miles de euros)

Entidad	Resultado del ejercicio		Variación	
	2019	2020	Importe	%
RO	16.621	9.307	(7.314)	(44,00)
RV	104.461	(414.067)	(518.528)	(496,38)
RM	3.799	(42.690)	(46.489)	(1.223,72)
RFM	(7.672)	(25.718)	(18.046)	(235,22)
RA	2.689	2.460	(229)	(8,52)
Suma	119.898	(470.708)	(590.606)	(492,59)

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las cuentas anuales.

Con carácter general, las principales entidades del Grupo empeoraron sus resultados respecto al ejercicio anterior, siendo especialmente significativas las variaciones en RV y en RM, que pasaron de obtener beneficios en 2019 a registrar pérdidas en 2020. En general, en todas las entidades se redujeron los ingresos en una cuantía superior a la de los gastos.

La actividad de RO y la de RFM están dirigidas en gran medida a prestar servicios a las otras sociedades del Grupo, por lo que la mayor parte de sus ingresos, un 73,7 % y un 95 %, respectivamente, son eliminados en el proceso de consolidación. En 2020, los ingresos de RO correspondientes a la prestación de servicios al Grupo se redujeron en un 1,6 % respecto a 2019; y los de RFM en un 16,2 %. En los [ANEXOS V](#) y [VI](#) se incluyen las cuentas de gestión de RO y de RFM correspondientes a 2020 y un análisis de las principales variaciones producidas respecto el ejercicio anterior.

En los siguientes epígrafes se analiza de forma pormenorizada la reducción de la actividad y de los resultados de las sociedades que prestan servicios a terceros del Grupo, RV, RM y RA.

II.1.1- Impacto en la actividad y resultados de RV

La actividad de RV comprende dos regímenes de gestión perfectamente diferenciados:

- 1) Los SSCC, gestionados por la Dirección de Área de Negocio de Alta Velocidad (en adelante AV) y otros Servicios Comerciales con criterios de mercado en función de la oferta y la demanda y siempre buscando la rentabilidad. Comprenden todos los servicios de viajeros de AV, de larga distancia y los trenes históricos o turísticos.
- 2) Los servicios calificados como OSP, en los que parte de su coste es financiado por una Administración Pública y su gestión es realizada por la Dirección de Área de Negocio de Cercanías y otros Servicios Públicos. En este régimen se incluyen:
 - a) Servicios públicos competencia de la Administración General del Estado (en adelante AGE): su prestación está regulada por el contrato entre la AGE y RV firmado el 18 de diciembre de 2018 para el periodo 2018-2027, que regula la prestación por parte de RV de los servicios públicos de transporte de ferrocarril de cercanías, media distancia convencional, alta velocidad media distancia (AVANT) y ancho métrico² competencia de la AGE, declarados como OSP por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017³.
 - b) Servicios públicos competencia de la Generalitat de Cataluña: servicios de cercanías y media distancia prestados en el ámbito de esta comunidad autónoma cuya competencia se transfirió con fecha de efecto del 1 de enero de 2010 y 2011, respectivamente. En junio de 2013, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control RO-Generalitat, se aprobó el texto del contrato que regula la prestación de estos servicios, pero que, a la fecha de redacción de este Informe, está aún pendiente de aprobación por la Comisión Bilateral Estado-Comunidad Autónoma y por la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat. Las sucesivas Leyes de PGE han venido incluyendo, mediante disposiciones adicionales, consignaciones presupuestarias para que, previa verificación por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante IGAE) de las propuestas de liquidación, se realicen pagos a cuenta a RV, a la espera de la firma definitiva

² Dentro de los servicios de ancho métrico, los prestados por FEVE hasta su disolución, se incluyen tanto servicios de cercanías como de media distancia.

³ Con fecha 30 de agosto de 2019, por Acuerdo del Consejo de Ministros se han incluido como OSP nuevos trayectos de AVANT.

del citado contrato. RV presta en la actualidad otros servicios adicionales a los inicialmente transferidos, que fueron contratados por la Generalitat mediante el denominado Plan de Acción firmado en noviembre de 2015 para los ejercicios 2015 y 2016 y que ha continuado ejecutándose en los ejercicios siguientes.

- c) Servicios públicos competencia de otras comunidades autónomas (en adelante, CCAA): Hasta diciembre de 2017 estaban vigentes contratos con las CCAA de Aragón y Extremadura para la prestación de servicios en dichas autonomías. Posteriormente se han seguido prestando los servicios por RV, encontrándose, a la fecha de redacción de este Informe, en negociación los acuerdos para liquidar los servicios prestados de 2018 a 2020.

En el ejercicio 2020, la caída en la actividad de RV afectó tanto a los SSCC como a las OSP y se dio tanto en los datos de viajeros transportados, circulaciones de trenes y plazas ofertadas como en los ratios de “plazas kilómetro” y “kilómetros tren”.

En el siguiente cuadro se detallan, acumulados por ejercicio, estos datos y ratios que miden la actividad de RV en los ejercicios 2019 y 2020:

CUADRO N.º 3: Datos acumulados de actividad Renfe Viajeros - 2019 y 2020

CONCEPTO		Viajeros (en miles)	Plazas (en miles)	Circulaciones (n.º de trenes)	Plazas Km (en millones)	Km Tren (en miles)
2019	OSP	476.313	538.249	1.662.129	33.980	105.264
	SSCC	34.542	38.431	121.764	21.512	62.394
	TOTAL	510.855	576.680	1.783.893	55.492	167.658
2020	OSP	253.524	459.785	1.403.255	28.792	87.625
	SSCC	11.888	20.271	63.549	11.319	33.505
	TOTAL	265.412	480.056	1.466.804	40.111	121.130
Variación %	OSP	(46,8)	(14,6)	(15,6)	(15,3)	(16,8)
	SSCC	(65,6)	(47,3)	(47,8)	(47,4)	(46,3)
	TOTAL	(48,0)	(16,8)	(17,8)	(27,7)	(27,8)

Fuente: Elaboración propia con los datos facilitados por la Entidad

La caída en la actividad de RV en 2020 se debió fundamentalmente a la pandemia, ya que durante el ejercicio 2020 ni se pusieron en explotación nuevos servicios o tramos de red ni se puso en marcha la explotación de líneas comerciales por otros competidores en el marco del proceso de liberalización del sector, como sí ha ocurrido en 2021. Sin embargo, el impacto en la actividad fue distinto en los SSCC y en los servicios declarados como OSP.

El efecto inmediato de la caída de la actividad en RV en 2020 fue el empeoramiento de sus resultados; a nivel global, RV pasó de obtener unos beneficios de 104 millones de euros en 2019, a unas pérdidas de 414 millones en 2020. Aunque el empeoramiento en los resultados afectó tanto a las OSP como a los SSCC, dichas pérdidas procedieron, principalmente, de estos últimos. En el siguiente cuadro se incluye un resumen de la cuenta de resultados de gestión de RV que figura completa en el [ANEXO VII](#) de este Informe:

CUADRO N.º 4: Resumen de la cuenta de resultados de gestión de Renfe Viajeros

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Títulos de transporte	2.308,99	929,09	(1.379,90)
Servicio público	797,62	402,06	(395,56)
Servicio comercial	1.511,37	527,03	(984,34)
Convenios específicos CCAA	35,78	21,76	(14,02)
Compensación prestación servicio cercanías y media distancia	1.168,76	1.432,10	263,34
Ingresos varios/Resto de ingresos	85,53	65,87	(19,66)
TOTAL INGRESOS	3.599,06	2.448,82	(1.150,24)
TOTAL GASTOS	3.141,71	2.489,36	(652,35)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	457,35	(40,54)	(497,89)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	324,38	347,23	22,85
Resultado financiero	(35,00)	(37,21)	(2,21)
Resultado de ejercicios anteriores	19,49	5,37	(14,12)
Resultados excepcionales	8,86	0,00	(8,86)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	126,32	(419,61)	(545,93)
Impuesto sobre beneficios	21,86	(5,53)	(27,39)
RESULTADO	104,46	(414,08)	(518,54)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

En lo que respecta a los ingresos, resultan especialmente relevantes, por un lado, la disminución del 59,8 % de los correspondientes a la venta de títulos de transporte y, por otro, el incremento del 22,5 % en la compensación recibida de las administraciones públicas por la prestación de las OSP. En cuanto a los gastos, destaca la caída de los cánones (31,2 %), energía de tracción (27,6 %), servicios intergrupo (14,5 %), servicios a bordo (66,5 %) y resto de servicios (26,1 %); por el contrario, los gastos de personal se mantuvieron en importes similares al ejercicio anterior, en consonancia con la ausencia de cambios destacables en el número medio de trabajadores (9.604 en 2020 frente a 9.561 en 2019), de igual forma que para el resto del Grupo Renfe, tal como se expone en el epígrafe II.2.3 de este Informe.

1) Impacto en la actividad y resultados de los SSCC

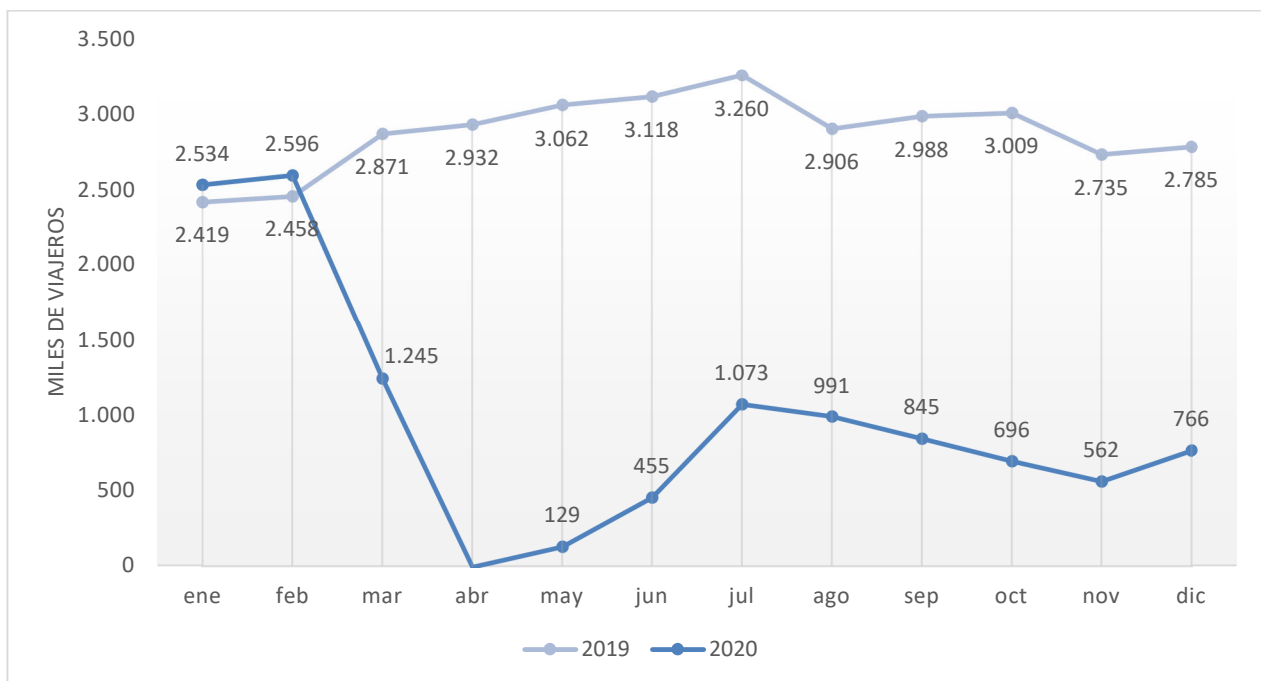
Los SSCC se vieron afectados por algunas medidas normativas tomadas por el Gobierno (que se detallan en el [ANEXO III](#)), especialmente las que afectaron a:

- a) La obligación de procurar la máxima separación posible entre los pasajeros fijada en el Real Decreto 463/2020 y reiterada en la Orden TMA/273/2020. Para concretar esta medida, el 15 de marzo de 2020, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, (en adelante MITMA) emitió una nota de prensa en la que señalaba que RV comercializaría sus trenes de alta velocidad a un tercio de su capacidad, medida que se aplicó hasta el 8 de junio de 2020.
- b) La obligación de reducir la oferta de operaciones durante el primer estado de alarma en un 50 % según el Real Decreto 463/2020 (desde el 14 de marzo) y que se elevó al 70 % en la Orden TMA/273/2020 (desde el 24 de marzo hasta el 21 de junio). La aplicación de esta obligación unida a la anterior llevó a una reducción de las circulaciones y, además, con menor ocupación, con el consiguiente efecto negativo en los resultados de los SSCC.
- c) Las reducciones de movilidad entre CCAA, salvo por causa justificada, implantadas en los dos estados de alarma decretados en 2020.

En concreto, el número anual de viajeros cayó en un 65,6 % respecto a 2019, el de circulaciones en un 47,8 % y el de plazas ofertadas en un 47,3 %. En particular, se anularon todos los trenes turísticos y se suprimieron los trenes nocturnos; y entre el 17 de marzo y el 30 de junio de 2020 se cancelaron todas las circulaciones de trenes internacionales con Francia, continuando, a la fecha de redacción de este Informe, canceladas las circulaciones con Portugal, con la excepción del servicio directo entre Vigo y Oporto que volvió a funcionar el 12 de agosto de 2020.

El siguiente gráfico representa la evolución mensual de los viajeros en ambos ejercicios cuya información numérica se recoge en [ANEXO VIII](#) en el que se detallan las cifras de viajeros de SSCC de los ejercicios 2019 y 2020 desglosadas por meses y por tipos de servicios (AV, larga distancia y trenes turísticos) y el porcentaje de variación mensual.

GRÁFICO N.º 1: Evolución de los viajeros de SSCC - 2019 y 2020

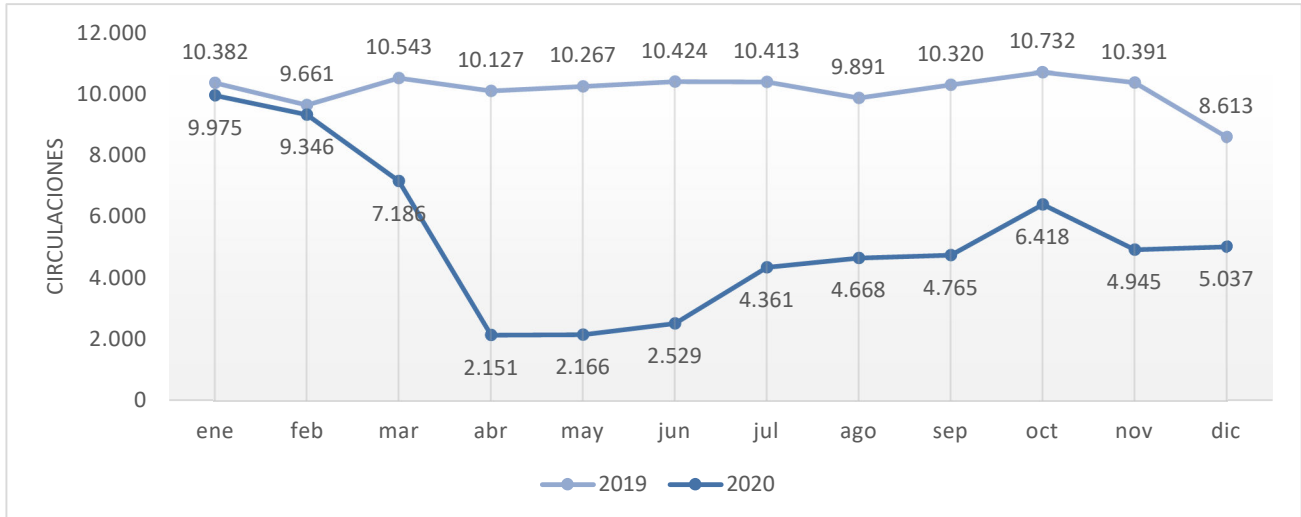


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

Si bien los viajeros transportados al principio del año fueron superiores a los de 2019, a partir de marzo de 2020 se produjo una importante caída, empezando a recuperarse la demanda a partir del verano, que volvió a bajar con el segundo estado de alarma, aunque en menor medida que con el primero.

La evolución de las circulaciones de SSCC en 2020 tiene un patrón similar al de viajeros, una importante caída durante el primer estado de alarma y una oferta similar en los meses restantes del año, pero muy lejos de los servicios prestados en el año 2019, tal como se muestra en el gráfico siguiente, cuyo detalle numérico se incluye también en el [ANEXO VIII](#) que ofrece los datos de circulaciones de SSCC por meses y tipos de servicios.

GRÁFICO N.º 2: Evolución de las circulaciones de SSCC - 2019 y 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

El descenso real de las circulaciones durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2020 fue superior al porcentaje del 50 % establecido en el Real Decreto 463/2020 (aplicable desde el 14 de marzo), y que fue elevado al 70 % en la Orden TMA/273/2020 (desde el 24 de marzo hasta el 21 de junio). De hecho, durante los meses de abril a junio la caída de la oferta de trenes superó el 70 % de forma permanente.

Por lo que respecta a la caída de los resultados de RV, esta se generó, principalmente, en los SSCC, que pasaron de unos beneficios de 133 millones de euros en 2019 a unas pérdidas de 422,6 millones en 2020, tal como se desprende de la cuenta de resultados de gestión de los SSCC de RV cuyo resumen muestra el cuadro siguiente y que figura completa en el [ANEXO VII](#):

CUADRO N.º 5: Cuenta de resultados de gestión de SSCC de RV⁴

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Títulos de transporte	1.511,37	527,03	(984,34)
Ingresos varios/Resto de ingresos	88,23	49,61	(38,62)
TOTAL INGRESOS	1.599,60	576,64	(1.022,96)
TOTAL GASTOS	1.380,60	875,41	(505,19)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	219,00	(298,77)	(517,77)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	97,73	114,59	16,86
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	121,27	(413,36)	(534,63)
Gastos financieros	13,26	13,26	0,00
Gastos excepcionales	(25,02)	(4,02)	21,00
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	133,03	(422,60)	(555,63)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

Los ingresos por venta de títulos de transporte se redujeron en un 65,1 %, de forma similar a la disminución de los viajeros transportados (65,6 %). En particular, el descenso en los ingresos por servicios de las líneas de AV fue del 65,8 %, pasando de 1.135 millones de euros en 2019 a 388

⁴ Esta cuenta de resultados de gestión se ha elaborado a partir de los datos del informe de gestión consolidado, adaptando su estructura a la cuenta de gestión general de RV.

millones en 2020; en los servicios de larga distancia fue del 62,2 %, pasando de 368 a 139 millones; y en los servicios turísticos, del 99,8 %, pasando de 8 millones a menos de 20.000 €.

La disminución de los gastos fue de un 31,9 %, muy inferior a la de los ingresos y a la caída en el número de circulaciones (47,8 %). Las amortizaciones y retiros (que se incrementaron en 2020 al haberse producido muchos retiros por la transformación de unidades para nuevos usos), junto con los gastos de personal (que se mantuvieron en niveles similares al ejercicio anterior), fueron los principales conceptos que contuvieron una mayor disminución de los gastos. Por su parte, los gastos por energía de tracción, cánones, servicios del exterior y mantenimiento experimentaron una reducción relativa similar a la del número de circulaciones.

2) Impacto en la actividad y resultados de OSP

Los servicios declarados como OSP de competencia estatal también se vieron afectados por algunas de las medidas tomadas por el Gobierno, en particular:

- a) La obligación de reducir la oferta de operaciones de servicios de media distancia y servicios AVANT durante el primer estado de alarma en un 50 % según el Real Decreto 463/2020 (desde el 14 de marzo) y que se elevó al 70 % en la Orden TMA/273/2020 (desde el 24 de marzo hasta el 21 de junio).
- b) La obligación de reducir la oferta de operaciones de servicios de cercanías durante el primer estado de alarma en un 20 % en horas punta y un 50 % en horas valle, según se fijó en la Orden TMA/273/2020 (desde el 24 de marzo hasta el 10 de mayo). Adicionalmente, en el periodo de vigencia del Real Decreto-ley 10/2020 (del 29 de marzo al 9 de abril) se debía reducir la oferta de servicios a niveles de prestación similares a los de los fines de semana. A partir del 11 de mayo, los servicios de cercanías debían aumentar progresivamente su oferta para recuperar el 100 %, ajustando la oferta a la demanda previsible y procurando la máxima separación entre pasajeros.

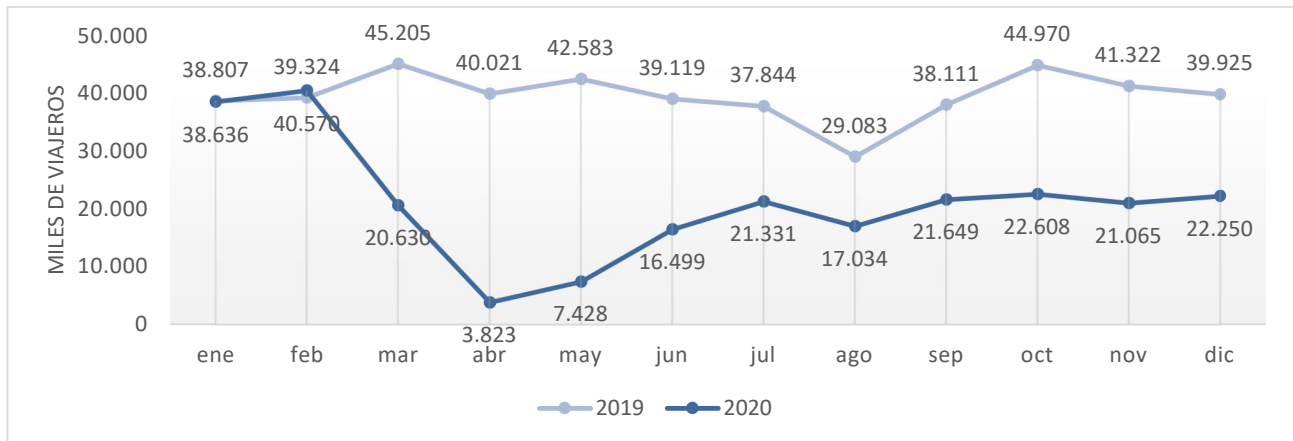
Según la Orden TMA/273/2020, en el caso de los servicios de competencia autonómica correspondía a sus autoridades determinar el porcentaje máximo de prestación de los servicios de su competencia. A los servicios de cercanías de Barcelona, sí les resultaba de aplicación lo establecido para el periodo de vigencia del Real Decreto-ley 10/2020, por lo que se debía reducir su oferta a niveles de prestación similares a los de los fines de semana.

La Generalitat de Cataluña aprobó la Resolución SLT/747/2020, de 17 de marzo, que estableció que los servicios ferroviarios que transcurren íntegramente por el territorio de Cataluña, tanto interurbanos como urbanos, aplicarían una reducción de la frecuencia horaria de servicio en día laborable de entre un 33 % y un 67 %. Por su parte, las CCAA de Aragón y Extremadura no dictaron ninguna norma en relación con la limitación de servicios prestados durante el primer estado de alarma.

En concreto, el número de viajeros anuales en los servicios declarados como OSP disminuyó un 46,8 % respecto a 2019, el de circulaciones un 15,6 % y el de plazas ofertadas un 14,6 %. Las reducciones fueron mayores en las líneas de media distancia y AVANT, con caídas de viajeros del 53,3 y el 61,5 %, y de circulaciones, del 35 y el 39 %, respectivamente; y menores en cercanías, con un descenso de viajeros del 46,1 % y de circulaciones del 11,9 %. Cabe resaltar que, en 2020, cercanías generó el 94 % de los viajeros transportados por RV en OSP (el 93 % en 2019) y el 88 % de las circulaciones en OSP (el 84,4 % en 2019).

El siguiente gráfico representa la evolución mensual de los viajeros de ambos ejercicios cuya información numérica se recoge en [ANEXO IX](#) en el que se detallan las cifras de viajeros de los servicios declarados como OSP en los ejercicios 2019 y 2020 desglosadas por meses y por tipos de trenes (cercanías, media distancia y AVANT) y el porcentaje de variación mensual.

GRÁFICO N.º 3: Evolución de los viajeros de OSP - 2019 y 2020

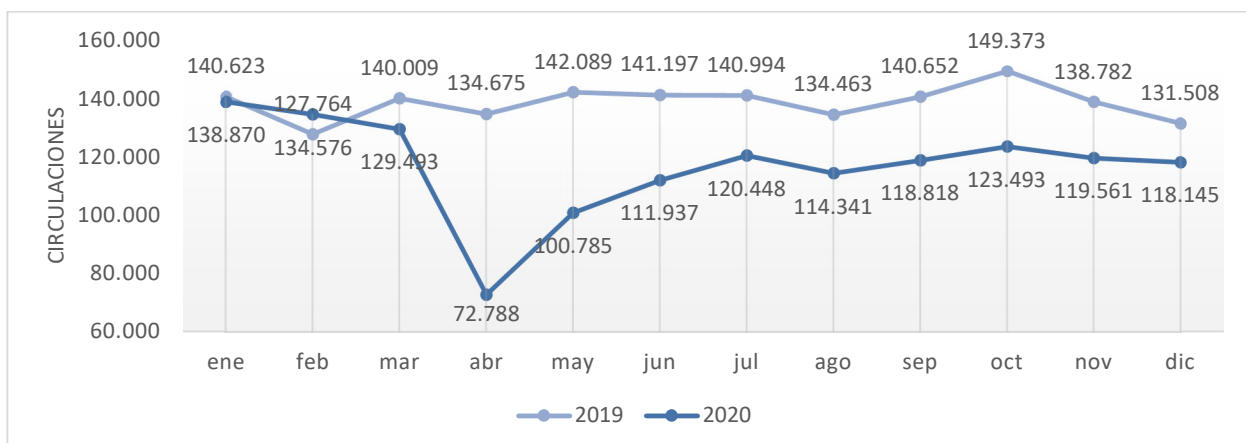


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

Si bien los viajeros transportados al principio del año fueron superiores a los de 2019, a partir de marzo de 2020 se produjo un importante descenso, empezando a recuperarse la demanda a partir de junio y manteniéndose en los niveles de julio y septiembre durante el segundo estado de alarma. En agosto se produjo una caída como consecuencia de las vacaciones estivales.

La evolución de las circulaciones en servicios declarados OSP en 2020 tiene un patrón similar al de viajeros, tal como muestra el siguiente gráfico.

GRÁFICO N.º 4: Evolución de las circulaciones de OSP - 2019 y 2020



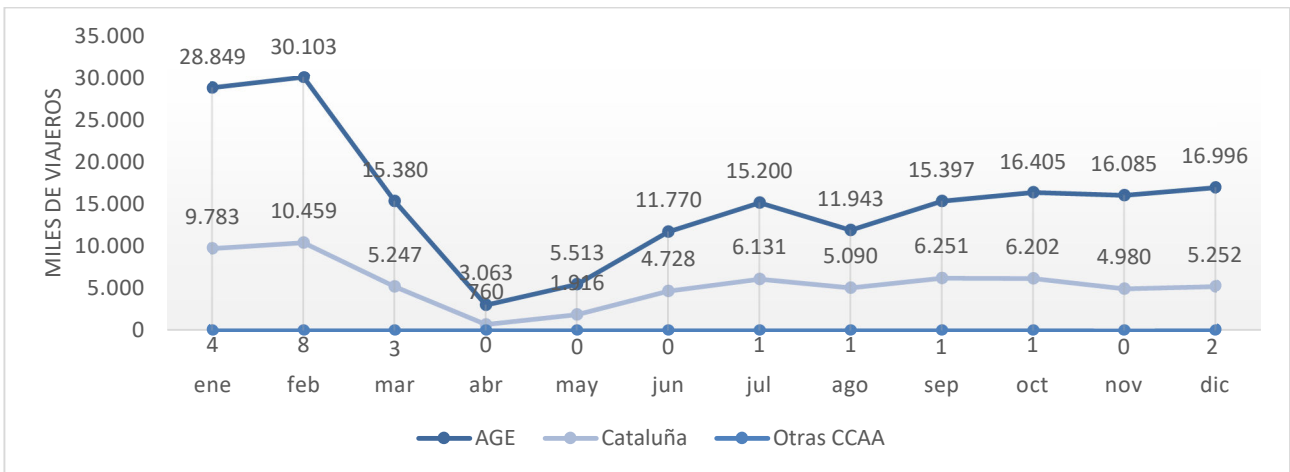
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

En el [ANEXO IX](#) se incluyen los datos de circulaciones de servicios declarados como OSP por meses y tipos de servicios.

El análisis de viajeros en función del titular de la competencia de las OSP muestra que la caída en los viajeros de las OSP competencia de la AGE en 2020 respecto a 2019 supone un 46,3 %, un

48 % en los servicios competencia de Cataluña y un 68,9 % en los de las otras CCAA. A nivel global, los viajeros en servicios públicos competencia de la AGE suponen el 73,6 % del total de los viajeros de OSP en 2020 (el 73 % en 2019); los de competencia de Cataluña, el 26,3 % en 2020 (el 27 % en 2019); y los del resto de CCAA son inferiores al 0,1 % en ambos ejercicios. En el siguiente gráfico se detalla la evolución de los viajeros en función de la administración pública titular de la competencia por meses en 2020.

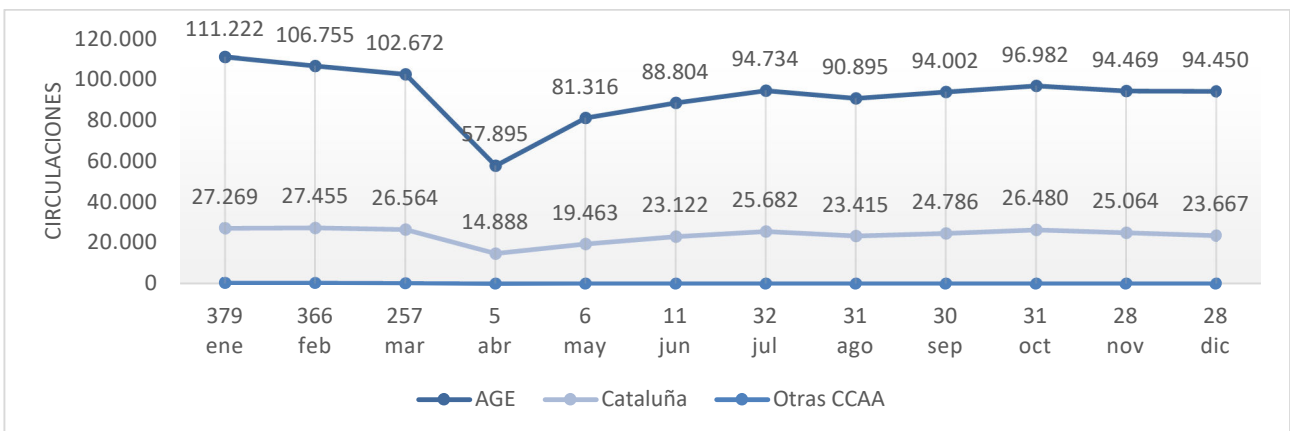
GRÁFICO N.º 5: Viajeros por mes OSP según administración competente - 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

En las circulaciones, el descenso en las OSP competencia de la AGE en 2020 respecto a 2019 supone un 16,8 %, un 9,6 % en los servicios competencia de Cataluña y un 71,2 % en los de las otras CCAA. A nivel global, las circulaciones en servicios públicos competencia de la AGE suponen el 79,4 % del total de las circulaciones de OSP en 2020 (80,6 % en 2019); las de competencia de Cataluña, el 20,5 % en 2020 (19,2 % en 2019), y las del resto de CCAA el 0,1 % en 2020 (0,2 % en 2019). En el siguiente gráfico se incluye el detalle de la evolución de las circulaciones en función de la administración pública titular de la competencia por meses en 2020.

GRÁFICO N.º 6: Circulaciones por mes OSP según administración competente – 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

Por lo que respecta a los resultados, en los servicios prestados como OSP, RV obtuvo en 2020 un beneficio de 3 millones de euros frente a las pérdidas de 6,7 millones que obtuvo en 2019. El

siguiente cuadro muestra el resumen de la cuenta de resultados de gestión de los servicios prestados como OSP de RV, que figura recogida completa en el [ANEXO VII](#):

CUADRO N.º 6: Cuenta de resultados de gestión de OSP de RV⁵

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Títulos de transporte	797,62	402,06	(395,56)
Convenios con CCAA y Plan de Acción de Cataluña	35,78	21,76	(14,02)
Resto de Ingresos	64,22	58,45	(5,77)
Compensación prestación servicios cercanías y media distancia	1.168,76	1.432,10	263,34
TOTAL INGRESOS	2.066,38	1.914,37	(152,01)
TOTAL GASTOS	1.830,86	1.665,87	(164,99)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	235,52	248,50	12,98
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	215,42	225,33	9,91
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	20,10	23,17	3,07
Gastos financieros	21,61	23,85	2,24
Gastos excepcionales	(4,50)	(3,99)	0,51
RESULTADO	2,99	3,31	0,32
Ajustes por cambio de criterios o por auditoría IGAE	(9,71)	(0,31)	9,40
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(6,72)	3,00	9,72

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

En 2020, los ingresos por venta de títulos de transporte se redujeron en un 49,6 %, ligeramente por encima de la reducción de los viajeros transportados (46,8 %). La bajada en los servicios de competencia de la AGE fue del 50,4 %, pasando de 595,9 millones de euros en 2019 a 295,6 millones en 2020; en los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña, la reducción de ingresos fue del 47,2 %, pasando de 201,4 a 106,4 millones; y en los servicios financiados por otras CCAA fue del 65,1 %, pasando de 229.865 a 93.783 euros.

Por el contrario, las compensaciones a recibir contabilizadas por RV se incrementaron en un 22,5 %, de 1.168,8 millones de euros en 2019 a 1.432,1 millones en 2020, de los que 1.108,4 millones corresponden a los servicios competencia de la AGE y 323,7 millones a los servicios prestados a la Generalitat de Cataluña, ambos financiados con cargo a los PGE. Estas cifras coinciden con las que figuran en las propuestas de liquidación de la compensación económica a recibir por los servicios competencia de la AGE y por los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña, elaborados por RV para su comprobación por parte de la IGAE.

El siguiente cuadro muestra el resumen de la cuenta de resultados de gestión de los servicios de OSP, por administración titular de los servicios, que se recoge completa en el [ANEXO VII](#):

⁵ Esta cuenta de resultados de gestión se ha elaborado a partir de los datos del informe de gestión consolidado, adaptando su estructura a la cuenta de gestión general de RV.

CUADRO N.º 7: Cuenta de resultados de gestión de las OSP por administración competente de 2020

(en millones de euros)

CONCEPTO	AGE	Cataluña	Otras CCAA	Suma
Títulos de transporte	295,60	106,37	0,09	402,06
Convenios con CCAA y Plan de Acción de Cataluña		19,36	2,40	21,76
Resto de Ingresos	44,37	12,98	1,10	58,45
Compensación prestación servicios cercanías y media distancia	1.108,39	323,71		1.432,10
TOTAL INGRESOS	1.448,36	462,42	3,59	1.914,37
TOTAL GASTOS	1.269,12	393,54	3,21	1.665,87
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	179,24	68,88	0,38	248,50
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	164,70	60,38	0,25	225,33
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	14,54	8,50	0,13	23,17
Gastos financieros	15,61	8,37	(0,13)	23,85
Gastos excepcionales	(4,93)	(0,44)	1,38	(3,99)
RESULTADO	3,86	0,57	(1,12)	3,31
Ajustes por cambio de criterios o por auditoría IGAE	(0,24)	(0,07)		(0,31)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	3,62	0,50	(1,12)	3,00

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

De esta cuenta se deduce que el resultado antes de impuestos obtenido se corresponde prácticamente con el importe del epígrafe “gastos excepcionales”, ya que las compensaciones a recibir cubren el déficit de explotación del ejercicio.

En el caso de la liquidación de los servicios prestados competencia de la AGE, el importe de la compensación solicitada por RV para 2020 (1.108,4 millones de euros) es superior al importe aprobado por la IGAE como liquidación para 2019 (934,1 millones⁶) en 174,3 millones, un 18,7 %.

Además, el importe solicitado para 2020 supera los importes máximos establecidos en el Contrato firmado el 18 de diciembre de 2018 entre la AGE y RV para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías, media distancia convencional, AVANT y ancho métrico competencia de la AGE en el periodo 2018-2027, en cuya cláusula octava se establece, para cada uno de esos ejercicios, el importe del compromiso máximo de gastos que asume la AGE en concepto de compensación económica por el déficit de explotación en la prestación de las OSP, sin tener en cuenta el efecto de las posibles inversiones. El importe de la compensación prevista para 2020 estaba fijado en 931,8 millones, por lo que el importe solicitado por RV lo excedía en 176,6 millones. Por ello, en la reunión de la Comisión de seguimiento del Contrato entre RV y la AGE celebrada el 1 de junio de 2021, se acordó la tramitación de una propuesta de Adenda al contrato en la que se modificara la cifra de la compensación económica máxima de 2020, elevándola hasta el importe de la propuesta de liquidación presentada, 1.108,4 millones de euros; también se acordó incluir en la propuesta la elevación del importe de la compensación de 2019 en 3,9 millones para que pudiera cubrir el déficit de explotación completo de dicho ejercicio. Dicha Adenda se firmó el 21 de diciembre de 2021.

En el caso de la liquidación de los servicios OSP competencia de Cataluña, el importe del déficit de explotación incluido en la propuesta de liquidación de 2020 (323,7 millones de euros) es superior en 89,1 millones, un 38 % al importe de la compensación fijado por la IGAE para 2019 (234,6

⁶ El importe de los gastos justificados fue de 938 millones, pero el importe máximo de la compensación fijado en el contrato era 934,1 millones.

millones). Al no existir un contrato firmado por las partes en el que se establezcan los importes máximos de las compensaciones, no fue necesario ningún trámite para incrementar la compensación a recibir como consecuencia de la pandemia.

Teniendo en cuenta la reducción de la venta de títulos de transporte y el incremento de las compensaciones previstas, la cifra global de los ingresos de 2020 por servicios OSP se redujo en un 7,4 % respecto a 2019, descenso similar al producido en los gastos, si bien las circulaciones de trenes se redujeron en un 15,6 %.

En el caso de los gastos, al igual que para los SSCC, las amortizaciones y retiros (que se incrementaron en un 4,6 %), así como los gastos de personal (que crecieron un 1,1 %), son los principales conceptos que contuvieron una mayor disminución de los gastos. Por su parte, los gastos por energía de tracción, cánones y servicios del exterior experimentaron una reducción similar a la caída del número de circulaciones; mientras que los de mantenimiento también disminuyeron, pero solo un 2,4 %.

II.1.2- Impacto en la actividad y los resultados de RM

RM se dedica a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril y de operador logístico ferroviario, tanto nacional como internacional, así como a la prestación de otros servicios complementarios o vinculados. Las actividades integrantes de su objeto social pueden ser desarrolladas directamente por la Sociedad o a través de su participación en sociedades con similar objeto⁷. En el [ANEXO X](#) se recoge información sobre las áreas de negocio en las que se estructura la actividad de RM y el detalle del material rodante de su propiedad.

En el ejercicio 2020 se produjo un descenso en la actividad desarrollada por RM, que afectó tanto al número de trenes que circularon como a las toneladas transportadas, las toneladas-kilómetro netas y los kilómetros-tren. En el siguiente cuadro se muestran, acumulados por ejercicio, estos indicadores de la actividad de RM en 2019 y 2020:

CUADRO N.º 8: Datos acumulados de actividad RM - 2019 y 2020

Ejercicio	Trenes	Toneladas	TKN (1)	Km tren
2019	77.854	17.009.541	6.201.328.924	16.298.589
2020	65.409	14.272.293	5.041.819.556	13.494.533
% Variación	(16,0)	(16,1)	(18,7)	(17,2)

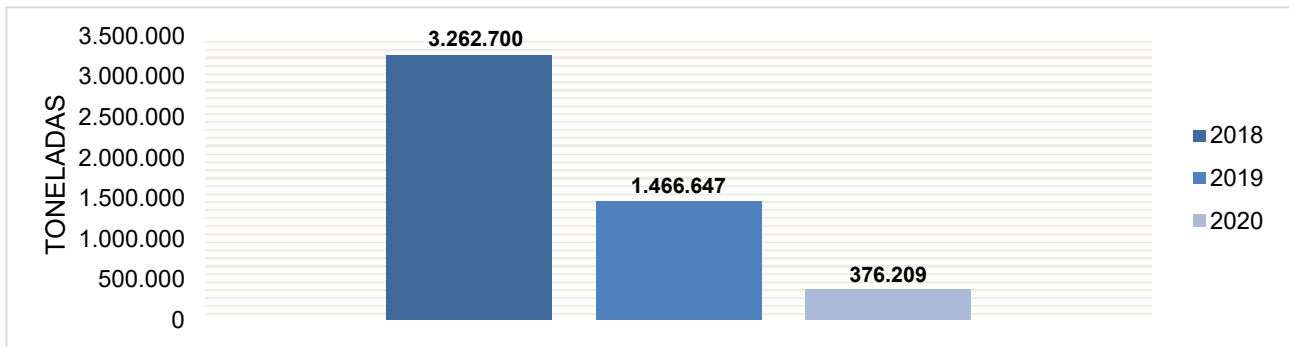
(1) Toneladas-kilómetro netas: toneladas de carga sin contar la tara de los vagones por la distancia recorrida.
Fuente: Elaboración propia con los datos facilitados por la Entidad.

La disminución de la actividad en el transporte de mercancías por ferrocarril en 2020 no puede ser imputada únicamente a la disminución de la actividad económica como consecuencia de los efectos del COVID-19; también se vio afectada por la disminución del transporte de carbón a causa del cierre de las minas no rentables y el consiguiente cierre de algunas centrales térmicas por razones medioambientales a partir de 2018. En efecto, el 40 % de la reducción total interanual de toneladas transportadas por RM -2.737.247 toneladas- es imputable a la disminución del transporte de carbón, que pasó de 1.466.647 toneladas transportadas en 2019 a solo 376.209 toneladas en 2020, con un descenso del 74 %; el transporte de carbón supuso en 2019 un 8,6 % del total de toneladas

⁷ Sociedades participadas por RM a 31/12/2020: Pecovasa Renfe Mercancías S.M.E., S.A. (85,45 %), Conte Rail, S.A. (50 %), Construirail, S.A. (49 %), Railsider Logística Ferroviaria, S.A. (49 %), Alfíl Logistics, S.A. (40 %), Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A. (36,36 %), Logirail S.M.E., S.A. (34 %) y Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (20,36 %).

transportadas por RM y solo un 2,6 % en 2020. En cuanto a los ingresos, los importes facturados por transporte de carbón se redujeron de 5,8 millones de euros en 2019 a 0,7 millones en 2020. En el siguiente gráfico se observa la caída en el volumen de carbón transportado desde 2018 a 2020:

GRÁFICO N.º 7: Evolución del transporte de carbón - 2018 a 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

Prescindiendo del negocio generado por el transporte de carbón, las toneladas transportadas por RM en 2020 se habrían reducido en un 10,6 %, porcentaje que es el que resultaría imputable directamente a los efectos de la caída de la actividad económica como consecuencia del COVID-19.

En el siguiente cuadro se detallan las toneladas transportadas en los ejercicios 2019 y 2020 desglosadas por áreas de negocio y energía de tracción junto con el porcentaje de variación anual en el total de toneladas:

CUADRO N.º 9: Datos toneladas por áreas y energía de tracción de RM - 2019 y 2020

(redondeado en toneladas)

Áreas de negocio	2019			2020			% variación en el total
	Eléctrico	Diésel	Total	Eléctrico	Diésel	Total	
Intermodal	5.221.388	1.288.181	6.509.570	5.046.841	1.288.470	6.335.312	(2,7)
Automóvil	998.552	47.980	1.046.532	808.032	24.939	832.971	(20,4)
Multiproducto	2.014.530	2.722.855	4.737.385	1.769.660	2.318.171	4.087.831	(13,7)
Siderúrgico	2.993.194	718.647	3.711.842	2.190.364	266.245	2.456.609	(33,8)
Ancho métrico	146.089	858.123	1.004.213	28.253	531.318	559.571	(44,3)
Suma	11.373.753	5.635.787	17.009.541	9.843.151	4.429.143	14.272.293	(16,1)

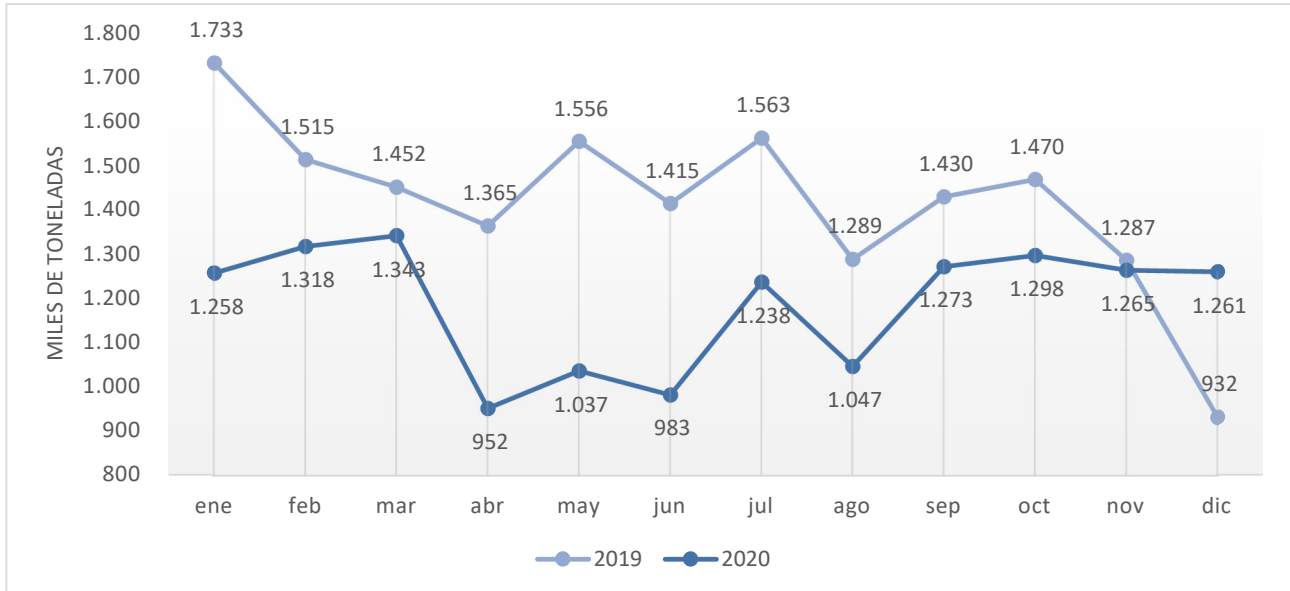
Fuente: Elaboración propia con los datos facilitados por la Entidad.

Por áreas de negocio, las mayores reducciones se produjeron en el negocio siderúrgico, del automóvil y en el ancho métrico, siendo menos acentuadas en el negocio intermodal y en el multiproducto. Prescindiendo del efecto de la caída en el transporte de carbón, en el área de negocio multiproducto no se hubiese reducido la actividad respecto de 2019.

Distinguiendo por energía de tracción, en 2019 el 33 % de las toneladas se transportaron con motores diésel (más contaminantes que los eléctricos), habiéndose reducido en 2020 este porcentaje al 31 %. Las áreas de negocio en las que continuó siendo mayoritario el uso de tracción diésel fueron las de multiproducto y ancho métrico.

Los siguientes gráficos representan la evolución mensual del número de las toneladas transportadas en ambos ejercicios:

GRÁFICO N.º 8: Evolución de las toneladas transportadas por mes - 2019 y 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

Tanto en trenes como en toneladas, a excepción del mes de diciembre, los datos de 2020 se situaron por debajo de los de 2019, incluso antes de declararse el estado de alarma. El descenso más acusado se dio en el mes de abril y se mantuvo durante la vigencia del primer estado de alarma hasta junio, como consecuencia de la entrada de vigor de las máximas restricciones de movilidad establecidas en el Real Decreto-ley 10/2020. Tras la reducción estacional propia del mes de agosto en el tráfico de mercancías, en 2020 se retomó la senda ascendente. Cabe destacar que la actividad de la Sociedad, independientemente del COVID-19, está supeditada a una marcada estacionalidad que ocasiona caídas en el mes de agosto y durante las fiestas navideñas.

Por lo que respecta a los resultados, RM ha sido, entre las entidades fiscalizadas, la que mayor variación porcentual experimentó en su cuenta de resultados, pasando de 3,8 millones de euros de beneficios en 2019 a 42,7 millones de pérdidas en 2020 (ver datos en cuadro n.º 1). En el [ANEXO XI](#) se incluye la cuenta de resultados de gestión de RM comentada.

II.1.3- Impacto en la actividad y los resultados de RA

RA se dedica a la venta, alquiler y cualquier otra forma de puesta a disposición de su material rodante, así como a la prestación de otros servicios complementarios o vinculados con la venta de material ferroviario. Su actividad principal es el alquiler de material rodante a terceros, aunque también actúa como agente en las operaciones de venta de material de otras empresas del Grupo.

En el siguiente cuadro se detalla el número de trenes, locomotoras y vagones de los que disponía RA a 31 de diciembre de 2019 y de 2020 y el número de los que estaban alquilados a dicha fecha, distinguiéndose el tipo de tracción de las locomotoras y en el [ANEXO XII](#) se describen las características del material rodante propiedad de RA al cierre de 2020.

CUADRO N.º 10: Equipo para alquilar propiedad de RA a 31/12/2019 y 31/12/2020

Tipo de material	31/12/2019			31/12/2020		
	Inventario	Material alquilado	% alquilado	Inventario	Material alquilado	% alquilado
Automotores diésel	31	24	77,4	31	24	77,4
Locomotoras	98	29	29,6	77	26	33,8
Diésel	26	18	69,2	26	18	69,2
Eléctricas	72	11	15,3	51	8	15,7
Vagones	2.239	152	6,8	2.077	161	7,8

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por la Entidad.

RA tiene gran parte del material rodante de su propiedad sin arrendar, especialmente locomotoras eléctricas y vagones. Durante el ejercicio 2020, la Sociedad vendió material rodante excedentario no comercializable que estaba en arrendamiento por importe de 2 millones de euros (162 vagones y 21 locomotoras eléctricas). Como consecuencia de estas ventas, los ingresos del ejercicio 2020 superaron a los del ejercicio anterior.

Como agente intermediario en las operaciones de enajenación de material de otras empresas del grupo, en 2020 se formalizaron sendos contratos con RFM y RM para la venta de material excedentario a cambio de una comisión; las condiciones de estos contratos fueron similares al que RA firmó en 2019 con RV. Los ingresos generados por estas operaciones tienen carácter residual para RA.

Las restricciones de movilidad impuestas a lo largo de 2020 tuvieron una repercusión en RA similar a la que se produjo en RM, menos relevante que para RV. Las mayores caídas en la actividad productiva se produjeron durante la vigencia del primer estado de alarma.

Tomando como indicador de la actividad de RA en los ejercicios 2019 y 2020 el número de kilómetros recorridos por las locomotoras y los automotores alquilados, la caída interanual de la actividad se sitúa en el 20 %. En el siguiente cuadro se detallan los datos de la actividad de los automotores y locomotoras alquilados por RA en ambos ejercicios.

CUADRO N.º 11: Datos de actividad de RA - 2019 y 2020

INDICADOR	2019	2020	Variación %
Km recorridos por locomotoras alquiladas	2.079.974	1.573.063	(24,4)
Tracción diésel	1.326.897	996.442	(24,9)
Tracción eléctrica	753.077	576.621	(23,4)
Km recorridos por automotores alquilados (diésel)	2.530.389	2.208.406	(12,7)
Total	6.692.356	5.356.552	(20,0)

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados por la Entidad.

Por lo que respecta a los resultados, RA es la única Sociedad del Grupo Renfe que no incurrió en pérdidas en 2020, aunque experimentó un empeoramiento en su cuenta de resultados no significativo. La Sociedad obtuvo en 2020 unos beneficios de 2,5 millones de euros, frente a los 2,7 millones de 2019. En el [ANEXO XIII](#) se incluye la cuenta de resultados de gestión de RA completa y comentada.

II.1.4- Impacto en la planificación estratégica del Grupo

El 29 enero de 2019, el Consejo de Administración de RO aprobó el Plan estratégico 2019-2023 (en adelante, PE) del Grupo Renfe que recoge 24 iniciativas y 43 proyectos. En el [ANEXO XIV](#) se recogen las líneas generales del PE aprobado y los elementos más relevantes de su contenido a efectos de esta fiscalización.

El PE establece, a efectos de su implantación, coordinación y seguimiento, la creación de una Oficina de Transformación Estratégica (en adelante, OTE), con un responsable y un equipo que deben reportar el avance de la ejecución a los órganos de dirección y preparar las sesiones de revisión de las iniciativas y proyectos; y la creación de un Comité de Seguimiento. Se prevé que se informe al Comité de Dirección mensualmente del avance del PE y trimestralmente al Consejo de Administración con un resumen de seguimiento de los indicadores. Si bien en los trabajos de la fiscalización se ha obtenido evidencia de que en distintos momentos de 2020 se informó al Consejo de Administración sobre la actualización del PE, en las actas de sus reuniones no ha quedado reflejado que se haya realizado un análisis por dicho órgano del seguimiento de los indicadores, a excepción de la reunión celebrada en octubre de ese año.

En el Consejo de Administración de RO de 30 de marzo de 2020, su Presidente informó de que resultaba imprescindible no solo la actualización, sino una revisión profunda del contenido del PE en función de diversos factores tales como el comportamiento de la movilidad en el futuro o el proceso de liberalización.

El 26 de octubre de 2020, se presentó al Consejo de Administración de RO el Informe de actualización del PE y se acordó trasladarlo al MITMA para su debate en la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos. Esta Comisión, en su reunión de 17 de marzo de 2021, examinó el Informe de actualización del PE y se dio por informada. El Informe de actualización se elaboró como respuesta a la pandemia y al empeoramiento en las perspectivas de negocio a corto plazo del Grupo y después de que la Entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) hubiera adjudicado los paquetes de capacidad en aplicación del “cuarto paquete ferroviario”⁸ de la Unión Europea; en el mencionado Informe se establece, como reto adicional del PE, recuperar el equilibrio del Grupo Renfe en un contexto de cambio social y de crisis económica que afectará a la movilidad.

En el Informe de actualización del PE se incluye el detalle de los análisis realizados por la OTE sobre la evolución de los proyectos iniciales del PE durante el estado de alarma a octubre de 2020 con el objetivo de valorar si el COVID-19 ha influido en el desarrollo de la planificación de las actuaciones o si ha afectado al grado de consecución de los indicadores. Los resultados de este análisis concluyen que: el 21 % de los proyectos (9 proyectos) se han visto afectados en su desarrollo respecto a lo planificado; el 28 % (12 proyectos) se podrían ver afectados para alcanzar los valores previstos en los indicadores (incluye los proyectos para mejorar los ingresos de RM y para buscar un socio para configurarse como un operador logístico integral); el 21 % (9 proyectos) están afectados tanto en desarrollo como en los valores previstos en los indicadores (incluye el

⁸ Con la aprobación del Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados, se transpuso a nuestro ordenamiento jurídico el denominado “cuarto paquete ferroviario” de la Unión Europea. A partir de dicha fecha, cualquier empresa con licencia de empresa ferroviaria y certificado de seguridad, que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que haya solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria a ADIF, podrá prestar servicios en competencia con RV. En este proceso, RV ha sido adjudicataria, por un periodo de 10 años, del paquete “A”, que permite el uso del 65 % de la capacidad de AV de la Red Ferroviaria de Interés General, manteniéndose como operador ferroviario de referencia en España; el consorcio formado por Ilsa-Trenitalia ha sido el adjudicatario del paquete “B”, que permite el uso del 23 % de la capacidad; y la operadora francesa SNCF, a través de su filial Rielsfera, se ha hecho con el paquete “C”, que le permitirá acceder al 7 % de la capacidad de la red.

proyecto de la puesta en marcha del producto de bajo coste en RV); y, el 30 % (13 proyectos) no se han visto afectados por el COVID-19.

Esta actualización contempla, además, iniciativas específicas para paliar la situación adversa generada por el COVID-19 con objeto de recuperar el equilibrio del Grupo Renfe, algunas de ellas con un horizonte temporal hasta la finalización de 2022 y con indicadores específicos referidos a dicha fecha. En total, se han incorporado 6 iniciativas y 10 proyectos adicionales al PE en vigor⁹. Algunas de estas iniciativas son:

- a) Teletrabajo: implantación e integración de nuevas formas de trabajo no presencial, con el objetivo de que, en 2023, el 30 % de la jornada laboral se realice en modalidad de teletrabajo en los departamentos o actividades en los que sea posible, según lo establecido en el Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia, convalidado por la Ley 10/2021, de 9 de julio, del mismo nombre.
- b) Recuperar el equilibrio del Grupo Renfe en el nuevo contexto socioeconómico, que incluye tres proyectos a desarrollar antes de fin de 2022:
 - Plan de continuidad del negocio: para dar una respuesta ágil a situaciones de emergencia, como la originada por el COVID-19, que interrumpen las actividades del Grupo y ponen de manifiesto la vulnerabilidad del tejido empresarial, de tal modo que sea posible recuperar el nivel habitual lo más pronto posible. El Grupo Renfe ha de elaborar un plan de estas características, de acuerdo con la correspondiente norma AENOR, como complemento de sus certificaciones actuales.
 - Proyecto "Tren seguro": incorporación de nuevas medidas de limpieza e higienización del material rodante y las instalaciones que permitan conseguir una certificación de los trenes contra el COVID-19, así como implantación de una cultura de seguridad de la salud pública para fomentar la ampliación, el conocimiento y la aplicación de toda la normativa sociolaboral relacionada con esta materia y su incidencia en los clientes y empleados.
 - Plan de recuperación post-COVID: definir los pasos a seguir para recuperar la cuota de mercado en la llamada "nueva normalidad" a través de modelos de previsión de demanda y adecuación de oferta, planes de comunicación y planes de actuación.

La actualización del PE ha hecho necesaria también la revisión de las proyecciones económico-financieras, replanteando los objetivos económicos:

- a) Incrementar los ingresos para compensar la caída como consecuencia de la entrada de la competencia y de los efectos del COVID-19 en la demanda mediante el aumento del negocio internacional, la factorización de servicios y el negocio inmologístico¹⁰.
- b) Mejorar la productividad y la eficiencia mediante la incorporación de procedimientos actualizados y racionalizados.
- c) Mantener los márgenes de EBITDA propuestos en los horizontes 2023-2028 del PE.

⁹ Tras la incorporación de estas iniciativas y proyectos, el PE actualizado incluye 30 iniciativas y 52 proyectos, al haberse reclasificado uno de los proyectos del PE inicial como subproyecto dentro de un proyecto nuevo.

¹⁰ La inmologística es la sección del sector inmobiliario que se encarga del alquiler y venta de almacenes, naves industriales y suelo industrial. La inmologística sirve para que las empresas puedan tener una solución logística que permita realizar a sus clientes un servicio logístico más rápido y eficaz.

Se han solicitado los informes de seguimiento elaborados por la OTE sobre la ejecución del PE, siendo el último el correspondiente a diciembre de 2021 para su entrega en el Consejo de Administración de enero de 2022. De acuerdo con dicho informe, el grado de avance total del PE se situaba en el 70 %, frente al 84 % previsto. Del total de los 52 proyectos, 8 se consideraban finalizados, 10 estaban en curso y otros 34 estaban en curso pero con tareas fuera de plazo, es decir, retrasados. En el [ANEXO XV](#) se detallan algunas de las iniciativas y su grado de avance a 31 de diciembre de 2021, medido de acuerdo con los indicadores definidos en el PE.

En el informe de seguimiento a diciembre de 2021 se destacan algunos de los hitos que se han producido durante el ejercicio como son:

- a) La puesta en marcha del servicio low cost de alta velocidad AVLO en junio de 2021.
- b) El lanzamiento del segundo programa de mentoring en materia de estrategia comercial, en el que participarán 22 mentores y 24 empleados tutelados.
- c) La implantación, tras su regulación, del régimen de teletrabajo en RO desde diciembre de 2021, habiéndose recibido solicitudes del 44 % de las personas compatibles con esta opción laboral.

II.1.5- Impacto en materia medioambiental

En materia de medio ambiente, RO ha elaborado diversos planes en los últimos años con objeto de mejorar la eficiencia energética de las operaciones del Grupo del que es matriz. Entre ellos se encuentran el “Plan de sostenibilidad energética 2011-2020” y el “Plan de eficiencia energética de RV 2015-2025”.

Asimismo, participa, junto a ADIF y ADIF-Alta Velocidad, en el “Plan Director de lucha contra el Cambio climático 2018-2030”, impulsado por el entonces Ministerio de Fomento (actualmente MITMA), cuyos objetivos generales consisten en impulsar el cambio modal del transporte para potenciar el uso del ferrocarril como medio que produce unas menores emisiones de CO₂ por unidad transportada; la eficiencia, mediante la reducción del consumo energético y de las emisiones del sistema ferroviario; y la descarbonización, potenciando la disminución y la sustitución de los combustibles fósiles.

Sin embargo, la pandemia ha incidido negativamente en la tendencia de mejora del Grupo en materia medioambiental registrada en los últimos ejercicios. En particular:

- El importe de los gastos e inversiones de naturaleza medioambiental del Grupo se redujeron en 2020 en un 62 % respecto a 2019, pasando de 2,75 millones de euros a 1,05 millones.
- Los ratios de “intensidad energética de tracción” (vatios-hora por unidad transportada) e “intensidad de carbono de tracción” (gramos de CO₂ por unidad transportada) empeoraron durante 2020 respecto a 2019, pasando de 94,8 y 5,5, respectivamente, a 139,8 y 6,9. El incremento en estos ratios se ha producido, principalmente, por la disminución de los viajeros transportados-kilómetro, que ha sido superior a la disminución en la energía de tracción utilizada. En la medida en que el volumen de actividad se recupere, se espera una mejora para los ejercicios futuros.

En todo caso, RO ha seguido una senda descendente en el consumo de combustibles fósiles, utilizando cada vez más la energía eléctrica en detrimento del diésel. En este sentido, el consumo energético de tracción de origen eléctrico ha pasado de representar el 76,5 % del total de la energía de tracción en 2016 al 81,2 % en 2020. Asimismo, en 2020 RO estaba desarrollando inversiones

para la sustitución del gasóleo por energías más limpias, como el gas natural licuado y el hidrógeno verde, realizando pruebas para su uso en trenes comerciales.

II.1.6- Impacto en el absentismo laboral

De acuerdo con la información aportada por RO, el absentismo laboral del Grupo Renfe¹¹ creció en 2020 hasta el 8,39 %, desde el 6,96 % de 2019. Entre las causas que justifican este incremento hay que incluir las bajas ocasionadas por los empleados afectados por el COVID-19, así como las secuelas producidas por el virus.

Según los datos de su estado de información no financiera, en el Grupo Renfe se habrían producido más de 3,2 millones de horas de absentismo durante el ejercicio 2020, lo que equivale a la jornada anual de unos 2.000 empleados del Grupo a tiempo completo¹². Conforme a estas cifras, la tasa de absentismo laboral en 2020 superaría el 10 %. Sin embargo, se ha comprobado que esa cifra de horas de absentismo no es real, al existir un error en el cálculo de las horas por haber computado periodos de tiempo que no corresponden a 2020 y haber considerado todos los días naturales y no los días hábiles.

Por otra parte, de acuerdo con los datos aportados por RO, no en todas las empresas del Grupo, ni en las distintas categorías o grupos profesionales, el absentismo fue igual de relevante. Los trabajadores de las estructuras de dirección y de apoyo fueron los menos absentistas del Grupo Renfe, seguidos por el personal de conducción, no superando en ninguno de los tres colectivos el 5 %; muy por encima de esta tasa están los datos de absentismo del personal comercial y el de talleres, alcanzando este último colectivo más de un 15 % en 2020.

Resulta destacable que los trabajadores pertenecientes a las estructuras de dirección y apoyo, a diferencia del resto, experimentaron en 2020 un descenso en su absentismo, siendo estos los colectivos que se beneficiaron de la posibilidad de acogerse al régimen de teletrabajo.

Por entidades, los mayores niveles de absentismo se produjeron en RFM (con casi un 14 %) y en RV (con un 7,7 %). En el [ANEXO XVI](#) se incluyen gráficos que reflejan la comparativa entre 2019 y 2020 de la tasa de absentismo acumulado del Grupo Renfe, desglosado por Empresas y por categorías o grupos profesionales.

Según los datos publicados por la mutua FREMAP sobre absentismo total en España¹³ (incapacidad temporal y otras causas), en 2019, como media, la tasa de absentismo fue de un 5,59 % y del 7,06 %¹⁴ en 2020. Ambos valores son inferiores a los existentes en RO.

II.2.- MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GRUPO RENFE

A partir de marzo de 2020, como consecuencia del incremento de los casos detectados de COVID-19 en España, el Grupo Renfe adoptó distintas medidas que afectaron a distintos ámbitos y, en

¹¹ El Plan Estratégico de Renfe-Operadora incluye diversas iniciativas orientadas a la eficiencia y la mejora continua, como son: el plan de renovación del personal, cuya finalidad es la reducción de la edad media de sus empleados y la iniciativa para mejorar la salud organizacional del Grupo Renfe, con un proyecto para implantar un modelo de gestión apoyado en valores para desarrollar una nueva cultura que incluya formulas flexibles de trabajo que mejoren el compromiso de los empleados con la organización y la eficiencia (uno de los indicadores definido para esta iniciativa es el índice de absentismo laboral).

¹² La jornada anual del Grupo Renfe es de 1.642 horas de trabajo y las horas de absentismo en 2020 sumaron 3.288.473.

¹³ FREMAP elabora esta estadística a partir de los datos de la Encuesta trimestral de costes laborales del Instituto Nacional de Estadística.

¹⁴ https://gestionit.fremap.es/Abslaboral/Paginas/estadisticas_absentismo.aspx#contenidorr

general, repercutieron en sus resultados aumentando los gastos o reduciendo los ingresos obtenidos. A efectos de su análisis, estas medidas se han agrupado en tres bloques: las adoptadas en el ámbito comercial, las que se refieren a la materia sanitaria y de protección y las adoptadas en materia de personal.

II.2.1- Medidas en el ámbito comercial

Las medidas en materia comercial consistieron en la adaptación de los planes de transporte y de los servicios prestados a las sucesivas normas dictadas por el Gobierno; la puesta en marcha de medidas para facilitar los cambios y anulaciones de billetes sin coste para los viajeros así como la ampliación de la validez de los títulos de transporte multiviaje; la puesta a disposición de los sanitarios de títulos de transporte gratuitos; las medidas de apoyo a la actividad comercial de los arrendatarios de locales en estaciones y de apoyo a los arrendatarios de material de tracción o vagones a través de bonificaciones en el precio a pagar; y la supresión de la temporada de los trenes turísticos.

1) Adaptación de los planes de transporte de RV

Las distintas normas dictadas para la declaración del primer estado de alarma y su posterior desarrollo impusieron a RV la obligación de reducir el volumen de los servicios prestados tanto para los SSCC como para las OSP. Ello le obligó a ir modificando de forma recurrente los planes de transporte de viajeros, ajustándolos a las exigencias normativas y a la importante caída de la demanda que se produjo como consecuencia de las restricciones de la movilidad; en el [ANEXO XVI](#) se recoge la definición de un plan de transporte de viajeros y el proceso que se sigue en el Grupo Renfe para su elaboración.

En el siguiente cuadro se muestran, esquemáticamente, las obligaciones de reducción de servicios a prestar por RV establecidas por la normativa dictada en 2020, cuya exposición detallada se recoge en el [ANEXO III](#).

CUADRO N.º 12: Reducción en los servicios a prestar por RV como consecuencia de las normas dictadas en 2020

Norma	Periodo	Reducción en los servicios prestados (al menos)		
		SSCC	OSP cercanías	OSP no cercanías
Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo	15/3/20 a 23/3/20	50 %	0 %	50 %
Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo	24/3/20 a 20/6/20	70 %	No aplica	No aplica
	24/3/20 a 29/3/20 y 10/4/20 a 20/6/20	No aplica	20 % (horas punta) 50 % (horas valle)	70 %
Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio	Desde 21/6/20	No aplica	Ajustar prestación del servicio a los niveles de la demanda	
			OSP ámbito urbano y periurbano	OSP no urbano ni periurbano
Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo (periodo de permiso retribuido recuperable)	30/3/20 a 9/4/20	No aplica	Oferta servicios fin de semana	Según necesidades de la demanda

Fuente: Elaboración propia por el Tribunal de Cuentas.

Aunque la entrada en vigor de las distintas normas dictadas por el Gobierno se produjo desde el momento de su publicación o, en su caso, desde el día siguiente, por el propio contenido y procedimiento de elaboración de los planes de transporte de RV estos no se pudieron adaptar de

una forma tan inmediata. Así, en el caso del Real Decreto 463/2020, publicado en el BOE en las últimas horas del 14 de marzo, la reducción en la frecuencia de los trenes de los SSCC y de OSP se produjo a partir del 18 de marzo.

Se han solicitado datos sobre los trenes puestos en circulación en determinados días del ejercicio 2020 (jueves en todos los casos) para comprobar el cumplimiento de las medidas tomadas y la evolución de la oferta a lo largo del ejercicio en función de los distintos niveles de restricciones existentes en cada momento. Para ello, se ha tomado como dato base de referencia el de las circulaciones en una fecha seleccionada de febrero de 2020, antes de que se decretaran las restricciones de movilidad. En el [ANEXO XVIII](#) se detallan las fechas seleccionadas para la muestra y las reducciones efectivas en los servicios prestados respecto al dato base de referencia, desglosando entre SSCC y OSP y, dentro de estas últimas, entre servicios de cercanías y otros servicios de OSP.

En el caso de los SSCC, el porcentaje de reducción de las operaciones se mantuvo por encima del 70 % desde abril hasta el final del primer estado de alarma, incrementándose el volumen de circulaciones en los meses siguientes, pero sin llegar ni siquiera al 50 % de las existentes antes de la pandemia.

En los servicios de cercanías, la mayor reducción de la oferta, un 39 %, se produjo durante el periodo de permiso retribuido recuperable (Semana Santa de 2020 y semana anterior) y se mantuvo en unos niveles similares desde el mes de junio, con una reducción de alrededor del 10 % respecto a los niveles previos al 14 de marzo de 2020. En las OSP que no son cercanías, si bien la reducción en el número de circulaciones fijada normativamente tardó más en ponerse en marcha (hasta el 27 de marzo los servicios prestados no se redujeron al 50 %), en el periodo de aplicación de la Orden TMA/273/2020 se ajustaron correctamente los porcentajes de reducción y, tras el cese del primer estado de alarma, los servicios prestados se situaron en aproximadamente el 60 % de los niveles anteriores a la pandemia.

2) Flexibilización en los billetes de RV

Con motivo de la pandemia, RV flexibilizó las normas de utilización de los billetes vendidos, poniendo en marcha medidas para facilitar los cambios y anulaciones de billetes sin coste para los viajeros, así como la ampliación de la validez de los títulos de transporte multiviaje.

Respecto a los SSCC, a comienzos de 2020 RV vendía billetes a distintas tarifas, en función de que existiese o no la posibilidad de realizar, con o sin coste, cambios o anulaciones:

- a) En la tarifa Flexible, que no tenía ningún tipo de descuento, se permitían hasta tres cambios sin coste, pero la anulación suponía una penalización del 5 % sobre el precio del billete anulado.
- b) En la tarifa Promo+ se permitían cambios y anulaciones, pero con una penalización del 20 % en los cambios y del 30 % en las anulaciones, sobre el precio del billete cambiado o anulado.
- c) En la tarifa Promo, la más económica y, por tanto, la preferida con diferencia por los clientes, no se permitían ni cambios ni anulaciones.

Tras el inicio de la pandemia, RV permitió la anulación sin costes de los billetes adquiridos con tarifa Flexible y Promo+, eliminando las penalizaciones existentes. Para los billetes con tarifa Promo, puso en marcha un sistema de códigos retorno para que los usuarios que tuvieran billetes con esta tarifa no los perdieran por no poderlos utilizar en ese momento, dándoles un largo plazo para su

utilización, si bien posteriormente, y tras la correspondiente solicitud por parte de los beneficiarios, parte de los códigos retorno se cancelaron mediante el reintegro de los importes pagados.

A partir del 14 de abril de 2020 se emitieron 135.767 códigos retorno para SSCC en trenes no turísticos por importe de 5.942.389,75 euros y 544 códigos retorno para los trenes turísticos (que también forman parte de los SSCC) por importe de 1.878.095,76 euros.

Los códigos retorno de tarifa Promo tenían una validez inicial hasta el 31 de diciembre de 2020, posteriormente ampliada hasta finales de 2021, fecha en la que se produciría su caducidad. A la fecha de redacción de este Informe, los códigos no utilizados se pueden considerar caducados, si bien existen algunos casos en los que están pendientes de resolverse reclamaciones presentadas por los clientes¹⁵. En el caso de los códigos retorno de los billetes en trenes turísticos su validez alcanzaba hasta finales de 2022, por lo que, a la fecha de redacción de este Informe, aún podían ser utilizados.

En el siguiente cuadro se detallan los códigos retorno emitidos, los anulados que han dado lugar al reintegro de su importe, los utilizados en 2020 y 2021, los caducados y los pendientes de ser utilizados.

CUADRO N.º 13: Detalle evolución códigos retorno emitidos

Conceptos	Códigos retorno tarifa Promo		Códigos retorno trenes turísticos		Total	
	N.º	Importe (euros)	N.º	Importe (euros)	N.º	Importe (euros)
Total emitidos	135.767	5.942.389,75	544	1.878.095,76	136.311	7.820.485,51
Anulados tras reintegro	60.669	2.860.026,00	273	1.093.971,16	60.942	3.953.997,16
No anulados	75.098	3.082.363,75	271	784.124,60	75.369	3.866.488,35
Utilizados durante 2020	22.969	903.595,05	182	537.506,84	23.151	1.441.101,89
Utilizados durante 2021	10.061	400.796,30	16	46.236,80	10.077	447.033,10
Caducados	42.068	1.777.972,40	N/A	N/A	42.068	1.777.972,40
Pendiente de utilizar en 2022	N/A	N/A	73	200.380,96	73	200.380,96
Suma no anulados	75.098	3.082.363,75	271	784.124,60	75.369	3.866.488,35

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados por la Entidad.

En el caso de los billetes de servicios de OSP, RV redujo los costes de los cambios, estableciéndose un coste del 10 % para los cambios a un día diferente y la gratuidad si el cambio era a un servicio en el mismo día. En el caso de billetes de ida y vuelta, se estableció que los gastos de cambio fueran gratuitos mientras durara la validez del billete.

A finales del verano de 2020, como consecuencia de los cierres perimetrales de determinadas poblaciones, RV implantó con carácter general los cambios y anulaciones gratuitos en los billetes con destino a las poblaciones afectadas, extendiéndose posteriormente esta medida, en octubre, tanto a los SSCC como a los servicios OSP a todos los orígenes y destinos. Esta medida se mantuvo hasta el final del segundo estado de alarma, en mayo de 2021.

Por lo que respecta a la validez de los billetes multiviaje en OSP, que debían utilizarse en un plazo prefijado, al inicio de la pandemia se prorrogó su validez por acuerdo de Consejo de Ministros de

¹⁵ La política comercial de RV establece que las reclamaciones pueden presentarse en un plazo de tres meses, por lo que se pudieron presentar hasta el 31 de marzo de 2022, estando algunas de ellas pendientes de resolución. RV no ha cuantificado el número y volumen de las reclamaciones que afectan a códigos retorno pendientes de ser resueltas al tramitarse de forma conjunta con las del resto de los servicios que presta.

12 de marzo de 2020, que estableció la ampliación en dos meses del periodo de utilización de todos los títulos multiviaje emitidos por RV en cercanías, media distancia y AVANT, durante el primer estado de alarma. Adicionalmente, mediante distintos acuerdos de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y de la Comisión de Seguimiento del Contrato entre la AGE y RV para la prestación de servicios declarados OSP, se amplió temporalmente a 60 días la vigencia del periodo de utilización de los títulos multiviaje AVANT abono tarjeta plus (antes era de 30 días) desde su primera validación; y, en el caso de la tarjeta plus 10, ordinaria y estudiante, se amplió a 20 días (antes eran 8 y 10, respectivamente) desde su primera validación. Las razones para adoptar esta medida fueron el descenso en la utilización de estos títulos por la generalización del teletrabajo, el estudio a distancia y la situación de incertidumbre, incluyendo las posibles restricciones a la movilidad. La ampliación temporal se fue prorrogando sucesivamente hasta el 30 de junio de 2021, el 31 de diciembre de 2021 y el 30 de junio de 2022.

Para el periodo del primer estado de alarma, los billetes y su coste perdidos por los clientes por caducidad del plazo de validez para los títulos multiviaje, se ha cuantificado por RV en 35.650 sobre un total de 227.376 billetes adquiridos, lo que supone un 15,7 % de ellos, con unas pérdidas para los usuarios de 275.531 euros.

3) Billetes gratuitos para el personal sanitario

RV proporcionó gratuitamente al personal sanitario billetes para trenes de media y larga distancia a partir del 27 de marzo de 2020 y para viajes hasta un día después del fin del primer estado de alarma (21 de junio de 2020 incluido). En el Consejo de Administración de RO celebrado el 27 de abril de 2020, se informó de que se había puesto en marcha esta medida, que había sido aprobada por el Presidente de RO (que también lo es de RV) el 26 de marzo de 2020.

En total, se emitieron 28.770 billetes gratuitos, 18.565 para trayectos OSP, con un precio medio de 18,15 euros, y 10.205 para trayectos cubiertos por los SSCC, con un precio medio de 47,49 euros. Esta medida ha supuesto para RV un coste a precio tarifa de 821.508,10 euros.

Si bien en los primeros meses de vigencia del primer estado de alarma el uso de esta medida fue escaso (en los 5 días de marzo se usaron unos 25 billetes al día de media), en los 21 días de junio se llegaron a utilizar el 55 % de los billetes gratuitos ofertados (una media de 756 billetes al día, que han supuesto el 63 % del coste total de la medida).

A efectos de poner en marcha esta medida, el 26 de marzo de 2020 RV emitió un comunicado público en el que se especificaba que el personal sanitario debería acreditar su condición mediante el carné del colegio profesional correspondiente, la tarjeta de identificación del centro sanitario donde prestaba sus servicios o a través de un certificado del centro de asistencia médica al que debía acudir y que motivara el desplazamiento. Esta documentación debía ser presentada en los centros de servicios de RV (taquillas o puntos de venta), en los controles de acceso o al personal de intervención, para que se emitiera el correspondiente título de transporte. Posteriormente, con fecha 21 de mayo de 2020 y para viajes a partir del 1 de junio, se publicó otro comunicado con un nuevo procedimiento para la adquisición de billetes por el personal sanitario, en el que se estableció la obligación de adquirir el billete previamente al acceso al tren y que se incluiría en el billete el número de DNI, pasaporte o documento equivalente, que además debía ser presentado para hacer uso del servicio.

4) Medidas en el alquiler de locales comerciales en estaciones gestionadas por RV

De acuerdo con lo establecido en el Convenio entre ADIF y RO para la prestación de servicios en estaciones de cercanías, firmado el 7 de septiembre de 2011 (en la actualidad tácitamente

prorrogado al no mediar denuncia expresa de las partes), corresponde a RO la gestión de las estaciones de cercanías que específicamente figuran en un anexo al Convenio o que se hayan incorporado por acuerdo de las partes. A 1 de enero de 2020, RO, a través de RV, gestionaba un total de 493 estaciones de la red de ancho convencional y 382 de la red de ancho métrico.

El coste para RV de esta gestión, minorado por los ingresos que se generen, es compensado por el MITMA dentro de la liquidación de las OSP. La gestión consiste en mantener en correcto estado de funcionamiento, conservación y limpieza las instalaciones en las que estos servicios son prestados, así como el servicio de vigilancia y seguridad de la estación, posibilitando, entre otras actividades, la gestión de espacios comerciales y la cesión de espacios en estaciones mediante su arrendamiento, así como la gestión de aparcamientos asociados.

Tras la declaración del estado de alarma en marzo de 2020, en virtud de lo establecido en el artículo 1.1 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo y, más específicamente, en el artículo 10 del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, el Consejo de Administración de RV, en su reunión de 28 de julio de 2020, aprobó la aplicación de determinadas bonificaciones sobre las rentas de los contratos de arrendamiento suscritos por la Sociedad en las estaciones de cercanías para evitar el cierre de locales y los consecuentes efectos negativos derivados de ellos, como la pérdida de servicios en las estaciones para los clientes, el impacto en la imagen de la Sociedad por el hecho de tener locales vacíos y la pérdida de ingresos.

Las bonificaciones aprobadas, que se podían aplicar previa petición de los arrendatarios, fueron las siguientes:

- a) Durante el primer estado de alarma, bonificación del 100 % de la renta si los locales permanecieron cerrados (segunda quincena de marzo a junio) y del 80 % si permanecieron abiertos.
- b) Desde el 1 de julio al 30 de septiembre, una bonificación provisional del 50 % que se regularizaría después según el porcentaje de caída de la demanda de cercanías para este periodo publicado por el MITMA.
- c) Desde el 1 de octubre al 31 de diciembre de 2020, una bonificación provisional del 25 %, que se regularizaría según el porcentaje de caída de la demanda de cercanías para este periodo publicado por el MITMA menos 10 puntos básicos.

No consta que RV haya establecido un procedimiento escrito para hacer efectiva la aplicación de estas bonificaciones. Dado que la gestión de los arrendamientos se realiza de forma descentralizada, el procedimiento seguido en la práctica consistió en que los responsables de cada ámbito territorial (Director, Gerente de Área o Gerente, según el caso) remitieron una comunicación a todos los arrendatarios para que se adhirieran a la propuesta en caso de querer beneficiarse de las bonificaciones. Casi todos los arrendatarios se adhirieron a la propuesta. Para una mayor agilidad en la aplicación de esta medida, tras la propuesta remitida por RV y su aceptación por el cliente, RV consideró que se obtenía validez jurídica suficiente, por lo que no se redactaron adendas ni modificaciones de los contratos de arrendamiento al no existir un procedimiento escrito que lo exigiera.

De acuerdo con los datos facilitados por RV, en julio de 2020, antes de la aprobación de la medida por el Consejo de Administración, se remitieron las cartas a los núcleos de Asturias y Cantabria; en septiembre a los núcleos de Andalucía, Levante, Madrid y País Vasco; y entre octubre y diciembre

al núcleo de Cataluña. En total, se enviaron 299 cartas a los arrendatarios, de los que 284 aceptaron la bonificación propuesta.

En el siguiente cuadro se detalla, por núcleos de población, el número de cartas remitidas y el de contratos cuyos arrendatarios aceptaron la bonificación. También se detalla el número de contratos referentes a locales que mantuvieron su actividad durante el primer estado de alarma.

CUADRO N.º 14: Detalle de las cartas remitidas y de las bonificaciones aceptadas

Núcleo	Cartas enviadas	Aceptan la bonificación	Abiertos durante 1 ^{er} estado de alarma
Andalucía	29	28	10
Asturias y Cantabria	44	44	0
Levante	22	22	12
Madrid	80	80	16
País Vasco	4	4	2
Cataluña	120	106	18
Suma	299	284	58

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

El impacto económico para RV de esta medida se materializó en una disminución de los ingresos de 2,1 millones de euros (un 43 %), desde los 4,8 millones en 2019 a 2,7 millones en 2020, si bien este coste será asumido por la AGE mediante la compensación por el déficit de explotación de las OSP, al estar incluidos dichos ingresos entre los conceptos que forman parte de la correspondiente liquidación. Por otra parte, durante el ejercicio 2020, como consecuencia de la paralización de la actividad, se resolvieron anticipadamente algunos contratos (en el caso del núcleo de Madrid, al menos ocho contratos).

Se ha analizado de forma pormenorizada la facturación efectuada en los núcleos de Andalucía y País Vasco (un 11 % del total de los clientes), habiéndose detectado las siguientes incidencias:

- Por lo que respecta al proceso de facturación, hasta marzo se emitieron mensualmente las facturas de manera habitual. A partir de abril, no se emitieron nuevas facturas hasta el cuarto trimestre de 2020, en el que se emitieron las facturas correspondientes a los meses anteriores con las correspondientes bonificaciones. En ese trimestre se emitió también una factura de abono por el 50 % de la renta de marzo.
- En el caso de un local situado en el País Vasco, a pesar de que permaneció abierto durante el primer estado de alarma, no se le facturó importe alguno durante el segundo trimestre, aplicándole la bonificación del 100 % en lugar del 80 % que era la que le hubiera correspondido. A finales de febrero de 2022, RV ha procedido a facturar al arrendatario dicho importe, si bien es una cifra poco significativa.
- En Andalucía hay dos contratos para los que se facturaron los últimos cinco meses del ejercicio con varios meses de retraso, en marzo de 2021 en un contrato y en julio de 2021 en el otro.

De acuerdo con los datos publicados por el MITMA, la caída real de la demanda en cercanías fue del 43,3 % en el tercer trimestre de 2020, por lo que la bonificación provisional efectuada del 50 % resultó superior a la definitiva. En el cuarto trimestre, la caída fue del 47,3 %, por lo que la bonificación a aplicar debía ser del 37,3 %, superior a la aplicada provisionalmente (25 %). El ajuste que habría que practicar en la facturación de cada arrendador en conjunto equivale a aplicar una bonificación del 18 % adicional de la renta de un mes. Se ha comprobado en la muestra analizada que dicho ajuste se realizó mediante la emisión de una factura de abono en marzo de 2021.

5) Medidas en el alquiler de locomotoras y vagones de RA

Las restricciones de movilidad derivadas de la declaración del primer estado de alarma llevaron a que RA, consciente de que la paralización del material alquilado a causa de dichas restricciones podría afectar a sus clientes, acordara en la reunión de su Consejo de Administración de 1 de abril de 2020, proponer a sus arrendatarios, como medida de carácter extraordinario, una suspensión temporal del arrendamiento y, en consecuencia, del pago de la cuota fija establecida en los correspondientes contratos en vigor. Dicha medida sería aplicable a los contratos celebrados con empresas privadas de transporte en ferrocarril, excluyéndose de la medida a Comboios de Portugal, E.P.E. por ser una empresa pública.

No consta que RA haya establecido un procedimiento escrito para hacer efectiva la aplicación de estas bonificaciones. En la práctica, el mismo día 1 de abril de 2020, el Director General de la Sociedad envió un escrito a todos los clientes privados, comunicándoles la posibilidad de acogerse a esta medida. Los interesados debían solicitar la suspensión temporal del arrendamiento por correo electrónico, aportando una declaración jurada en la que se indicaran los servicios o tráficos suspendidos, el detalle del servicio o tráfico de mercancías que debían haber realizado y para qué cliente, las fechas en las que no se habían realizado dichos servicios dentro del periodo del estado de alarma y el material rodante afectado con los km en el momento en el que había dejado de circular. También tenían que aportar una copia del documento de cancelación del servicio por parte del cliente que indicara que había sido motivada por la situación sanitaria. La bonificación en la facturación afectaría al periodo en el que el material ferroviario estuviese completamente inactivo.

De los once clientes privados que en ese momento tenían arrendado material rodante a RA, se recibieron solicitudes de suspensión de siete, que justificaron el cumplimiento de las condiciones para acogerse a la suspensión.

Una vez revisada por la Gerencia de Material de RA la documentación aportada por los solicitantes, la Sociedad procedió a suspender, de forma inmediata y con carácter retroactivo, la facturación de la cuota fija del material paralizado durante el periodo de inactividad, formalizando la correspondiente adenda a los contratos suspendidos.

Como consecuencia de la aprobación por el Consejo de Ministros de 28 de abril de 2020 del denominado *Plan para la transición hacia una nueva normalidad*¹⁶, ante el previsible paso a la fase 2 de la desescalada en gran parte del territorio español el 25 de mayo, el Director General de RA remitió una nueva carta el 14 de mayo comunicando la finalización de la suspensión temporal de los contratos que continuaran suspendidos y que el lunes 25 de mayo se reanudarían sus efectos.

Se ha analizado el conjunto de los contratos sobre los que se aplicó esta medida, habiéndose verificado que las suspensiones se solicitaron entre el 1 y el 3 de abril de 2020; que los efectos de las suspensiones se produjeron desde la segunda quincena de marzo hasta el 24 de mayo; y que las adendas de suspensión se firmaron entre el 26 de mayo y el 16 de junio de 2020, con posterioridad al periodo de suspensión de los contratos. El período medio de suspensión para estos contratos fue de 52 días.

El impacto económico de esta medida ha supuesto para RA una disminución de ingresos de 399.830,42 euros, lo que supone un 2,7 % de los ingresos por arrendamiento del ejercicio 2020.

¹⁶ <https://www.lamoncloa.gob.es/covid-19/Paginas/plan-transicion.aspx>

6) Cancelación de los trenes turísticos

RV suspendió durante 2020 toda la programación de trenes turísticos. Esta actividad, que está integrada en los SSCC, había supuesto en 2019 unos ingresos de 7,9 millones de euros.

A la fecha de inicio del primer estado de alarma, existían 756 reservas de billetes en estos trenes (individuales o dobles) que afectaban a 1.433 usuarios y que estaba previsto que generasen ingresos por 5,5 millones de euros, de los que 2,7 millones habían sido ya cobrados en concepto de reserva.

Para todos los importes ya pagados como reserva de billetes para trenes turísticos, desde marzo de 2020 se emitieron códigos retorno que permitían su canje para otros servicios. Tras la suspensión definitiva de la temporada de trenes turísticos de 2020, se dio la opción de canjear los bonos por reservas para 2022 o de recuperar los importes abonados.

II.2.2.- Medidas en materia sanitaria y de prevención

Las medidas adoptadas por el Grupo Renfe en materia sanitaria y de prevención incluyen: el establecimiento de nuevos protocolos de prevención de riesgos laborales con motivo del COVID-19; la intensificación de los servicios de limpieza y desinfección de los trenes antes y después de los servicios que prestan, así como la implantación de un servicio de mantenimiento de la higienización en ruta de los trenes de AV y larga distancia; la adquisición de material de protección para sus trabajadores, especialmente mascarillas; y el acondicionamiento de trenes para poder ser utilizados como trenes medicalizados.

Según los cálculos aportados por la Entidad, el conjunto de estas medidas sanitarias y de prevención puestas en marcha durante 2020 ha supuesto un gasto de 14,3 millones de euros. Los gastos en los que incurrió RV más el gasto en mascarillas soportado por RO suponen el 88,6 % del total. En el [ANEXO XIX](#) se relacionan los conceptos e importe que componen estos gastos.

1) Nuevos protocolos de prevención

En el marco de la crisis sanitaria, RO, como matriz del Grupo Renfe, aprobó dos protocolos específicos: “*Medidas de prevención de riesgos laborales frente a la exposición del coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19) en el ámbito del grupo Renfe*”, aprobado el 17 de abril de 2020; y “*Actuación frente a posibles casos de personas afectadas por infección del coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19) en el ámbito ferroviario*”, aprobado el 3 de marzo de 2020. En el [ANEXO XX](#) se incluye la descripción del contenido de ambos protocolos que, a lo largo de 2020, se fueron actualizando para adaptarlos a las recomendaciones y directrices de las autoridades competentes.

Se considera que el Servicio de Prevención del Grupo Renfe actuó con celeridad y eficacia en materia de prevención al crear los nuevos protocolos, adelantándose a los posibles riesgos y adaptando las medidas cuando fue necesario durante el ejercicio 2020.

2) Medidas extraordinarias de limpieza y desinfección

Como parte de las medidas de prevención implantadas por RO a causa del COVID-19, se contrataron servicios adicionales de limpieza y desinfección tanto para los trenes como para las estaciones gestionadas y oficinas de las distintas empresas del Grupo. En general, los servicios de limpieza se prestan con medios externos al Grupo.

La mayor parte del gasto extraordinario en limpieza y desinfección se generó en RV, que contrató servicios adicionales de limpieza y desinfección de los trenes para antes y después de su circulación y, además, contrató la implantación de un servicio de mantenimiento de la higienización en ruta de los trenes de AV y larga distancia. También se incrementó la limpieza y desinfección en las estaciones gestionadas por RV y en sus oficinas.

De acuerdo con la información contable de RV, los gastos de limpieza del material rodante y motor de 2020 ascendieron a 46,3 millones de euros, habiéndose incrementado en 12,2 millones respecto a 2019. En particular, la implantación del servicio de mantenimiento de la higienización en ruta requirió la formalización de contratos por, al menos, un total de 6 millones. Los refuerzos en los servicios de limpieza y desinfección en estaciones y dependencias experimentaron un incremento de los gastos de 1,2 millones, según el informe de gestión de RV.

En el Informe de la “Fiscalización de los contratos de emergencia celebrados en 2020 para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en el ámbito del sector público empresarial estatal no financiero”, aprobado por el Tribunal de Cuentas el 27 de octubre de 2022, se analiza la contratación de emergencia efectuada por el Grupo Renfe, al amparo de lo previsto en el artículo 16 del Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19, en la que se incluyen, entre otros, los contratos extraordinarios de RV para limpieza y desinfección.

3) Adquisición de material de protección (mascarillas)

Desde el principio de la pandemia, fue un objetivo de RO disponer de material de protección suficiente, especialmente mascarillas, para sus trabajadores y para el personal de las empresas contratistas que le prestaban servicios (seguridad y limpieza) en las instalaciones y trenes del Grupo. Entre marzo y mayo de 2020, RO recibió un total de 3,3 millones de mascarillas FFP2 para su distribución entre las empresas del Grupo.

En el momento inicial de la pandemia y ante las dificultades para la adquisición de mascarillas FFP2, RO obtuvo la mayor parte de este material de protección a través del procedimiento puesto en marcha por el MITMA para el sector del transporte y que se materializó en dos adquisiciones centralizadas de mascarillas, articuladas mediante dos órdenes ministeriales:

- a) Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del MITMA. Se fija como objetivo la adquisición centralizada de 8 millones de mascarillas FFP2 para su posterior distribución en el ámbito del sector del transporte, tanto para entidades públicas como privadas, de las que 620.000 estaban destinadas a RO (un 8 % del total). La contratación de la adquisición de las mascarillas se realizó por el Ente Público Puertos del Estado, mediante tramitación por emergencia, estableciéndose que cada una de las entidades del sector público que iba a recibir mascarillas financiaría el importe que le correspondiera en función del número de estas que se le asignase. Las 620.000 mascarillas se recibieron por RO y sus filiales entre el 30 de marzo de 2020 y el 28 de abril de 2020.
- b) Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, por la que se regula una segunda adquisición y distribución de mascarillas por parte del MITMA. Se fija como objetivo la adquisición centralizada de 5 millones de mascarillas FFP2 adicionales para su posterior distribución en el ámbito del sector del transporte tanto para entidades públicas como privadas. En esta Orden no se estableció el número de mascarillas que iban destinadas a cada entidad, sino que se señaló que la distribución se realizaría en función de las instrucciones de la Dirección General de Transporte Terrestre del MITMA. En este caso, la contratación de esta adquisición se realizó por ADIF, mediante tramitación por emergencia, estableciéndose que cada una de las entidades del sector

público que recibiera mascarillas financiaría el importe que le correspondiera en función del número de ellas que se le asignase. De esta adquisición se asignaron a RO 2.616.000 mascarillas, el 52 % del total del contrato, que se recibieron por el Grupo Renfe entre el 4 y el 15 de mayo de 2020.

Según se pone de manifiesto en el mencionado Informe de la “Fiscalización de los contratos de emergencia celebrados en 2020 para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en el ámbito del sector público empresarial estatal no financiero”, los dos contratos regulados por estas órdenes del MITMA se adjudicaron a un mismo contratista *“cuyo objeto social no amparaba tales suministros pues contemplaba la prestación de servicios generales de constitución, financiación, mantenimiento y funcionamiento de empresas e instituciones, así como la investigación, desarrollo, aplicación comercial e industrial, venta y distribución de sistemas”*. También se señala en ese Informe, respecto del contrato formalizado por Puertos del Estado, que *“de la capacidad y solvencia de la empresa seleccionada en el expediente n.º 87 no existe antecedente alguno”*.

Anteriormente, en marzo de 2020, RO había adquirido una remesa de 30.000 mascarillas FFP2 dentro de un pedido de material sanitario que incluía también guantes y gel hidroalcohólico; dicha adquisición se tramitó por emergencia al amparo de lo previsto en el artículo 16 del Real Decreto-ley 7/2020. En el siguiente cuadro se desglosa el número de las mascarillas recibidas por el Grupo Renfe a través de los distintos mecanismos expuestos, el coste satisfecho por RO y el periodo de recepción de las mascarillas:

CUADRO N.º 15: Gastos sanitarios y de prevención extraordinarios por el COVID-19

Mecanismo de compra	N.º de mascarillas	Precio unitario (en euros)	Precio total (en euros)	Periodo recepción
Contratación por emergencia de RO	30.000	8,0000	240.000,00	26/03/2020
MITMA a través de Puertos del Estado	620.000	2,5375	1.573.250,00	Del 30/03/2020 al 28/04/2020
MITMA a través de ADIF	2.616.000	2,5436	6.654.057,60	Del 04/05/2020 al 11/05/2020
Totales	3.266.000		8.467.307,60	

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación facilitada por la Entidad.

El total de mascarillas FFP2 recibidas por RO entre el 26 de marzo y el 11 de mayo de 2020 ascendió a 3.266.000 unidades, cuya utilización completa supondría repartir aproximadamente 218 mascarillas por empleado¹⁷. Esta cantidad de mascarillas excedía aparentemente, en esas fechas, a las necesidades reales, toda vez que la caída de la actividad durante el primer estado de alarma supuso que parte de los empleados no tuviesen que acudir a prestar sus servicios y que otra parte lo hizo en régimen de teletrabajo. Durante la vigencia del primer estado de alarma, el Grupo Renfe distribuyó 650.000 mascarillas (unas 43 por empleado), cuantía que habría podido atender con las 30.000 contratadas por RO de marzo de 2020 junto con las 620.000 que recibió de la adquisición centralizada realizada por Puertos del Estado. Al final del ejercicio 2020, se había distribuido a las empresas del Grupo el 52 % (1,7 millones de mascarillas, a razón de 113 unidades por empleado) del total de las mascarillas que había recibido RO entre el 26 de marzo y el 11 de mayo de ese año; con los 1,6 millones de mascarillas restantes, RO pudo proveer de mascarillas a los trabajadores del Grupo hasta junio de 2021.

¹⁷ Todos los cálculos por empleado se han realizado con una cifra de 15.000, cifra inferior a la real del Grupo, pero superior a la de los empleados descontadas las cifras de absentismo.

La adquisición centralizada supuso para el Grupo Renfe un ahorro respecto al contrato tramitado directamente por RO en marzo de 2020.

En el curso de la fiscalización se solicitó información sobre las razones por las que se asignó a RO una cantidad tan grande de las mascarillas adquiridas centralizadamente por el MITMA a través de ADIF (2,6 millones sobre un total de 5 millones), a lo que RO señaló que, con dicha cantidad, pretendían disponer de material de protección en un horizonte temporal que abarcara hasta finales de 2020¹⁸. En opinión del Tribunal de Cuentas, el almacenamiento de una cantidad tan importante de mascarillas FFP2 durante mucho tiempo -para algunas durante trece meses-, cuando en el momento de recibir las se desconocía cuál iba a ser la evolución de la pandemia, constituye una actuación que podría haber sido mejorable teniendo en cuenta, en todo caso, las incertidumbres que rodeaban a las necesidades de suministro de mascarillas en los momentos iniciales de la pandemia.

4) Tren medicalizado

A partir del 4 de abril de 2020, tres semanas después de la declaración del primer estado de alarma, RV puso a disposición del Ministerio de Sanidad dos trenes de la serie 730 de Talgo, adaptados para el traslado de enfermos de COVID-19 entre distintas ciudades y CCAA. Eran vehículos de tracción híbrida (eléctrica en corriente continua o alterna y diésel) y ancho variable (permite circular tanto por ancho ibérico como en ancho europeo), de piso bajo y sin escalón de entrada, lo que los convirtió en idóneos para su transformación, pues facilitaba el traslado de las camillas de los enfermos. Para adecuarlos a este uso fueron desprovistos de parte de los asientos con el fin de habilitar el espacio necesario para las camillas sanitarias. Cada uno de los trenes podía transportar un máximo de 24 pacientes.

GRÁFICO N.º 9: Imágenes del interior del tren medicalizado



Fuente: Material gráfico aportado por RO.

¹⁸ En el trámite de alegaciones, RO ha indicado que la cantidad que se le asignó fue determinada por el MITMA al amparo de la Orden Ministerial TMA/292/2020. Por su parte, en sus alegaciones, el MITMA señala que el reparto se concretó atendiendo a las solicitudes formuladas por cada una de las entidades del sector público en el ámbito del transporte de competencia estatal, incluida RO.

Uno de los trenes medicalizados estuvo disponible hasta el 24 de junio y el otro, hasta el 6 de julio de 2020, aunque finalmente no fueron necesarios. A partir de esas fechas se reconfiguraron como trenes de viajeros para prestar el servicio habitual.

La adaptación de estos vehículos no supuso ningún coste adicional para RV puesto que fue Talgo, S.A. la que cedió todos sus medios propios para llevarla a cabo (costes de transformación, mano de obra, etc.). El único coste soportado por RV fue el de amortización de los trenes durante el periodo en el que estuvieron inmovilizados.

II.2.3.- Medidas en materia de recursos humanos

1) Políticas generales de recursos humanos aplicadas en 2020

El primer elemento relevante en este ámbito fue la voluntad del Grupo Renfe de no poner en marcha ningún Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) para sus empleados, a pesar de la importante caída que experimentó la actividad del Grupo. En efecto, en la reunión del Consejo de Administración de RO de 27 de abril de 2020, el Presidente informó, al referirse a la situación económica del Grupo, que no entraba en la voluntad del Grupo acogerse a un ERTE.

El artículo 47 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, regula los ERTE como un mecanismo que permite la suspensión del contrato o reducción de jornada de los trabajadores por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción o derivadas de fuerza mayor; y su disposición adicional decimoséptima, en relación con los contratos de trabajo de las entidades de derecho público vinculadas o dependientes de las Administraciones Públicas, establece que no será de aplicación el artículo 47 a estas entidades, salvo que se financien mayoritariamente con ingresos obtenidos como contrapartida de operaciones realizadas en el mercado. Teniendo en cuenta que RV, RM y RA obtienen mayoritariamente sus ingresos de operaciones de mercado, se considera que estas filiales sí pudieron haber puesto en marcha un ERTE para una parte de sus trabajadores.

En el caso de que se hubiera puesto en marcha un ERTE, aunque este solo afectara a los SSCC de RV en los que se produjeron las mayores caídas de la actividad, el Grupo Renfe hubiera reducido sus gastos de explotación y mejorado sus resultados, teniendo en cuenta que los gastos de personal del Grupo correspondientes a 2020 ascendieron a 957 millones de euros (lo que supone un 25 % del total de los gastos del Grupo).

RO ha informado al equipo fiscalizador de las razones que motivaron que el Grupo Renfe, ante la situación generada por la pandemia, no hubiese planteado un proceso de ERTE, señalando las siguientes:

- a) Las dudas jurídicas sobre su aplicabilidad a las empresas públicas de transporte como consecuencia de informes emitidos por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la Abogacía del Estado, desaconsejaron su aplicación al Grupo Renfe.
- b) La consideración de todos los empleados del Grupo en su conjunto como un grupo laboral en virtud del Acuerdo de Garantías por la implantación del nuevo modelo societario de RO firmado el 18 de diciembre de 2013 entre el entonces Ministerio de Fomento, la Dirección de la Empresa y la Representación legal de los Trabajadores, que supuso para los trabajadores afectados el compromiso de mantenimiento de sus condiciones laborales y estabilidad de empleo, que tenían en RO. Dado que RO no podía llevar a cabo un ERTE, se concluyó que tampoco se podría aplicar al personal de sus filiales RV, RM y RA.

- c) Razones de oportunidad política, ya que ninguna de las empresas del sector público estatal había puesto en marcha un ERTE.

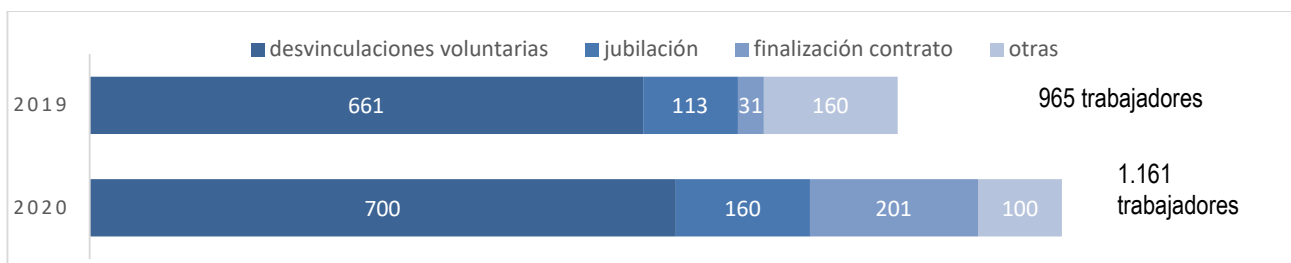
Por otra parte, durante el ejercicio 2020, RO continuó con su política de rejuvenecimiento de la plantilla establecida a partir del ejercicio 2016. En concreto, el II Convenio Colectivo del Grupo, cuya vigencia se inició en 2019, preveía la puesta en marcha de un plan de empleo y de desvinculaciones, con la finalidad de promover las nuevas incorporaciones, así como las salidas ordenadas de trabajadores que permitan reducir la edad media de los empleados, la transmisión del conocimiento y la cualificación profesional de su personal. La singularidad de la especialización ferroviaria no permite que se produzca un automatismo en el proceso de sustitución de los trabajadores y se necesitan unos periodos de formación adaptativa para cada una de las funciones, que en muchos puestos llegan a periodos de formación de 4 o 5 meses.

De acuerdo con el estado de información no financiera de 2019, la edad media de los empleados del Grupo Renfe en 2019 era de 49,8 años, tras haberse reducido en tres años desde 2016. El objetivo de los planes de empleo era disminuir la edad media anualmente en un año, para situarla en 2023 en los 45 años. La edad media en 2020 se situaba en 49,3 años, por lo que no se cumplió para ese año el objetivo de disminución anual.

Para llevar a efecto esta política, durante 2019 se convocaron un total de 998 plazas (450 de maquinista de entrada, 255 de operador comercial de ingreso, 243 de operador de mantenimiento y fabricación de ingreso y otras 50 plazas para puestos de estructura y administración individualizados); y en 2020 se convocaron un total de 1.118 plazas (550 son de maquinista, 272 de operador comercial, 210 de operador de mantenimiento y fabricación y 86 para puestos de estructura y administración individualizados). Todo ello fue posible gracias a la aprobación por el Director General de Costes de Personal y por el Director General de la Función Pública de tasas de reposición del 100 % en el Grupo Renfe para esos dos ejercicios, con fecha 1 de marzo de 2019 y 13 de febrero de 2020. Durante el primer estado de alarma se paralizaron los procesos de celebración de pruebas para la selección de candidatos.

Simultáneamente, se produjo la baja de 965 empleados en 2019 y de 1.161 en 2020, la mayor parte de ellas a través del mecanismo de desvinculaciones voluntarias previsto en el último convenio (661 en 2019 y 700 en 2020), que otorga complementos salariales por diversos conceptos a los trabajadores acogidos a la desvinculación. El desglose de las causas de bajas de personal en el Grupo Renfe en 2019 y 2020 se muestra en el siguiente gráfico.

GRÁFICO N.º 10: Causas de las bajas de personal – 2019 y 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación facilitada por la Entidad.

El coste de las 700 desvinculaciones voluntarias o bajas incentivadas que se produjeron en 2020 asciende a 46,7 millones de euros, con un coste medio de 63.800 euros por trabajador, si bien el gasto ya figuraba contabilizado en una provisión al cierre de 2019. En la contabilidad de 2020 figuran registradas como gasto las provisiones para las bajas incentivadas de 2021 (701) por un total de

53,4 millones de euros. El [ANEXO XXI](#) incluye un resumen de las condiciones ofrecidas a los trabajadores en el Plan de desvinculaciones voluntarias.

Adicionalmente, y también previsto en el Convenio colectivo vigente, durante 2020 se acogieron a la jubilación parcial con contrato de relevo 301 trabajadores. Esta opción permite pasar a tener un contrato laboral a tiempo parcial por el 25 % de la jornada con carácter general, a la vez que se percibe una pensión en proporción a la jornada no trabajada. A 31 de diciembre de 2020, el número de empleados que estaban contratados por el Grupo acogidos a jubilación parcial era de 651.

El número medio de los trabajadores del ejercicio 2020 (15.459) fue muy similar al existente en 2019 (15.367), mientras que el número de trabajadores a 31 de diciembre de 2020, 15.085, fue inferior en un 3,2 % a los existentes un año antes, 15.587. En el [ANEXO XXII](#) figura el desglose del número medio de trabajadores por categorías profesionales del Grupo Renfe en los ejercicios 2019 y 2020.

Por último, a 31 de diciembre de 2020, el 16 % del personal del Grupo Renfe eran mujeres, si bien se había producido una mejora de 8 décimas respecto a 2019 y el PE prevé que llegue al 35 % en 2023 y al 50 % en 2028.

2) Medidas COVID-19 relacionadas con la gestión del personal

Antes de la declaración del primer estado de alarma, desde la segunda semana de marzo, en el Grupo Renfe se empezó a permitir que determinados trabajadores empezaran a trabajar desde casa para disminuir la presencia en las oficinas. No se tomó una medida general, sino que fueron decisiones que se fueron adoptando por las distintas jefaturas del Grupo.

A partir de la declaración del estado de alarma, se mantuvieron los servicios esenciales, especialmente el servicio público de cercanías, intentando preservar en lo posible la frecuencia en los trenes. En los servicios públicos de media distancia y los SSCC se fue bajando su frecuencia y oferta, conforme a las normas dictadas por el MITMA, mientras que la actividad en talleres se redujo a lo imprescindible. Se produjo, además, un trasvase de maquinistas de SSCC y mercancías a cercanías. El personal administrativo y de oficinas empezó a realizar su trabajo en la modalidad a distancia en todos los casos en que la presencia física no fuera imprescindible.

Ante la disminución de la actividad, se estableció para los trabajadores cuyos cometidos habían de ser necesariamente presenciales, que era el 80 % de la plantilla (trabajadores cuyas funciones están ligadas directamente a la circulación de los trenes, la venta de billetes e información a viajeros y el mantenimiento de los vehículos ferroviarios) que no tuvieran asignado un turno de trabajo efectivo, un sistema de guardias de disponibilidad (deberían estar localizables en su domicilio para incorporarse al trabajo en caso de que se produjera la baja o la necesidad de cuarentena de un compañero con turno presencial), si bien este sistema no puede considerarse como modalidad de teletrabajo. Además, en algunas de las actividades presenciales se establecieron turnos rotatorios para reducir el número de personas en los espacios de trabajo.

La Entidad ha informado de que no ha realizado ningún tipo de estudio o informe para cuantificar el personal que no tuvo encargada ninguna tarea durante la pandemia al reducirse la prestación de los servicios.

3) Implantación del trabajo a distancia

El Convenio colectivo del Grupo Renfe de 2019 no establecía ninguna previsión respecto a la utilización del teletrabajo por parte de sus empleados, ni existía un procedimiento escrito para la organización del teletrabajo en el momento de la declaración del primer estado de alarma. Por ello,

el inicio del teletrabajo se realizó sin que existiesen normas que lo regulasen, dada la necesaria premura en la toma de las decisiones. Posteriormente, se establecieron normas escritas para la reincorporación al trabajo presencial.

En la reunión del Consejo de Administración de 30 de marzo de 2020, se abordó la organización del teletrabajo, aunque con una visión centrada en el medio plazo. Dado que RO, tras la aprobación del proyecto urbanístico “Madrid Nuevo Norte”, tendrá que abandonar en un plazo no superior a cuatro años su actual emplazamiento de oficinas, la puesta en marcha del trabajo a distancia como consecuencia del COVID-19 ha resultado de utilidad para determinar las futuras necesidades de espacio, que serán menores, y las pautas organizativas del personal que puede desempeñar sus labores desde su domicilio. El teletrabajo es una modalidad aplicable a aproximadamente un 20 % del personal del Grupo (unas 2.700 personas) que se corresponde con la parte de la plantilla cuyas funciones están ligadas a tareas directivas, de estructura y de gestión en oficinas.

En 2020, el objetivo de la implantación del teletrabajo fue priorizar la salud de los trabajadores y su entorno, cubriendo las necesidades productivas con arreglo a la reducción de actividad que experimentaron las empresas del Grupo. Para ello, en marzo de 2020 se desalojaron todos los centros de trabajo en los que la presencia física no era imprescindible.

En cuanto a los medios materiales disponibles para implantar el teletrabajo, a 1 de marzo de 2020, el Grupo Renfe disponía de 3.050 ordenadores portátiles. El Grupo tiene un modelo de suministro y gestión de los ordenadores basado en un contrato que incluye la provisión de equipos y su administración (Gestión Integral del Puesto de Trabajo), de tal manera que se paga una cantidad mensual que incluye ambos conceptos. Estos ordenadores son propiedad de la empresa prestadora del servicio. Adicionalmente, para poner en marcha el teletrabajo, en marzo de 2020 RO adquirió 300 ordenadores portátiles, que fueron entregados antes del 23 de marzo de 2020. Asimismo, contrató un servicio de asistencia técnica para la puesta en funcionamiento de estos equipos en el periodo entre el 24 de marzo y el 23 de mayo. Ambos contratos fueron formalizados en fecha 24 de abril de 2020¹⁹.

En el momento de la declaración del primer estado de alarma, los equipos disponibles en el Grupo Renfe eran insuficientes para el personal que estaba teletrabajando, lo que ocasionó problemas de saturación y colapso desde el día 13 de marzo de 2020. Mediante gestiones con el fabricante de los equipos existentes, desde el lunes 16 de marzo se consiguió disponer de 2.500 licencias por un plazo de 8 semanas. No obstante, los servidores y equipos disponibles únicamente permitían mantener unas 1.000 sesiones simultáneas, por lo que fue necesario solicitar en préstamo nuevos equipos para aumentar la capacidad. El 19 de marzo se pusieron en producción los nuevos equipos, que permitieron volver a una capacidad suficiente para conectar los portátiles a la red de RO. Posteriormente, con fecha 23 de junio de 2020, RO contrató el suministro de equipamiento para la ampliación de la capacidad de la plataforma de acceso remoto a los servidores del Grupo, a través de equipos que permitían el acceso remoto con licencia de hasta un total de 5.000 trabajadores concurrentes.

El coste total de la inversión realizada durante 2020 para implantar el teletrabajo según la información facilitada por la Entidad es de 505.524 euros sin impuestos indirectos cuyo desglose se recoge en el [ANEXO XXIII](#).

¹⁹ Las instrucciones que regulan los procedimientos de contratación de RO establecen que los contratos se perfeccionan por la adjudicación, pudiéndose formalizar posteriormente, en el plazo más breve posible. Las instrucciones también prevén la posibilidad de contrataciones directas, sin previa publicación de anuncios, en los supuestos de situaciones de imperiosa urgencia o de una emergencia resultante de acontecimientos imprevisibles para el órgano de contratación y no imputables al mismo. En estos supuestos, posteriormente hay que realizar una convalidación de la adjudicación.

Posteriormente, a partir del 25 de mayo de 2020, se inició la reincorporación al trabajo presencial en aquellos ámbitos territoriales que se encontraban en la fase I o superiores de la desescalada, lo que se llevó a cabo paulatinamente, combinando modalidades de trabajo a distancia y presencial. El “*Plan de reincorporación a despachos y oficinas*” se presentó en el Consejo de Administración de RO de esa misma fecha y no atendió exclusivamente a las fases de la desescalada programada por el Gobierno, sino que consideró también otros aspectos que habían ido surgiendo durante la evolución de la pandemia, tales como el fomento del teletrabajo, las situaciones de vulnerabilidad y la conciliación familiar por el cierre de colegios o la flexibilidad de los turnos de entrada y salida para evitar concentraciones.

La adaptación del Grupo Renfe a las nuevas circunstancias sociolaborales derivadas del COVID-19, así como el cumplimiento del Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia, tácitamente sustituido por la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia, supuso la inclusión del teletrabajo entre las nuevas iniciativas de la actualización del PE del Grupo al que ya se ha hecho referencia en el epígrafe II.1.4. De hecho, la modalidad de teletrabajo se ha implantado formalmente a partir del 1 de diciembre de 2021 en todo el Grupo, siempre que las características del puesto y las funciones de cada trabajador lo permitan.

II.3.- GESTIÓN DEL ENDEUDAMIENTO Y LA TESORERÍA

Una de las preocupaciones de los responsables de la gestión del Grupo Renfe desde el inicio de la pandemia fue la de mantener recursos financieros suficientes para poder seguir desarrollando su actividad ante un escenario en el que se preveía una reducción significativa de los ingresos sin una variación sustancial de los gastos ordinarios.

Las Leyes de PGE establecen el límite máximo de crecimiento de la deuda con entidades de crédito que RO puede tener en cada ejercicio presupuestario. Así, el artículo 47 de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de PGE para el año 2018, prorrogada en los dos ejercicios siguientes y, por tanto, aplicable en 2020, autorizó a RO a un incremento neto máximo de 250 millones de euros de las deudas a corto y largo plazo con entidades de crédito, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre. Posteriormente, el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda²⁰, incrementó el límite de la autorización de endeudamiento de RO para 2020 hasta 1.000 millones.

La deuda con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2020 del Grupo Renfe ascendía a 5.021 millones de euros, de los que 11,7 millones eran deudas por intereses. El incremento en la cifra de endeudamiento entre 2019 y 2020 fue de 831,6 millones con el siguiente detalle:

CUADRO N.º 16: Endeudamiento de RO a 31 de diciembre de 2019 y 2020

(en miles de euros)

Epígrafe	2019	2020	Diferencia
Deudas a l/p con entidades de crédito	3.480.621	3.898.169	417.548
Deudas a c/p con entidades de crédito	708.692	1.122.714	414.022
Suma	4.189.313	5.020.883	831.570

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la contabilidad.

²⁰ Convalidado por Resolución de 22 de julio de 2020, del Congreso de los Diputados.

Entre los servicios que, de forma centralizada, RO presta a las sociedades del Grupo se encuentra la gestión de la tesorería y del endeudamiento. De este modo, las filiales no presentan saldo de tesorería, salvo por los saldos de caja y de las máquinas de autoventa o por la tesorería de las UTEs en las que participan, ya que los ingresos y los pagos diarios se gestionan directamente por la matriz, RO. Por otra parte, todas las operaciones de préstamo del Grupo las formaliza RO, que, a su vez, en función de sus necesidades financieras, otorga préstamos a sus filiales. De esta manera, la deuda con entidades de crédito que figura en la contabilidad de las filiales (deuda “espejo”) lo es con RO y, en la contabilidad de la matriz, en el activo figuran los derechos por la deuda de las filiales; estos saldos acreedores y deudores se eliminan en el proceso de consolidación del Grupo.

II.3.1- Operaciones de endeudamiento formalizadas en 2020

Corresponde al Consejo de Administración de RO autorizar las operaciones de endeudamiento del Grupo. Así, el Consejo de Administración de RO de 27 de abril de 2020, autorizó a la Entidad a efectuar la toma de financiación a largo o corto plazo durante 2020, conforme a las siguientes características: hasta un máximo de 947 millones de euros, en una o varias operaciones (en dicho importe se incluyen los 250 millones que estaban autorizados por Ley de PGE más las refinanciaciones necesarias por vencimiento de operaciones, por 697 millones), y a un tipo fijo o variable en función de las condiciones del mercado financiero. Posteriormente, el Consejo de Administración de RO de 28 de septiembre de 2020, en virtud de la ampliación del límite de endeudamiento prevista en el Real Decreto-ley 26/2020, autorizó la toma de financiación, a largo o a corto plazo, de hasta 750 millones adicionales, con lo que el importe total autorizado en 2020 fue de 1.697 millones. En ambos acuerdos se estableció que la Dirección General Económico-Financiera informaría al Consejo de los términos y condiciones concretos de las operaciones concertadas.

En virtud de las autorizaciones de su Consejo de Administración, RO formalizó durante el ejercicio 2020 nueve operaciones de préstamo por importe de 1.528,2 millones de euros con distintas entidades de crédito, nacionales e internacionales, y tres operaciones de crédito por un total de 130 millones, si bien estas líneas de crédito no llegaron a ser utilizadas. El siguiente cuadro detalla las operaciones de préstamo formalizadas y sus principales características:

CUADRO N.º 17: Operaciones de préstamos formalizadas durante 2020

(en euros)

Entidad	Importe	Fecha de disposición	Fecha de vencimiento	Tipo de interés (%)	Comisión de administración anual (%)	Gastos financ 2020
Caixabank	300.000.000	15/04/2020	04/05/2021	0,03		63.934,43
Cajamar	150.000.000	23/06/2020	23/06/2021	0,05		40.000,00
Sabadell	150.000.000	23/06/2020	23/06/2021	0,00		--
Eurofima (1)	103.200.000	30/06/2020	20/05/2030	0,15	0,12	141.228,49
Eurofima (1)	200.000.000	30/06/2020	10/10/2034	0,32	0,12	446.027,40
Eurofima (1)	172.000.000	03/08/2020	10/10/2034	0,23	0,12	249.046,58
Eurofima	103.000.000	03/08/2020	10/10/2034	0,23	0,12	149.138,36
Eurofima	250.000.000	21/12/2020	21/12/2024	(0,43)	0,12	(23.356,16)
BEI	100.000.000	22/12/2020	22/12/2050	0,44		12.222,22
Total	1.528.200.000				Suma gastos financieros	1.078.241,31

(1) Operaciones cuyos fondos se han aplicado a la amortización de otras operaciones que vencían en 2020.

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación aportada.

La formalización de los préstamos con entidades nacionales se debía realizar conforme a lo establecido en los procedimientos de gestión de tesorería aprobados por la RO, cuya última versión es de julio de 2019. De acuerdo con este procedimiento, una vez aprobadas las necesidades de financiación por parte del Consejo de Administración, el responsable de finanzas (Gerente del Área de Finanzas) debe remitir a las principales entidades financieras una solicitud de ofertas con los importes y plazos de las operaciones a formalizar. Recibidas las ofertas de las distintas entidades financieras, se deben analizar y se ordenan según su coste financiero, seleccionando aquellas que se consideren más convenientes. Las operaciones se deben formalizar por el responsable de finanzas, contabilidad y administración (Director de Finanzas y Administración).

Este es el procedimiento que se siguió para los dos préstamos de 150 millones de euros formalizados en junio de 2020. Para el préstamo de 300 millones, formalizado durante el primer estado de alarma en abril de 2020, no se solicitaron ofertas, sino que se usaron unas ofertas presentadas en febrero de 2018 para operaciones a un plazo de cinco meses. Tras contactar con las entidades que entonces habían presentado las mejores ofertas y con las que en su día se formalizaron operaciones a un año, se contrató con la entidad que comunicó que estaba dispuesta a mantener las condiciones iniciales y mejores condiciones ofertaba (la que en su día había ofrecido la segunda mejor oferta). En consecuencia, la formalización de este préstamo no se adaptó a las normas internas y procedimientos fijados por la Entidad, si bien con unas condiciones similares a las de los otros préstamos formalizados en el ejercicio.

En cuanto a los préstamos con entidades internacionales, cada uno de los préstamos con la Sociedad Europea para la Financiación de Material Ferroviario (Eurofima) están garantizados con activos de material rodante del Grupo Renfe²¹. Eurofima es una sociedad europea, con domicilio en Basilea (Suiza), que fue creada en 1956 por diferentes Estados y cuyos accionistas actuales son las entidades del ferrocarril de la Unión Europea, entre ellas RO, que participa en el 5,22 % de su capital. Su objeto social es contribuir al desarrollo del transporte ferroviario europeo proporcionando financiación a sus accionistas. Durante el ejercicio 2020, se refinanciaron operaciones con Eurofima por un total de 475,2 millones de euros en mejores condiciones que los préstamos que se amortizaron y se formalizaron nuevas operaciones por 353 millones. La tramitación de estos préstamos se realizó mediante negociación directa.

Por su parte, el préstamo con el Banco de Europeo de Inversiones (BEI) fue formalizado el 30 de julio de 2019 con la finalidad de financiar parcialmente la adquisición de material rodante para las redes de suburbano y servicios regionales de vía estrecha del norte de España. Las adquisiciones a financiar por este préstamo tenían un presupuesto de 201 millones de euros, habiéndose dispuesto únicamente de 100 millones en diciembre de 2020. La tramitación de este préstamo se realizó mediante negociación directa.

Por lo que respecta al cumplimiento de la obligación de informar de las operaciones formalizadas al Consejo de Administración, se ha comprobado que no se informó al Consejo sobre la evolución de las operaciones durante 2020 hasta la reunión del 8 de marzo de 2021.

Tras las operaciones formalizadas en el ejercicio, RO consiguió disminuir el tipo medio del endeudamiento, que se situó a 31 de diciembre de 2020 en el 0,74 %, frente al 1,02 % de 2019. Los gastos financieros del ejercicio ascendieron a 45 millones de euros, habiendo aumentado respecto al ejercicio anterior en 4 millones por el incremento de la deuda acumulada.

²¹ A 31 de diciembre de 2020, material rodante por valor neto contable de 1.852,2 millones de euros forma parte de las garantías prestadas a Eurofima por los préstamos otorgados, que ascendían a 2.756,6 millones.

Por lo que respecta a las operaciones de crédito formalizadas en el ejercicio (130 millones de euros), las tres de duración anual, aunque una de ellas prorrogable hasta tres años, se fueron formalizando a lo largo de 2020 (en enero 30 millones, en mayo 80 millones y en julio 20 millones). El tipo de interés variable pactado es el Euribor a tres meses más un diferencial de entre el 0,55 % y el 0,70 %; dado que el Euribor a tres meses en 2020 varió entre -0,16 % y -0,54 %, los tipos aplicables a estas pólizas se hubiesen situado en la horquilla del 0 % al 0,55 %, coste inferior a la media pagada por el endeudamiento por RO. Únicamente la operación de mayo tenía asociada una comisión de no disponibilidad trimestral del 0,015 %, lo que supuso un coste de 12.000 euros trimestrales. Como ya se ha señalado, RO no llegó a disponer de estos créditos en el ejercicio 2020.

II.3.2- Gestión de la tesorería

RO cuenta con procedimientos escritos de gestión de tesorería para planificar las necesidades financieras a corto (para la operativa diaria, mediante la previsión de los pagos y cobros que se van a producir y el cálculo de su posición diaria), medio (con proyecciones a dos meses de la estimación de cobros, pagos y saldos de tesorería) y largo plazo (mediante la formalización de las operaciones de endeudamiento en el momento que se considera necesario para la actividad desarrollada).

Durante el ejercicio 2020, RO mantuvo importantes saldos de tesorería, habiendo incrementado considerablemente el disponible a finales de 2020 (576,7 millones de euros), frente al existente en 2019 (140,7 millones), si bien este saldo tiene su origen en la formalización, a finales de diciembre de 2020, de dos préstamos con Eurofima y el BEI por 350 millones y en el cobro el 31 de diciembre de 2020 de la compensación, abonada por el Estado, de los servicios de transporte de cercanías y regionales traspasados a Cataluña, por 234,5 millones. El saldo medio de la tesorería calculado a partir de la media de los saldos finales de cada mes da como resultado unas existencias de tesorería medias durante 2020 de 255 millones. Adicionalmente, el informe de tesorería a medio plazo de 4 de enero de 2021 (primero elaborado en ese ejercicio) preveía que la tesorería a 8 de marzo de 2021 sería de 161,7 millones de euros, sin que estuviese prevista la formalización de nuevas deudas bancarias, lo que muestra una continuidad en el mantenimiento de elevados saldos de tesorería por parte de RO.

Dadas las dificultades existentes a finales de 2020 para conseguir rentabilidad mediante inversiones financieras a muy corto plazo, el mantenimiento de estos importantes saldos de tesorería resulta equivalente a un coste financiero de 1,8 millones anuales al tipo medio pagado por RO por la deuda a 31 de diciembre de 2020. Como se ha señalado, RO no utiliza habitualmente las cuentas de crédito para ajustar sus necesidades de tesorería en el corto plazo a pesar de que el coste de las cuentas de crédito es menor que el coste medio de la deuda.

II.4.- SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES

En el “Informe de fiscalización del grado de cumplimiento por Aguas de las Cuencas de España, S.A., Aguas de las Cuencas Mediterráneas, S.A., el Grupo Renfe-Operadora, Ferrocarriles de Vía Estrecha, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y ADIF-Alta Velocidad de las recomendaciones incluidas en informes de fiscalización”, n.º 1.289, aprobado por el Tribunal de Cuentas el 25 de octubre de 2018, se realizó el seguimiento de las recomendaciones dirigidas a RO formuladas en el “Informe de fiscalización de las relaciones económico-financieras existentes entre la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012”, n.º 1.057, aprobado el 30 de octubre de 2014. En el Informe n.º 1.289, se dio por

cumplida la primera de las recomendaciones formuladas en el Informe n.º 1.057, indicándose para las otras dos recomendaciones lo siguiente:

- La recomendación segunda, en la que se proponía que RO y las sociedades mercantiles en las que se segregó su actividad implantaran un sistema de contabilidad analítica normalizado, se consideró en proceso de ser cumplida, pues únicamente RV contaba en ese momento con un modelo de contabilidad analítica y un manual de procedimientos, y RFM disponía de programa informático o módulo analítico que permitía presentar los ingresos, los costes y los márgenes, por líneas de negocio. Para el resto de entidades, se señalaba que RO tenía implantada una contabilidad de gestión; RM tenía una contabilidad de gestión y estaba desarrollando la contabilidad analítica; y RA era la que menos desarrollada tenía la contabilidad de gestión debido a las características de la propia actividad que realiza y a que los servicios que presta se derivan de un contrato.
- La recomendación tercera, que señalaba la conveniencia de que se aprobaran unas directrices marco para las actuaciones de patrocinio y que estas se regularan por instrucciones internas escritas, también se consideró en proceso de ser cumplida pues, aunque directrices e instrucciones se habían aprobado con fecha 6 de abril de 2018, se encontraban en fase de implementación.

De las comprobaciones efectuadas en el curso de la presente fiscalización se han obtenido los siguientes resultados referidos al cumplimiento de las recomendaciones segunda y tercera:

- Respecto a la recomendación segunda, durante el año 2019 RM puso en funcionamiento su módulo de contabilidad analítica y cuenta con un manual de gestión para la automatización de la contabilidad analítica. En el caso de RO, como matriz de Grupo, su actividad es, en la mayoría de los casos, de prestación de servicios a sus filiales. A finales de 2021 se ha formalizado una Adenda al “Contrato de servicios de apoyo a la gestión” entre RO y las sociedades mercantiles dependientes directamente, en la que de forma clara se definen los servicios a prestar y el ámbito de aplicación y se han actualizado los criterios de imputación de gastos a las Sociedades del Grupo por los servicios prestados. En el caso de RA, dado el escaso nivel de actividad desarrollado y la naturaleza de su actividad (alquiler de bienes mediante contratos), se considera que no es imprescindible que desarrolle un sistema de contabilidad analítica específico. El Informe de la IGAE sobre los criterios de imputación de ingresos y gastos en la contabilidad analítica de RV de 2020, aprobado en 2021, sigue incluyendo recomendaciones para la mejora de sistema establecido, dentro de concepto de “mejora continua”. El manual de contabilidad analítica en los últimos ejercicios se ha ido adaptando a diferentes cambios organizativos y se ha ido mejorando la calidad de la información origen o producto de los procesos descritos en el mismo.

En consecuencia, se considera que la segunda recomendación está cumplida sustancialmente a la fecha de redacción de este Informe.

- Respecto a la tercera de las recomendaciones, durante 2019 se firmaron seis convenios o contratos de patrocinio o colaboración y durante 2020 otros tres, con un coste total de 347.240 y 63.845,68 euros, respectivamente. Se ha analizado la tramitación de dos de estos procedimientos para verificar el proceso de aprobación, formalización y seguimiento y control del contrato, habiéndose comprobado que los expedientes de patrocinio incluyen: el contrato formalizado para el otorgamiento de las ayudas; la memoria de las actuaciones a realizar donde se recogen las mismas, las razones de vinculación de la actuación patrocinada con la actividad de RO y la forma en que se va a dar visibilidad y propaganda a la marca en las actuaciones desarrolladas por el patrocinado; y un informe o memoria, realizado posteriormente a la actividad,

sobre el impacto que las actividades realizadas han tenido en la imagen de la Entidad y sobre el conjunto de las actuaciones desarrolladas, todo ello de conformidad con lo establecido en el procedimiento establecido en abril de 2018, antes señalado.

En consecuencia, esta tercera recomendación se considera cumplida.

III.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

III.1.- EN RELACIÓN CON EL IMPACTO EN LA ACTIVIDAD Y LOS RESULTADOS

1.- En 2020, el resultado consolidado del Grupo RENFE se redujo sensiblemente respecto al obtenido en 2019, pasando de unos beneficios de 101 millones de euros a unas pérdidas de 473 millones. La principal causa de la caída de los resultados fue la reducción de la demanda de los servicios de transporte de viajeros, prestados por RV, especialmente los SSCC (AV, larga distancia y trenes turísticos), lo que provocó que, en 2020, RV registrara unas pérdidas de 414 millones cuando en 2019 había obtenido beneficios por 104 millones. También fue significativa la disminución de los resultados de RM, con unas pérdidas de 43 millones frente a los beneficios de 4 millones en 2019 ([subapartado II.1](#)).

2.- Los usuarios de los SSCC de RV se redujeron en un 65,6 % respecto a 2019, mientras que las circulaciones de trenes y las plazas ofertadas lo hicieron en un 47,8 % y un 47,3 %, respectivamente, como consecuencia de las restricciones de movilidad decretadas por el Gobierno a lo largo de 2020. ([epígrafe II.1.1](#)).

3.- Los ingresos generados por los SSCC por venta de títulos de transporte cayeron en un 65,1 %, pasando de 1.511 millones de euros en 2019 a 527 millones en 2020, reducción similar a la del número de viajeros. El descenso de ingresos en las líneas de AV y en el resto de los trenes de larga distancia fue de orden similar, siendo mucho mayor para los trenes turísticos, cuya circulación se anuló a partir de la declaración del primer estado de alarma y no se ha reestablecido hasta 2022. La reducción en los gastos por SSCC en RV fue muy inferior a la de los ingresos (un 31,9 %), por lo que los SSCC generaron en 2020 unas pérdidas de 422 millones ([epígrafe II.1.1](#)).

4.- RV cumplió con su obligación de reducir el número de circulaciones de SSCC conforme a lo establecido en el Real Decreto 463/2020 y en la Orden TMA/273/2020, que exigieron una reducción del 50 % desde el 14 de marzo y del 70 % a partir del 24 de marzo y hasta el 21 de junio. A partir de julio de 2020, la reducción de las circulaciones se situó en torno al 50 % ([epígrafe II.1.1](#)).

5.- Los usuarios de servicios prestados por RV como OSP (cercanías, media distancia convencional, AVANT y ancho métrico) se redujeron en un 46,8 % respecto a 2019, como consecuencia de las restricciones de movilidad. La reducción en los viajeros fue mayor en los servicios de media distancia y AVANT y menor en el de cercanías que, en 2020, transportó al 94 % de los viajeros en servicios de OSP ([epígrafe II.1.1](#)).

6.- Los ingresos por venta de títulos de transporte por los servicios prestados como OSP disminuyeron en un 49,6 %, pasando de 798 millones de euros en 2019 a 402 millones en 2020, una disminución un poco superior a la de los viajeros. Por el contrario, las compensaciones a recibir de las administraciones públicas por esos servicios OSP se incrementaron en un 22,5 %, pasando de 1.168,8 millones a 1.432,1 millones en 2020 (1.108,4 millones por los servicios competencia de la AGE y 323,7 millones por los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña que también son compensados por la AGE). Los ingresos registrados por estas compensaciones cubren el déficit de explotación de los servicios OSP que, por tanto, no suponen ni beneficio ni pérdida para el Grupo

Renfe. Por su parte, en 2020 los gastos asociados a estos servicios se redujeron en un 31,9 %, tasa inferior a la de los viajeros y las circulaciones ([epígrafe II.1.1](#)).

7.- El importe de la compensación para 2020 solicitada por RV por la prestación de los servicios OSP competencia de la AGE (1.108,4 millones de euros) superó en 176,6 millones el importe máximo establecido en el Contrato firmado el 18 de diciembre de 2018 entre la AGE y RV para la prestación de estos servicios en el periodo 2018-2027, en cuya cláusula octava se fijó el importe de la compensación máxima prevista para 2020 en 931,8 millones. El 21 de diciembre de 2021 se firmó una Adenda al Contrato para modificar la cifra de la compensación económica máxima de 2020, elevándola hasta el importe de la propuesta de liquidación presentada por RV ([epígrafe II.1.1](#)).

8.- En el caso de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña, al no existir un contrato firmado por las partes en el que se establezcan los importes máximos de las compensaciones, no fue preciso realizar ningún trámite para aceptar la propuesta de liquidación de 2020 presentada por RV por importe de 323,7 millones de euros, a pesar de ser superior en 89,1 millones a la compensación fijada por la IGAE para 2019 (234,6 millones) ([epígrafe II.1.1](#)).

RECOMENDACIÓN N.º 1:

Se considera necesario que la AGE, la Generalitat de Cataluña y RO formalicen un contrato o acuerdo de financiación que regule la prestación de los servicios de cercanías en Cataluña que especifique, al menos, los servicios a prestar, las compensaciones máximas a recibir por RV, quién debe abonarlas, las obligaciones de las partes, los compromisos de calidad y puntualidad, los posibles incentivos y penalizaciones y la forma en la que se realizará el seguimiento y liquidación del contrato.

9.- Durante el ejercicio 2020 la actividad de RM cayó en un 16 %, tanto en el número de trenes puestos en circulación como en el de toneladas transportadas. El 40 % de la reducción en las toneladas transportadas se debió al cierre de las minas de carbón no rentables y de centrales térmicas por motivos medioambientales. Prescindiendo del efecto del transporte del carbón, la reducción en toneladas transportadas debida a los efectos del COVID-19 fue del 10,6 %. RM fue, entre las entidades fiscalizadas, la que mayor variación porcentual experimentó en su cuenta de resultados, pasando de 3,8 millones de euros de beneficios en 2019 a 42,7 millones de pérdidas en 2020 ([epígrafe II.1.2](#)).

10.- El efecto del COVID-19 en su actividad y el consecuente empeoramiento de sus perspectivas de negocio llevaron al Grupo Renfe a modificar su PE. En octubre de 2020, el Consejo de Administración de RO aprobó el Informe de actualización del PE y lo trasladó al MITMA para que fuera debatido por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, que se dio por informada en marzo de 2021. Según los resultados del análisis realizado para la actualización del PE, el 21 % de los proyectos incluidos en el PE se habían visto afectados en su desarrollo respecto a lo planificado, el 28 % se podrían ver afectados para alcanzar los valores previstos en los indicadores, el 21 % estaban afectados tanto en desarrollo como en los valores previstos en los indicadores y el 30 % restante no se han visto afectados por el COVID-19.

11.- En el PE se establece que trimestralmente debe informarse al Consejo de Administración con un resumen de seguimiento de los indicadores, a pesar de lo cual no hay constancia en las actas de 2020 de que dicho seguimiento se haya realizado trimestralmente, sin perjuicio de que su actualización haya sido objeto de debate por parte del Consejo de Administración ([epígrafe II.1.4](#)).

RECOMENDACIÓN N.º 2:

El Consejo de Administración de RO debería realizar un seguimiento frecuente de las iniciativas e indicadores del PE que le permita adoptar, sin dilación, las medidas correctoras necesarias para la consecución de los objetivos fijados. Las actas del órgano colegiado deben expresar la información aportada a los miembros, los debates realizados y los acuerdos tomados.

12.- En materia medioambiental, el Grupo Renfe ha elaborado y participa en diversos planes para mejorar la eficiencia energética. Sin embargo, durante el ejercicio 2020 se redujeron los gastos e inversiones de naturaleza medioambiental en un 62 % respecto a 2019 (de 2,75 a 1,05 millones de euros) y empeoraron respecto a 2019 los ratios de “intensidad energética de tracción” (vatios-hora por unidad transportada) e “intensidad de carbono de tracción” (gramos de CO₂ por unidad transportada) como consecuencia de la disminución de los viajeros transportados-kilómetro ([epígrafe II.1.5](#)).

13.- Durante 2020, crecieron las cifras de absentismo laboral del Grupo Renfe, pasando del 6,96 % en 2019 al 8,39 % en 2020, dato que se encuentra muy lejos del incluido en el PE, que aspiraba a que en 2023 el absentismo se redujera al 5 %, siendo, además, un 19 % superior²² a las cifras a nivel nacional de absentismo ([epígrafe II.1.6](#)).

RECOMENDACIÓN N.º 3:

El Grupo Renfe debe continuar tomando medidas para reducir el absentismo laboral entre sus empleados. Además, se recomienda intensificar las medidas orientadas a reducir la edad media de sus empleados y a mejorar la productividad, eficiencia y satisfacción de sus empleados, tal como se recoge en su PE.

III.2.- EN RELACIÓN CON LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GRUPO RENFE

14.- Las normas dictadas por el Gobierno obligaron a RV a modificar sus planes de transporte, reduciendo la oferta de servicios. Si bien estas normas preveían su entrada en vigor desde el momento de su publicación o desde el día siguiente, RV no pudo poner en marcha las reducciones en los servicios prestados hasta unos días después, lo que, teniendo en cuenta la compleja organización de los servicios ferroviarios, no se considera una deficiencia ([epígrafe II.2.1](#)).

15.- RV facilitó los cambios y anulaciones de billetes sin coste para los viajeros de los SSCC. En particular, para los clientes con tarifa Promo (sin derecho a cambios ni anulaciones), se emitieron vales (código retorno) para la utilización de los billetes en una fecha posterior, si bien, finalmente, también se permitió solicitar su reintegro. En total se emitieron unos 135.767 códigos retorno por un valor de 5,9 millones de euros, con fecha de validez hasta final de 2020, que posteriormente se amplió hasta finales de 2021. Al final de ese año, 42.068 de ellos no habían sido utilizados, generando unos ingresos para RV de 1,8 millones ([epígrafe II.2.1](#)).

16.- En el caso de los billetes multiviaje en OSP, la política de RV fue la de ampliar su periodo de utilización. Durante el primer estado de alarma, se han cuantificado en 35.560 los billetes adquiridos que no fueron utilizados que supusieron unas pérdidas para los usuarios de 0,3 millones de euros ([epígrafe II.2.1](#)).

²² RO manifiesta en alegaciones que la causa del incremento del absentismo se encuentra en el COVID-19. Sin perjuicio de ello, los ratios de absentismo del Grupo superan, tanto en este como en anteriores ejercicios, a las tasas medias de absentismo estatales.

17.- RV proporcionó desde finales de marzo al final del primer estado de alarma (21 de junio de 2020), billetes gratuitos al personal sanitario, tanto para trayectos OSP como para SSCC. El coste de la medida a precio de tarifa ascendió a 0,8 millones de euros, por un total de 28.770 billetes. Para la puesta en marcha de esta medida, RV estableció unas normas referidas a los requisitos de acreditación y a la forma de obtención de los billetes ([epígrafe II.2.1](#)).

18.- En julio de 2020, el Consejo de Administración de RV acordó aplicar determinadas bonificaciones a las rentas de los contratos de arrendamientos de locales en estaciones de cercanías para evitar su cierre y los efectos negativos de la pérdida de servicios para los viajeros. Estas bonificaciones se aplicaron a 284 contratos con un impacto económico en los ingresos de RV de 2,1 millones de euros ([epígrafe II.2.1](#)).

19.- RV no estableció un procedimiento escrito para la aplicación de estas bonificaciones, a pesar de que la gestión de los arrendamientos se hace de forma descentralizada por núcleos de población. Esto ocasionó que incluso, en algunos casos, las cartas remitidas a los arrendatarios para comunicar la posibilidad de adhesión al sistema de bonificaciones se hayan remitido por RV con anterioridad a la aprobación de la medida y que los procedimientos de facturación no hayan sido uniformes para todos los órganos gestores de los arrendamientos ([epígrafe II.2.1](#)).

RECOMENDACIÓN N.º 4:

Cuando se acuerde implantar nuevas medidas que afecten a la gestión comercial, en especial cuando esta se realiza de forma descentralizada, RV debería aprobar procedimientos escritos en los que se indiquen todas las actuaciones a desarrollar por los distintos órganos intervinientes junto con los plazos y la forma de realizarlas.

20.- En abril de 2020, el Consejo de Administración de RA acordó suspender temporalmente los contratos de arrendamiento con empresas privadas, para el periodo comprendido entre mediados de marzo y el 24 de mayo de 2020, siempre que el material rodante estuviese parado como consecuencia de las restricciones de movilidad. Esta medida benefició a siete de los once clientes de la Sociedad y supuso una reducción de sus ingresos de 0,4 millones de euros. Si bien no se estableció procedimiento para su desarrollo, al ponerse en marcha de forma centralizada, no se han producido diferencias en el trato a los clientes. Las adendas de suspensión fueron firmadas en todos los casos con posterioridad a la finalización del plazo de suspensión ([epígrafe II.2.1](#)).

21.- En materia sanitaria y de prevención, el Grupo Renfe desarrolló de forma satisfactoria nuevos protocolos de prevención y actuación frente al COVID-19, implantó servicios adicionales de limpieza y desinfección en los trenes, que le generaron unos gastos adicionales en 2020 por 12,2 millones de euros, y puso a disposición del Ministerio de Sanidad dos trenes medicalizados para el traslado de enfermos, si bien estos no llegaron a ser utilizados para esa finalidad ([epígrafe II.2.2](#)).

22.- Entre marzo y mayo de 2020, con la finalidad de proteger a sus empleados, RO hizo acopio de 3,3 millones de mascarillas FFP2, lo que le supuso un coste total de 8,5 millones de euros. RO obtuvo la mayor parte de estas mascarillas a través de dos adquisiciones centralizadas ordenadas por el MITMA en marzo de 2020, en un caso ejecutada por Puertos del Estado y en el otro por ADIF, aunque ambas adjudicadas al mismo contratista. suficiente

Con el total de mascarillas FFP2 recibidas en los meses en abril y mayo de 2020, RO hubiera podido repartir aproximadamente 218 unidades a cada empleado del Grupo. Esta cantidad de mascarillas podría ser, a priori, excesivamente previsora para cubrir las necesidades de protección de los empleados del Grupo Renfe a la fecha en que se recibieron; en efecto, la realidad posterior demostró que, con ellas, RO ha podido proveer a sus empleados hasta junio de 2021. Esta forma de actuación

podría haber sido mejorable teniendo en cuenta, en todo caso, las incertidumbres que rodeaban a las necesidades de suministro de mascarillas en los momentos iniciales de la pandemia ([epígrafe II.2.2](#)).

23.- En materia de gestión del personal, el Grupo Renfe descartó la posibilidad de incluir a parte de los empleados de sus filiales en un ERTE durante el ejercicio 2020 por diversas causas. Esta medida hubiese supuesto una reducción de sus gastos y una mejora de sus resultados, si bien hubiese supuesto unos mayores gastos para el Estado ([epígrafe II.2.3](#)).

24.- En el marco de la política de RO para rejuvenecer la plantilla de personal del Grupo, durante el ejercicio 2020 se produjo la baja de 1.161 empleados, 700 de ellos a través de un mecanismo de desvinculaciones voluntarias con un coste total de 46,7 millones de euros. En paralelo, se convocaron 1.118 plazas, resultando el número medio de empleados de 2020 similar al de 2019. En 2020, el 16 % del personal del Grupo Renfe eran mujeres, si bien dicho porcentaje se ha ido incrementando poco a poco en los últimos ejercicios y el PE prevé que llegue al 35 % en 2023 y al 50 % en 2028. ([epígrafe II.2.3](#)).

25.- A efectos organizativos y ante la disminución de la actividad en 2020, RO estableció para los trabajadores cuyo cometido ha de realizarse presencialmente y sin turno de trabajo efectivo, un sistema de guardias de disponibilidad. La Entidad no dispone de ningún informe que cuantifique el número de trabajadores que no tuvieron ninguna tarea encargada como consecuencia de la reducción de servicios de transporte ([epígrafe II.2.3](#)).

26.- A efectos de posibilitar el teletrabajo de parte de sus empleados (unos 2.700), en marzo de 2020 el Grupo Renfe tuvo que adquirir 300 ordenadores portátiles adicionales a los que disponía. También tuvo que ampliar la capacidad de acceso remoto simultáneo a sus sistemas, ya que era insuficiente. La inversión realizada en 2020 para posibilitar el teletrabajo ascendió a 0,5 millones de euros ([epígrafe II.2.3](#)).

III.3.- EN RELACIÓN CON EL ENDEUDAMIENTO

27.- Durante 2020, RO incrementó su endeudamiento bancario en 831,6 millones de euros, dentro de los límites aprobados por el Real Decreto-ley 26/2020. Las operaciones formalizadas con entidades nacionales se tramitaron conforme a los procedimientos aprobados por RO, salvo un préstamo formalizado en abril de 2020, por 300 millones ([subapartado II.3](#)).

28.- Los gastos financieros en 2020 ascendieron a 45 millones de euros y el coste medio del endeudamiento por préstamos se situó en el 0,74 % a finales de 2020, habiendo disminuido durante el ejercicio ([epígrafe II.3.1](#)).

29.- RO tenía contratadas a finales de 2020 tres operaciones de crédito, por un total de 130 millones de euros, que no llegó a utilizar durante el ejercicio a pesar de que su coste financiero era inferior al de las operaciones de préstamo ([epígrafe II.3.1](#)).

30.- Durante el ejercicio 2020 RO mantuvo elevados saldos de tesorería (saldo medio calculado de 255 millones de euros), superiores a los que se consideran necesarios para una gestión económica de los recursos, sin obtener rentabilidad alguna de ellos ([epígrafe II.3.2](#)).

RECOMENDACIÓN N.º 5:

Sería conveniente que, mediante una adecuada gestión, RO ajustara los saldos de tesorería mantenidos diariamente a la menor cantidad posible utilizando para ello las cuentas de crédito que

contrata regularmente todos los años, de manera que se consigan ahorros en los costes financieros que soporta, lo que resulta especialmente aconsejable en un contexto de tipos de interés al alza.

III.4.- EN RELACIÓN CON EL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES

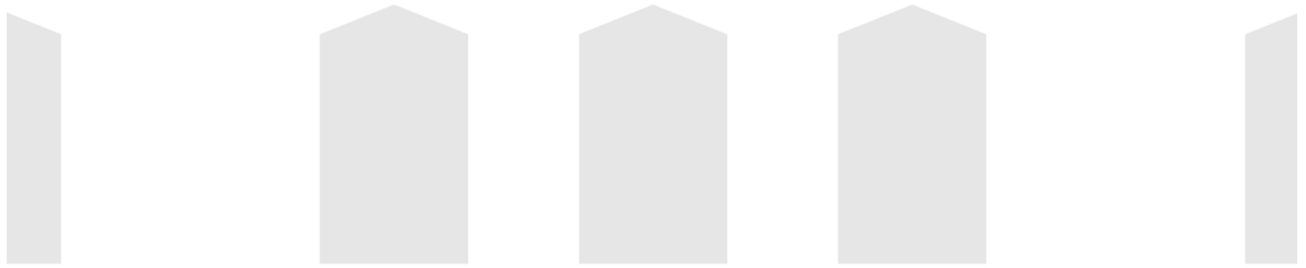
31.- Las dos recomendaciones que se encontraban en proceso de ser cumplidas según el “Informe de fiscalización de las relaciones económico-financieras existentes entre la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y la Administración General del Estado, ejercicios 2011 y 2012”, aprobado por el Tribunal de Cuentas el 30 de octubre de 2014, se han considerado cumplidas a la fecha de redacción de este Informe ([subapartado II.4](#)).

Madrid, 21 de diciembre de 2022

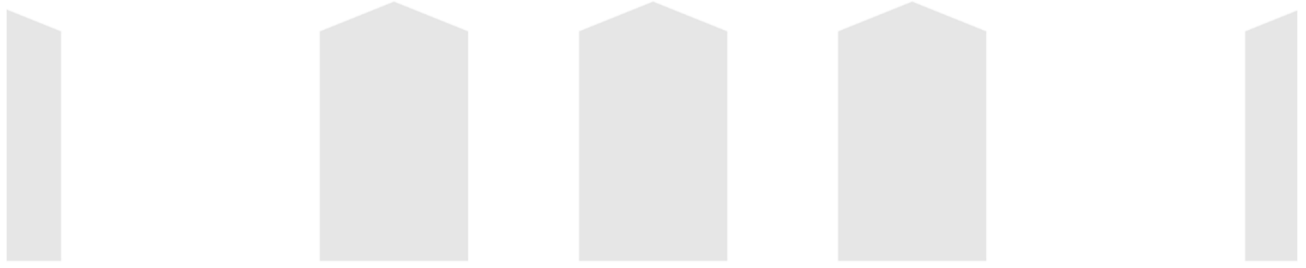
LA PRESIDENTA



Enriqueta Chicano Jávega



ANEXOS



RELACIÓN DE ANEXOS

ANEXO I	NATURALEZA Y RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ENTIDADES FISCALIZADAS
ANEXO II	PRINCIPALES MAGNITUDES ECONÓMICAS DEL GRUPO RENFE
ANEXO III	NORMATIVA COVID-19 CON IMPACTO EN LA ACTIVIDAD FERROVIARIA
ANEXO IV	TRAMITACIÓN INTERNA Y PROCEDIMIENTOS APLICADOS EN LA FISCALIZACIÓN
ANEXO V	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RO
ANEXO VI	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RFM
ANEXO VII	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RV
ANEXO VIII	RV - DATOS MENSUALES DE VIAJEROS Y CIRCULACIONES DE SSCC POR TIPOS DE SERVICIOS – EJERCICIOS 2019 Y 2020
ANEXO IX	RV - DATOS MENSUALES DE VIAJEROS Y CIRCULACIONES DE SERVICIOS DECLARADOS OSP POR TIPOS – EJERCICIOS 2019 Y 2020
ANEXO X	ÁREAS DE NEGOCIO DE RM Y DETALLE DE SU MATERIAL RODANTE A 31-12-2020
ANEXO XI	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RM
ANEXO XII	MATERIAL RODANTE PROPIEDAD DE RA
ANEXO XIII	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RA
ANEXO XIV	LÍNEAS GENERALES DEL PLAN ESTRATÉGICO 2019-2023 DEL GRUPO RENFE
ANEXO XV	GRADO DE AVANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2021 DE ALGUNAS DE LAS INICIATIVAS INCLUIDAS EN EL PE DEL GRUPO RENFE
ANEXO XVI	COMPARATIVA ENTRE 2019 Y 2020 DEL ABSENTISMO DEL GRUPO RENFE, POR EMPRESAS Y POR CATEGORÍAS O GRUPOS PROFESIONALES
ANEXO XVII	DEFINICIÓN DEL PLAN DE TRANSPORTE Y PROCESO DE ELABORACIÓN EN EL GRUPO RENFE
ANEXO XVIII	MUESTRA DE DÍAS ANALIZADOS: REDUCCIÓN EN LAS CIRCULACIONES DE TRENES DE VIAJEROS DE SSCC Y OSP
ANEXO XIX	DETALLE DE GASTOS SANITARIOS Y DE PREVENCIÓN EXTRAORDINARIOS DEL GRUPO RENFE DURANTE 2020
ANEXO XX	PROTOCOLOS EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES APROBADOS POR EL GRUPO RENFE EN 2020

- ANEXO XXI** CONDICIONES OFRECIDAS EN 2020 A LOS TRABAJADORES EN EL PLAN DE DESVINCULACIONES VOLUNTARIAS
- ANEXO XXII** NÚMERO MEDIO DE TRABAJADORES DEL GRUPO RENFE POR CATEGORÍAS PROFESIONALES - 2019
- ANEXO XXIII** DETALLE DE LA INVERSIÓN REALIZADA PARA EL TELETRABAJO EN 2020

NATURALEZA Y RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ENTIDADES FISCALIZADAS

La entidad pública empresarial RO 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, actualmente derogada, como organismo público dependiente de la Administración General del Estado, tras la segregación de su actividad de la de gestión de las infraestructuras ferroviarias, que pasó a desarrollarse por la también entidad pública empresarial ADIF. El objeto social de su actividad es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario y que realiza a través de las sociedades en las que participa.

En la actualidad, es la cabecera del Grupo Renfe, que fue creado con efectos 1 de enero de 2013 en aplicación 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, y en el que se estableció que RO había de segregar sus líneas de actividad mediante la creación de sociedades mercantiles estatales con unos determinados objetos sociales. Las sociedades mercantiles creadas y que forman parte del Grupo son²³:

- a) RV, cuyo objeto social es la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, nacional e 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 vinculadas al transporte ferroviario.
- b) RM, cuyo objeto social es la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril como operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías.
- c) RFM, cuyo objeto social es 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.
- d) RA, cuyo objeto social es la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler o cualquier otra forma de puesta a disposición de material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación del material rodante de terceros, además de la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

El objetivo de esta reorganización fue proporcionar a RO el marco adecuado para abordar y dinamizar el proceso de liberalización y apertura del sector ferroviario a la competencia. Este modelo se organiza bajo la entidad pública empresarial propietaria del 100 % de las acciones de las cuatro sociedades mercantiles mencionadas, que, como matriz, es la encargada de definir la política y estrategia de negocio del Grupo y de buscar una gestión eficiente centrada en funciones

²³ También integran el Grupo Renfe las siguientes sociedades que no forman parte del alcance de esta fiscalización: Renfe of América, LLC, constituida en Estados Unidos en junio de 2019, íntegramente propiedad de RO, cuyo fin primordial es la ejecución del contrato para asesorar en el diseño, planificación y construcción de un ferrocarril de AV en el Estado de Texas entre Dallas/Fort Worth y Houston, que en 2020 no había iniciado su actividad; Logirail, SME, S.A., participada íntegramente por RM, RV y RFM; Pecovasa Renfe Mercancías, SME, S.A., participada en un 85,45 % por RM; y Puerto Seco Ventastur, S.A. en liquidación, participada por Pecovasa en el 79,99 % (esta Sociedad ha acordado su extinción el 1 de diciembre de 2021).

corporativas y de servicios. Asimismo, RO presta servicios de apoyo a la gestión a sus filiales, además de aportarles la financiación que requieren, gestionando la tesorería del Grupo de forma centralizada.

De acuerdo con su Estatuto, RO 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, y autonomía de gestión. Está adscrita al 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 MITMA²⁴. De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, RO 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 materia de contratación, durante el ejercicio 2020 RO estimaba que carecía de la consideración de poder adjudicador y, por tanto, que se encontraba sometida al régimen jurídico previsto en los artículos 321 y 322 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Además, le resultaba de aplicación la disposición adicional octava de la citada Ley, en la que se establece que la adjudicación por las entidades públicas que no tengan el carácter de Administraciones Públicas de contratos cuyo objeto sea alguna de las actividades enumeradas en el ámbito de aplicación de la legislación vigente sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, se regiría por dicha legislación, salvo que una ley sujete estos contratos al régimen previsto en la Ley 9/2017.

Durante el periodo fiscalizado, en materia de sectores excluidos, la normativa aplicable fue, en un principio, la Ley 31/2007, de 30 de octubre, derogada posteriormente 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, que entró en vigor a finales de febrero de 2020.

La contabilidad de RO debe ajustarse a lo establecido en el Código de Comercio, al Plan General de Contabilidad de la empresa española y a las normas que le son aplicables de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria. Su gestión económico-financiera es controlada por la IGAE a través de actuaciones de auditoría pública. RO elabora anualmente los presupuestos consolidados estimativos de explotación y capital del Grupo, que, una vez aprobados por su Consejo de Administración, se integran en los Presupuestos Generales del Estado.

Las sociedades mercantiles estatales dependientes de RO se rigen por sus Estatutos, por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, por la Ley General Presupuestaria, por las disposiciones sobre el régimen jurídico de las sociedades de capital y por las demás normas de carácter general que les sean aplicables. Su régimen de contratación es similar al de RO. Su gestión económico-financiera también es controlada por la IGAE.

En particular para RV, resulta de aplicación a los servicios ferroviarios de viajeros que han sido declarados OSP por parte de la Administración General del Estado o de alguna CCAA, el Reglamento (CE) N.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. Este Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes pueden intervenir en el transporte público de viajeros para garantizar que los servicios de interés general se presten con más frecuencia y que sean más seguros, con más calidad y más baratos que en condiciones de mercado.

²⁴ El Real Decreto 953/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, derogado por el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, establecía la adscripción a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

A cambio de ello, los operadores son compensados por los costes incurridos y se les conceden derechos exclusivos. En España se prestan servicios ferroviarios con financiación pública, bien por haber sido declarados OSP por acuerdo del Consejo de Ministros, o en virtud de contratos firmados entre RV y determinadas CCAA.

PRINCIPALES MAGNITUDES ECONÓMICAS DEL GRUPO RENFE

Según las cuentas anuales consolidadas de 2020, el resultado del ejercicio del Grupo Renfe ha supuesto pérdidas por 473 millones de euros, frente a los 101 millones de beneficios que obtuvo el Grupo en el ejercicio 2019. Por entidades, RV obtuvo pérdidas en 2020 por 414 millones, cuando en 2019 obtuvo beneficios por 104 millones; RO y RA obtuvieron beneficios en 2019 por 17 y 3 millones, respectivamente, que en 2020 se redujeron a 9 y 2 millones; RM obtuvo beneficios en 2019 por 4 millones y 43 millones de pérdidas en 2020; y RFM obtuvo en 2019 pérdidas por 8 millones que han aumentado hasta los 26 millones en 2020. En consecuencia, todas estas Entidades empeoraron sus resultados en 2020 respecto a 2019.

El importe neto de la cifra de negocios del Grupo se ha reducido en un 55,6 % en términos consolidados, pasando de los 2.559 millones de euros de 2019 a 1.136 millones en 2020. Por Entidades, destaca RV, para la que la disminución de la cifra de negocios fue del 59,9 % (de 2.309 millones a 927 millones), representando los importes y la caída más significativos en el Grupo; los ingresos correspondientes a la cifra de negocios de RFM de 2020 suman 597 millones (de los que 567 millones se facturaron a empresas del Grupo por lo que se eliminan en los estados consolidados), siendo en 2019 de 711 millones (677 millones facturados a empresas del Grupo)

Por el contrario, la cifra de otros ingresos de explotación del Grupo ha aumentado de 1.386 millones de euros en 2019 a 1.585 millones en 2020. En este epígrafe se incluyen principalmente las compensaciones a recibir por la prestación de servicios sujetos a OSP y los contratos celebrados con administraciones públicas. En RV la cifra de este epígrafe ha aumentado de 1.300 millones en 2019 a 1.526 millones en 2020.

Por lo que respecta a los gastos, los de personal y las amortizaciones se han mantenido sin cambios en ambos ejercicios, con unos importes a nivel consolidado de 952 y 372 millones de euros en 2019 y de 957 y 370 millones en 2020, respectivamente. Por el contrario, han disminuido los otros gastos de explotación en un 27,1 %, pasando de 2.530 millones a 1.844 millones entre ambos ejercicios; dentro de los otros gastos de explotación figuran conceptos como los suministros de energía de tracción (eléctrica o diésel), los cánones y servicios prestados por ADIF y los servicios prestados por terceros, entre ellos los servicios a bordo de los trenes comerciales o los de limpieza y seguridad.

Las principales variaciones en el balance de situación consolidado se han producido por el incremento de la deuda con entidades de crédito de 832 millones de euros en 2020, con un aumento del 19,8 % respecto al ejercicio 2019 (de 4.189 a 5.021 millones); el incremento de los fondos de tesorería en 435 millones (de 152 a 587 millones, el 284,8 %); y la variación en los saldos de deudores comerciales, al haberse incrementado en 176 millones los no corrientes y disminuido los corrientes en 417 millones.

A continuación, se recogen el balance de situación y la cuenta de resultados del Grupo Renfe de los ejercicios 2019 y 2020 y las cuentas de resultados individuales de RO, RV, RM, RFM y RA de esos mismos ejercicios.

BALANCE DE SITUACIÓN Y CUENTA DE RESULTADOS DEL GRUPO RENFE DE LOS EJERCICIOS 2019 Y 2020

(en miles de euros)

ACTIVO GRUPO RENFE	2020	2019
A) ACTIVO NO CORRIENTE	6.959.349	6.709.078
Inmovilizado intangible	50.820	44.061
Inmovilizado material	6.247.425	6.180.704
Inversiones inmobiliarias	283	303
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	139.934	145.207
Participaciones puestas en equivalencia	137.870	143.143
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	2.064	2.064
Inversiones financieras a largo plazo	204.810	198.156
Activos por impuesto diferido	2.640	3.328
Deudores comerciales no corrientes	313.437	137.319
B) ACTIVO CORRIENTE	1.949.733	1.933.899
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0	12
Existencias	117.922	114.649
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.225.499	1.642.902
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo	312.312	402.866
Sociedades puestas en equivalencia	16.881	13.127
Activos por impuesto corriente	10.033	15.181
Otros deudores	886.273	1.211.728
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	8.494	12.000
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	914	897
Otros activos financieros	7.580	11.103
Inversiones financieras a corto plazo	3.834	9.456
Créditos a terceros	3.501	9.170
Otros activos financieros	333	286
Periodificaciones a corto plazo	6.624	2.230
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	587.360	152.650
TOTAL ACTIVO	8.909.082	8.642.977

(en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO GRUPO RENFE	2020	2019
A) PATRIMONIO NETO	2.760.281	3.238.010
Fondos propios	2.745.467	3.218.801
Aportación patrimonial	3.450.337	3.450.337
Reservas	(231.531)	(332.189)
Resultado atribuido a la sociedad dominante	(473.339)	100.653
Ajustes por cambio de valor	425	271
Diferencias de conversión	(28)	0
Otros ajustes por cambio de valor	453	271
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	12.891	17.402
Socios externos	1.498	1.536
B) PASIVO NO CORRIENTE	4.046.195	3.634.362
Provisiones a largo plazo	96.217	94.398
Deudas a largo plazo	3.942.547	3.529.595
Deudas con entidades de crédito	3.898.169	3.480.621
Otros pasivos financieros	44.378	48.974
Deudas con entidades del grupo y asociadas a largo plazo	94	790
Otras deudas	94	790
Pasivos por impuesto diferido	7.337	9.579
C) PASIVO CORRIENTE	2.102.606	1.770.605
Provisiones a corto plazo	73.137	60.981
Deudas a corto plazo	1.327.229	788.523
Deudas con entidades de crédito	1.122.714	708.692
Otros pasivos financieros	204.515	79.831
Deudas con entidades del grupo y asociadas a corto plazo	1.120	2.390
Otras deudas	1.120	2.390
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	680.762	863.573
Proveedores a corto plazo	422.191	552.133
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia	94.775	86.249
Otros acreedores	163.796	225.191
Periodificaciones a corto plazo	20.358	55.138
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	8.909.082	8.642.977

(en miles de euros)

CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO PATRIMONIAL GRUPO RENFE	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	1.136.220	2.559.281
Trabajos realizados por la empresa para su activo	121.663	134.414
Aprovisionamientos	(91.663)	(100.225)
Consumo de mercaderías	(5.108)	(8.762)
Consumo de materias primas y otras materias auxiliares	(78.113)	(81.162)
Trabajos realizados por otras empresas	(8.951)	(11.850)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	509	1.549
Otros ingresos de explotación	1.584.987	1.385.675
Gastos de personal	(956.829)	(951.884)
Otros gastos de explotación	(1.844.267)	(2.529.709)
Amortización del inmovilizado	(370.256)	(371.833)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.021	686
Exceso de provisiones	372	3.971
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(15.454)	(9.369)
Deterioro y pérdidas	(2.026)	(788)
Resultado por enajenaciones y otras	(13.428)	(8.581)
Otros resultados	1	10.440
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(434.205)	131.447
Ingresos financieros	8.233	6.080
Gastos financieros	(46.109)	(42.272)
Diferencias de cambio	(68)	3.814
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(6.105)	(30)
Deterioro y pérdidas	(6.105)	(30)
RESULTADO FINANCIERO	(44.049)	(32.408)
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	3.750	13.785
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(474.504)	112.824
Impuesto sobre beneficios	1.127	(12.144)
RESULTADO DEL EJERCICIO	(473.377)	100.680
Resultado atribuido a socios externos	(38)	27
Resultado atribuido a la entidad dominante	(473.339)	100.653

**I. CUENTA DE RESULTADOS INDIVIDUALES DE LAS ENTIDADES DEL GRUPO RENFE.
EJERCICIOS 2019 Y 2020**

(en miles de euros)

CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO PATRIMONIAL RO	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	181.687	184.618
Trabajos realizados por la empresa para su activo	47	0
Otros ingresos de explotación	48.531	75.673
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	48.337	75.614
Subvenciones de explotación	194	59
Gastos de personal	(64.938)	(64.572)
Sueldos, salarios y asimilados	(52.090)	(52.955)
Cargas sociales	(13.076)	(12.644)
Provisiones	228	1.027
Otros gastos de explotación	(156.707)	(175.068)
Servicios exteriores	(155.769)	(174.218)
Tributos	(871)	(856)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(67)	6
Amortización del inmovilizado	(9.882)	(11.790)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	32	30
Exceso de provisiones	12	0
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	15.981	147
Resultados por enajenaciones y otras	15.981	147
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	14.763	9.038
Ingresos financieros	50.968	45.903
De participaciones en instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas	500	474
De participaciones en instrumentos de patrimonio de terceros	2.763	948
De valores negociables y otros instrumentos financieros en empresas del grupo y asociadas	46.910	43.447
De valores negociables y otros instrumentos financieros de terceros	795	1.034
Gastos financieros	(45.646)	(41.611)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(96)	(239)
Por deudas con terceros	(45.549)	(41.372)
Actualización de provisiones	(1)	0
Diferencias de cambio	(119)	3.847
Diferencias positivas de cambio	5.616	4.652
Diferencias negativas de cambio	(5.735)	(805)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(6.079)	0
Deterioros y pérdidas	(6.079)	0
RESULTADO FINANCIERO	(876)	8.139
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	13.887	17.177
Impuesto sobre beneficios	(4.580)	(556)
RESULTADO DEL EJERCICIO	9.307	16.621

(en miles de euros)

CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO PATRIMONIAL RV	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	926.728	2.309.030
Aprovisionamientos	(5.108)	(8.762)
Otros ingresos de explotación	1.525.517	1.300.301
Ingresos por servicios de transporte ferroviario sujetos a OSP	1.435.869	1.159.450
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	60.403	101.770
Otras subvenciones de explotación	29.245	39.081
Gastos de personal	(643.442)	(634.243)
Sueldos, salarios y asimilados	(494.782)	(495.646)
Cargas sociales	(149.947)	(144.960)
Provisiones	1.287	6.363
Otros gastos de explotación	(1.840.023)	(2.493.093)
Servicios exteriores	(1.840.516)	(2.490.066)
Tributos	(476)	(102)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	969	(2.925)
Amortización del inmovilizado	(314.534)	(313.377)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	664	331
Exceso de provisiones	327	3.107
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(32.522)	(10.834)
Deterioro y pérdidas	(2.026)	(788)
Resultados por enajenaciones y otras	(30.496)	(10.046)
Otros resultados	0	8.856
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(382.393)	161.316
Ingresos financieros	2.324	1.769
De participaciones en instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas	134	0
De valores negociables y otros instrumentos financieros en empresas del grupo y asociadas	87	226
De valores negociables y otros instrumentos financieros de terceros	2.103	1.543
Gastos financieros	(39.530)	(36.768)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(39.221)	(36.164)
Por deudas con terceros	(260)	(287)
Actualización de provisiones	(49)	(317)
RESULTADO FINANCIERO	(37.206)	(34.999)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(419.599)	126.317
Impuesto sobre beneficios	5.532	(21.856)
RESULTADO DEL EJERCICIO	(414.067)	104.461

(en miles de euros)

CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO PATRIMONIAL RM	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	166.745	201.107
Aprovisionamientos	(378)	(684)
Otros ingresos de explotación	8.309	10.724
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	8.235	10.718
Subvenciones de explotación	74	6
Gastos de personal	(67.287)	(70.861)
Sueldos, salarios y asimilados	(52.113)	(54.985)
Cargas sociales	(15.217)	(16.720)
Provisiones	43	844
Otros gastos de explotación	(125.483)	(147.036)
Servicios exteriores	(124.294)	(146.608)
Tributos	(1.135)	(424)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(54)	(4)
Amortización del inmovilizado	(21.633)	(22.028)
Exceso de provisiones	5	846
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(346)	6.738
Resultados por enajenaciones y otras	(346)	6.738
Otros resultados	0	1.584
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(40.068)	(19.610)
Ingresos financieros	1.015	1.434
De participaciones en instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas	911	1.281
De valores negociables y otros instrumentos financieros en empresas del grupo y asociadas	34	36
De valores negociables y otros instrumentos financieros de terceros	70	117
Gastos financieros	(2.965)	(2.750)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(2.834)	(2.702)
Por deudas con terceros	(123)	(46)
Actualización de provisiones	(8)	(2)
Diferencias de cambio	(3)	0
Diferencias negativas de cambio	(3)	0
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(1.232)	17.169
Deterioros y pérdidas	(1.232)	3
Resultados por enajenaciones	0	17.166
RESULTADO FINANCIERO	(3.185)	15.853
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(43.253)	(3.757)
Impuesto sobre beneficios	563	7.556
RESULTADO DEL EJERCICIO	(42.690)	3.799

(en miles de euros)

CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO PATRIMONIAL RFM	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	581.483	695.852
Trabajos realizados por la empresa para su activo	975	0
Aprovisionamientos	(77.226)	(78.929)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(77.735)	(80.478)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	509	1.549
Otros ingresos de explotación	15.955	15.475
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	15.947	15.618
Subvenciones de explotación	8	(143)
Gastos de personal	(162.555)	(166.379)
Sueldos, salarios y asimilados	(120.543)	(124.466)
Cargas sociales	(42.794)	(42.967)
Provisiones	782	1.054
Otros gastos de explotación	(370.837)	(466.055)
Servicios exteriores	(369.133)	(464.695)
Tributos	(1.510)	(1.330)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(194)	(30)
Amortización del inmovilizado	(19.700)	(19.536)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	325	325
Exceso de provisiones	12	0
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(7)	(24)
Resultados por enajenaciones y otras	(7)	(24)
Otros resultados	1	0
Ingresos excepcionales	1	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(31.574)	(19.271)
Ingresos financieros	7.894	8.901
De participaciones en instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas	7.831	8.847
De valores negociables y otros instrumentos financieros en empresas del grupo y asociadas	26	30
De valores negociables y otros instrumentos financieros de terceros	37	24
Gastos financieros	(2.560)	(2.472)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	(2.446)	(2.231)
Por deudas con terceros	(94)	(236)
Actualización de provisiones	(20)	(5)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(26)	(30)
Deterioros y pérdidas	(26)	(30)
RESULTADO FINANCIERO	5.308	6.399
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(26.266)	(12.872)
Impuesto sobre beneficios	548	5.200
RESULTADO DEL EJERCICIO	(25.718)	(7.672)

(en miles de euros)

CUENTA DEL RESULTADO ECONÓMICO PATRIMONIAL RA	2020	2019
Importe neto de la cifra de negocios	14.978	16.152
Otros ingresos de explotación	1.518	390
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	1.518	390
Gastos de personal	(535)	(463)
Sueldos, salarios y asimilados	(454)	(461)
Cargas sociales	(81)	(76)
Provisiones	0	74
Otros gastos de explotación	(8.145)	(8.062)
Servicios exteriores	(8.125)	(8.015)
Tributos	(30)	(35)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	10	(12)
Amortización del inmovilizado	(5.441)	(4.377)
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	404	361
Resultados por enajenaciones y otras	404	361
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	2.779	4.001
Ingresos financieros	9	13
De participaciones en instrumentos de patrimonio en empresas del grupo y asociadas	9	13
RESULTADO FINANCIERO	9	13
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	2.788	4.014
Impuesto sobre beneficios	(328)	(1.325)
RESULTADO DEL EJERCICIO	2.460	2.689

NORMATIVA COVID-19 CON IMPACTO EN LA ACTIVIDAD FERROVIARIA

El 30 de enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS) declaró que el brote de coronavirus (COVID-19) constituía una situación de emergencia de salud pública de preocupación internacional; posteriormente, el 11 de marzo de 2020, elevó la situación de emergencia, declarando oficialmente la situación de pandemia internacional.

En marzo de 2020, para hacer frente a la pandemia generada por el brote del COVID-19, en España se dictó la siguiente normativa:

- 1) El Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en vigor desde su publicación en el BOE el mismo día 14 de marzo, que recoge en su artículo 14.2 las siguientes medidas en materia de transporte ferroviario de viajeros:
 - Servicios ferroviarios de transporte público de viajeros no sometidos a contrato público u OSP: reducción de la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %.
 - Servicios ferroviarios de transporte público de viajeros de competencia estatal sometidos a contrato público u OSP: reducción de la oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:
 - o Servicios ferroviarios de media distancia y de media distancia AVANT: un 50 %.
 - o Servicios ferroviarios de cercanías: se mantiene su oferta de servicios.
 - Se establece la obligación de que los operadores de transporte realicen una limpieza diaria de los vehículos, de acuerdo con las recomendaciones del Ministerio de Sanidad.
 - En aquellos servicios en los que el billete otorga una plaza sentada, los operadores de transporte tomarán las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Se establece, asimismo, que, por resolución del MITMA, se podrán modificar los porcentajes de reducción de los servicios referidos y establecer condiciones específicas.

- 2) Posteriormente, mediante la Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros, se establece un nuevo ajuste de los servicios mencionados, si bien precisando que los porcentajes de reducción podrían ser modificados por el operador por causa justificada, teniendo en cuenta que, en todo caso, debían adoptarse las medidas necesarias para procurar la máxima separación posible entre los pasajeros:
 - Servicios ferroviarios de transporte público de viajeros no sometidos a contrato público u OSP, previstos en el artículo 14.2.a) del Real Decreto 463/2020: reducción de la oferta total de operaciones en, al menos, un 70 %.
 - Servicios ferroviarios de transporte público de viajeros de competencia estatal sometidos a contrato público u OSP: reducción de la oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:

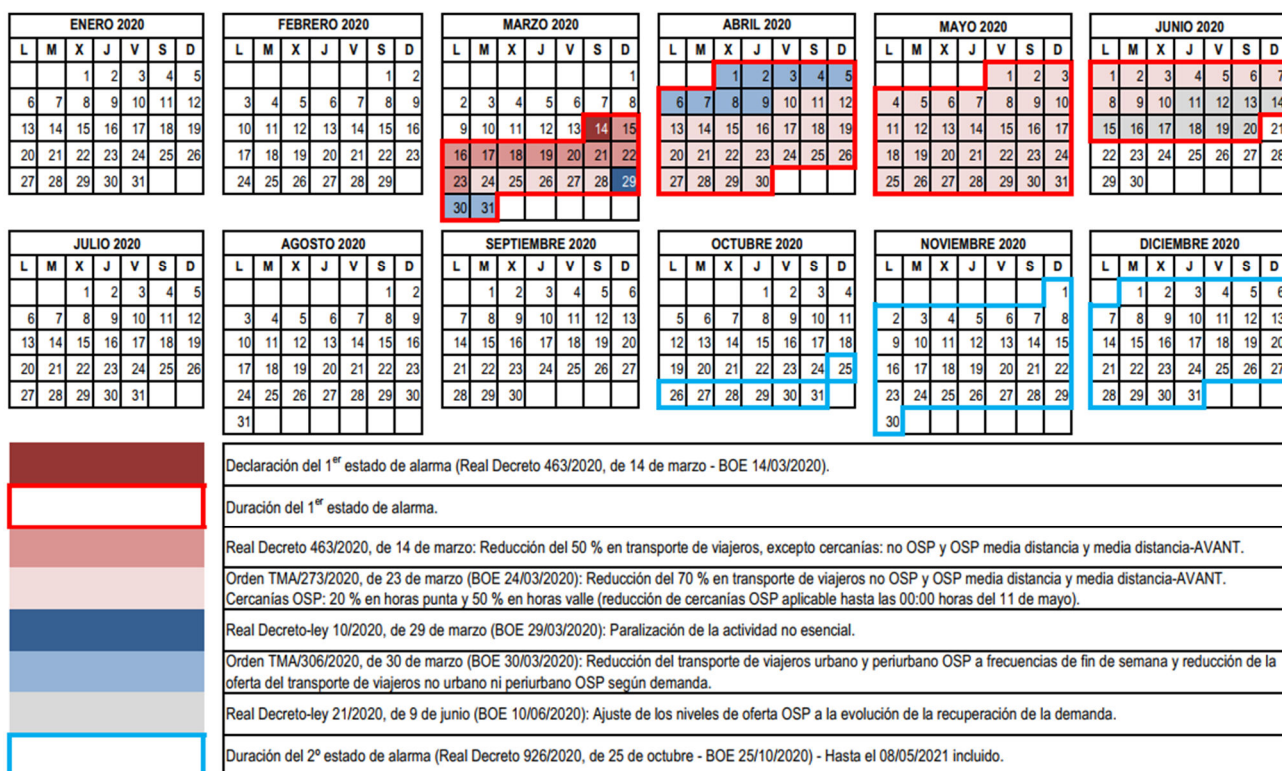
- Servicios ferroviarios de media distancia y de media distancia AVANT: un 70 %.
 - Servicios ferroviarios de cercanías: un 20 % en horas punta y un 50 % en horas valle²⁵.
- Servicios ferroviarios de transporte público de viajeros de competencia autonómica o local sometidos a contrato público u OSP: se establece que las autoridades competentes deberían reducir el porcentaje máximo de prestación, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar el acceso a los puestos de trabajo y servicios básicos.
- 3) La Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros durante la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020 (en el que se reguló un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no prestaran servicios esenciales entre el 29 de marzo y el 9 de abril de 2020, ambos inclusive), establece lo siguiente:
- Servicios ferroviarios de transporte público de viajeros de ámbito urbano y periurbano, sometidos a contrato público u OSP, o sean de titularidad pública: reducción de su oferta de servicios y frecuencias hasta alcanzar niveles de prestación similares a los de fin de semana, considerando la necesidad de acceso al puesto de trabajo del personal ocupado en los servicios esenciales y el acceso de los ciudadanos a los servicios básicos. Esta reducción será de aplicación para el periodo de vigencia del Real Decreto-ley 10/2020.
 - Servicios de transporte de viajeros de carácter no urbano ni periurbano, sometidos a contrato público u OSP: ajuste de su oferta a las necesidades específicas de la demanda, reduciéndolos todo lo posible en el marco de lo dispuesto por la Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por los operadores o las administraciones competentes al respecto. Dicho ajuste se hará, en su caso, a la mayor brevedad posible.
- 4) La Orden TMA/400/2020, de 9 de mayo, por la que se establecen las condiciones a aplicar en la fase I de la desescalada en materia de movilidad y se fijan otros requisitos para garantizar una movilidad segura, estableció, además de la recuperación progresiva de los servicios de cercanías, limitaciones a la ocupación de las plazas de viajeros, fijándose una ocupación de la mitad de las plazas sentadas disponibles hasta la finalización del estado de alarma.
- 5) A las 00:00 horas del 21 de junio de 2020 perdió su vigencia el estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020. Para regular el nivel de servicios ferroviarios a partir de ese momento, el Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, había fijado que en los servicios ferroviarios de transporte público de viajeros de competencia estatal que estén sujetos a un contrato público o a OSP los operadores deberían ajustar los niveles de oferta a la evolución de la recuperación de la demanda, evitándose las aglomeraciones, así como respetar las medidas adoptadas por los órganos competentes sobre el volumen de ocupación de vehículos y trenes. Correspondió al titular de la Dirección General de Transporte Terrestre adecuar la oferta de estos servicios para garantizar su correcto funcionamiento.
- 6) Posteriormente, el Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, declaró nuevamente el estado de alarma en todo el territorio nacional como consecuencia de la subida de la incidencia de contagio del COVID-19, que fue prorrogado hasta el 8 de mayo de 2021. Entre las medidas tomadas,

²⁵ La reducción de los servicios de cercanías estuvo vigente hasta el 10 de mayo de 2020, ya que la Orden TMA/400/2020, de 9 de mayo, estableció que los servicios ferroviarios de cercanías de competencia estatal fueran aumentando su oferta progresivamente hasta recuperar el 100 % de los mismos, teniendo en cuenta la necesidad de ajustar la oferta de servicios a la demanda previsible y procurar la máxima separación posible entre los pasajeros.

figura la restricción de la entrada y salida de personas del territorio de cada comunidad autónoma y de cada ciudad con Estatuto de autonomía, salvo para aquellos desplazamientos adecuadamente justificados, lo que volvió a limitar la demanda de transporte ferroviario interprovincial. Este Real Decreto no estableció reducciones en la prestación de los servicios ferroviarios de viajeros.

- 7) Adicionalmente, la Generalitat de Cataluña aprobó la Resolución SLT/747/2020, de 17 de marzo, por la que se adoptan medidas complementarias en el ámbito del transporte público de viajeros por SARS-CoV-2, que estableció que, con el fin de adecuar la capacidad de los medios de transporte público a la demanda previsible, los servicios ferroviarios que transcurren íntegramente por el territorio de Cataluña, tanto interurbanos como urbanos, aplicarían una reducción de la frecuencia horaria de servicio en día laborable de entre un 33 % y un 67 % dependiendo de las necesidades específicas de cada operador.

En el siguiente gráfico se detalla el calendario con las fechas de las normas descritas y los periodos de vigencia señalados:



Fuente: Elaboración propia por el Tribunal de Cuentas.

TRAMITACIÓN INTERNA Y PROCEDIMIENTOS APLICADOS EN LA FISCALIZACIÓN

Tramitación interna de la fiscalización

En su reunión de 25 de marzo de 2021, el Pleno del Tribunal aprobó el inicio del procedimiento fiscalizador, según lo establecido en el artículo 3.b) de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, y siguiendo lo dispuesto al efecto en las Normas de Fiscalización del Tribunal, aprobadas por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su reunión de 23 de diciembre de 2013.

Las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo la fiscalización fueron aprobadas por el Pleno en su sesión de 30 de septiembre de 2021.

Procedimientos aplicados en la fiscalización

Las comprobaciones de la fiscalización se han llevado a cabo sobre la información y documentación obrante en el Tribunal de Cuentas y sobre la aportada por RO y sus filiales. Durante la fiscalización se han realizado todas las pruebas y comprobaciones que se han considerado necesarias para dar cumplimiento a los objetivos anteriormente señalados, utilizando los procedimientos y técnicas habituales de auditoría; en particular, se han aplicado las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas.

Al haberse desarrollado las actuaciones fiscalizadoras en el contexto de la pandemia por COVID-19, los trabajos de fiscalización se han desarrollado en la sede del Tribunal, habiéndose utilizado herramientas telemáticas para la comunicación con los interlocutores de las entidades fiscalizadas.

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RO

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Prestación servicios al Grupo	184,62	181,69	(2,93)
Proyecto Haramain	56,21	30,42	(25,79)
Ingresos varios	18,92	34,28	15,36
TOTAL INGRESOS	259,75	246,39	(13,36)
Personal	65,01	65,27	0,26
Servicios ADIF	12,03	12,06	0,03
Vigilancia de edificios y trenes	57,96	59,44	1,48
Gasto proyecto Haramain	32,46	20,31	(12,15)
Alquiler y mantenimiento equipos informáticos	23,89	21,37	(2,52)
Publicidad y propaganda	17,43	11,00	(6,43)
Resto de servicios del exterior e intragrupo	26,88	34,39	7,51
TOTAL GASTOS	235,66	223,84	(11,82)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	24,09	22,55	(1,54)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	11,79	9,98	(1,81)
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	12,30	12,57	0,27
Ingresos financieros	9,22	11,99	2,77
Gastos financieros	1,08	12,86	11,78
Resultado financiero	8,14	(0,87)	(9,01)
Resultado de ejercicios anteriores	(3,26)	2,19	5,45
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	17,18	13,89	(3,29)
Impuesto sobre beneficios	0,56	4,58	4,02
RESULTADO	16,62	9,31	(7,31)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

El 73,7 % de los ingresos obtenidos por RO en 2020 corresponden a ingresos derivados de la prestación de servicios a sus filiales. Estos servicios pueden ser servicios directos cuya contratación se efectúa por RO (de vigilancia y seguridad, sistemas de información y publicidad) y son imputados a cada una de las sociedades en función de su utilización o servicios corporativos de apoyo a la gestión prestados de forma centralizada (recursos humanos, económico-financieros, seguridad en la circulación, etc.) y son facturados mediante criterios amparados por los contratos formalizados de prestación del servicio.

En el resto de los ingresos de RO se incluyen los procedentes del proyecto del tren de alta velocidad (AV) en Arabia Saudí entre Medina y La Meca (Proyecto Haramain), en el que RO opera comercialmente la línea. Como desde marzo de 2020 se suspendieron los servicios comerciales, los ingresos por este concepto disminuyeron desde 56 millones en 2019 a 30 millones en 2020. Otros conceptos de ingresos de RO son los obtenidos de los cursos de formación de maquinistas impartidos en la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones de RO (10 millones en 2019 y 8 millones en 2020) y los procedentes del contrato de asesoramiento en el diseño, planificación y construcción del ferrocarril de AV en Texas entre Dallas y Houston (4 y 3 millones, respectivamente).

Los gastos de gestión de RO de 2020 fueron de 224 millones, tras haberse reducido en 12 millones respecto a 2019. Las principales reducciones en los gastos se produjeron en los del proyecto en Arabia Saudí y en los de publicidad y propaganda.

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RFM

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Mantenimiento y reparación intragrupo	543,63	451,49	(92,14)
Grandes reparaciones y otros trabajos al Grupo	133,50	115,92	(17,58)
Mantenimiento y reparación a terceros	17,76	14,08	(3,68)
Ingresos de la actividad	694,89	581,49	(113,40)
Ingresos varios	16,49	15,77	(0,72)
TOTAL INGRESOS	711,38	597,26	(114,12)
Personal	165,99	162,31	(3,68)
Servicios ADIF	1,11	1,12	0,01
Consumos de materiales	78,93	77,23	(1,70)
Servicios intragrupo	37,68	37,14	(0,54)
Reparación y conservación instalaciones fijas	20,87	21,55	0,68
Mantenimiento del material	381,47	283,94	(97,53)
Resto de servicios	29,77	29,18	(0,59)
TOTAL GASTOS	715,82	612,47	(103,35)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	(4,44)	(15,21)	(10,77)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	19,58	19,74	0,16
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	(24,02)	(34,95)	(10,93)
Ingresos financieros	8,90	7,89	(1,01)
Gastos financieros	2,50	2,59	0,09
Resultado financiero	6,40	5,30	(1,10)
Resultado de ejercicios anteriores	4,75	3,38	(1,37)
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(12,87)	(26,27)	(13,40)
Impuesto sobre beneficios	(5,20)	(0,55)	4,65
RESULTADO	(7,67)	(25,72)	(18,05)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe

El 95 % de los ingresos de RFM en 2019 y 2020 corresponden a facturación a las empresas del Grupo. Los ingresos por prestación de servicios a las empresas del Grupo Renfe suman 677 millones en 2019 y 567 millones en 2020, sobre un total de ingresos de 711 y 597 millones respectivamente.

Los gastos de gestión de RFM de 2020 fueron de 612 millones, tras haberse reducido en 103 millones respecto a 2019. Las principales reducciones en los gastos se produjeron en mantenimiento del material, al haber disminuido la actividad desarrollada por los trenes del resto de sociedades del Grupo.

Cuenta de resultados de gestión de RV

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Títulos de transporte	2.308,99	929,09	(1.379,90)
Servicio público	797,62	402,06	(395,56)
Servicio comercial	1.511,37	527,03	(984,34)
Convenios específicos CCAA	35,78	21,76	(14,02)
Compensación prestación servicio cercanías y media distancia	1.168,76	1.432,10	263,34
Ingresos varios/Resto de ingresos	85,53	65,87	(19,66)
TOTAL INGRESOS	3.599,06	2.448,82	(1.150,24)
Personal	641,53	639,32	(2,21)
Energía de tracción	241,25	174,59	(66,66)
Cánones	1.255,63	863,46	(392,17)
Servicios ADIF	8,99	9,21	0,22
Servicios intragrupo	648,97	554,95	(94,02)
Mantenimiento de material (sin intragrupo)	34,48	46,48	12,00
Servicios a bordo	70,06	23,45	(46,61)
Resto de servicios	240,80	177,90	(62,90)
TOTAL GASTOS	3.141,71	2.489,36	(652,35)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	457,35	(40,54)	(497,89)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	324,38	347,23	22,85
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	132,97	(387,77)	(520,74)
Ingresos financieros	1,77	2,32	0,55
Gastos financieros	36,77	39,53	2,76
Resultado financiero	(35,00)	(37,21)	(2,21)
Resultado de ejercicios anteriores	19,49	5,37	(14,12)
Resultados excepcionales	8,86	0,00	(8,86)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	126,32	(419,61)	(545,93)
Impuesto sobre beneficios	21,86	(5,53)	(27,39)
RESULTADO	104,46	(414,08)	(518,54)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

Cuenta de resultados de gestión de los SSCC

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Títulos de transporte	1.511,37	527,03	(984,34)
Ingresos varios/Resto de ingresos	88,23	49,61	(38,62)
TOTAL INGRESOS	1.599,60	576,64	(1.022,96)
Personal	117,20	114,42	(2,78)
Energía de tracción	105,50	65,90	(39,60)
Cánones	549,77	277,41	(272,36)
Servicios del exterior	153,04	62,39	(90,65)
Mantenimiento de trenes	282,78	198,22	(84,56)
Seguridad	1,42	1,26	(0,16)
Otros gastos	84,28	65,55	(18,73)
Gastos indirectos y de estructura	86,61	90,26	3,65
TOTAL GASTOS	1.380,60	875,41	(505,19)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	219,00	(298,77)	(517,77)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	97,73	114,59	16,86
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	121,27	(413,36)	(534,63)
Gastos financieros	13,26	13,26	0,00
Gastos excepcionales	(25,02)	(4,02)	21,00
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	133,03	(422,60)	(555,63)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

Cuenta de resultados de gestión de las OSP

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Títulos de transporte	797,62	402,06	(395,56)
Convenios con CCAA y Plan de Acción de Cataluña	35,78	21,76	(14,02)
Resto de Ingresos	64,22	58,45	(5,77)
Compensación prestación servicios cercanías y media distancia	1.168,76	1.432,10	263,34
TOTAL INGRESOS	2.066,38	1.914,37	(152,01)
Personal	344,43	348,36	3,93
Energía de tracción	135,75	108,69	(27,06)
Cánones	705,86	586,05	(119,81)
Servicios del exterior	149,33	140,61	(8,72)
Mantenimiento de trenes	212,36	207,37	(4,99)
Seguridad	49,53	50,97	1,44
Otros gastos	85,24	79,14	(6,10)
Gastos indirectos y de estructura	148,36	144,68	(3,68)
TOTAL GASTOS	1.830,86	1.665,87	(164,99)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	235,52	248,50	12,98
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	215,42	225,33	9,91
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	20,10	23,17	3,07
Gastos financieros	21,61	23,85	2,24
Gastos excepcionales	(4,50)	(3,99)	0,51
RESULTADO	2,99	3,31	0,32
Ajustes por cambio de criterios o por auditoría IGAE	(9,71)	(0,31)	9,40
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(6,72)	3,00	9,72

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

Cuenta de resultados de gestión de las OSP por administración competente de 2020²⁶

(en millones de euros)

CONCEPTO	AGE	Cataluña	Otras CCAA	Suma
Títulos de transporte	295,60	106,37	0,09	402,06
Convenios con CCAA y Plan de Acción de Cataluña		19,36	2,40	21,76
Resto de Ingresos	44,37	12,98	1,10	58,45
Compensación prestación servicios cercanías y media distancia	1.108,39	323,71		1.432,10
TOTAL INGRESOS	1.448,36	462,42	3,59	1.914,37
Personal	275,32	72,45	0,60	348,36
Energía de tracción	77,44	31,18	0,07	108,69
Cánones	444,00	141,15	0,90	586,05
Servicios del exterior	89,41	50,37	0,83	140,61
Mantenimiento de trenes	160,28	46,78	0,31	207,37
Seguridad	34,05	16,88	0,04	50,97
Otros gastos	72,07	6,90	0,15	79,14
Gastos indirectos y de estructura	116,55	27,83	0,31	144,68
TOTAL GASTOS	1.269,12	393,54	3,21	1.665,87
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	179,24	68,88	0,38	248,50
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	164,70	60,38	0,25	225,33
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	14,54	8,50	0,13	23,17
Gastos financieros	15,61	8,37	(0,13)	23,85
Gastos excepcionales	(4,93)	(0,44)	1,38	(3,99)
RESULTADO	3,86	0,57	(1,12)	3,31
Ajustes por cambio de criterios o por auditoría IGAE	(0,24)	(0,07)		(0,31)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	3,62	0,50	(1,12)	3,00

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

²⁶ Esta cuenta de resultados de gestión se ha elaborado a partir de los datos del informe de gestión consolidado, adaptando su estructura a la cuenta de gestión general de RV.

RV - DATOS MENSUALES DE VIAJEROS Y CIRCULACIONES DE SSCC POR TIPOS DE SERVICIOS – EJERCICIOS 2019 Y 2020

Datos mensuales de viajeros de SSCC - 2019 y 2020

(en miles)

Mes	2019				2020				% variación en el total
	Alta velocidad	Larga distancia	Turísticos	Total	Alta velocidad	Larga distancia	Turísticos	Total	
Enero	1.572	844	4	2.419	1.680	852	3	2.534	4,8
Febrero	1.652	806	0	2.458	1.751	845	0	2.596	5,6
Marzo	1.908	963	0	2.871	816	428	0	1.245	(56,7)
Abril (1)	1.901	1.030	1	2.932	(13)	7	0	(6)	(100,2)
Mayo	2.016	1.043	3	3.062	70	59	0	129	(95,8)
Junio	2.013	1.100	4	3.118	279	176	0	455	(85,4)
Julio	2.018	1.241	1	3.260	659	414	0	1.073	(67,1)
Agosto	1.706	1.199	1	2.906	571	420	0	991	(65,9)
Septiembre	1.941	1.044	3	2.988	525	320	0	845	(71,7)
Octubre	2.016	990	3	3.009	428	269	0	696	(76,9)
Noviembre	1.828	906	0	2.735	358	204	0	562	(79,4)
Diciembre	1.802	980	3	2.785	478	289	0	766	(72,5)
Suma	22.373	12.146	24	34.542	7.603	4.283	3	11.888	(65,6)

(1) Los datos de viajeros aportados por RV por meses se corresponden con los de billetes vendidos para el mes menos los ajustes del mes anterior, lo que justifica la existencia de un dato negativo en abril de 2020 en AV, al haberse regularizado en este mes gran parte de los billetes no usados en marzo de 2020.

Fuente: Elaboración propia con los datos facilitados por la Entidad.

Datos mensuales de circulaciones de SSCC - 2019 y 2020

(en miles)

Mes	2019				2020				% variación en el total
	Alta velocidad	Larga distancia	Turísticos	Total	Alta velocidad	Larga distancia	Turísticos	Total	
Enero	5.687	4.683	12	10.382	5.437	4.528	11	9.975	(3,9)
Febrero	5.363	4.298	0	9.661	5.010	4.336	0	9.346	(3,3)
Marzo	5.834	4.707	2	10.543	3.923	3.263	0	7.186	(31,8)
Abril	5.571	4.546	10	10.127	910	1.241	0	2.151	(78,8)
Mayo	5.669	4.578	20	10.267	931	1.235	0	2.166	(78,9)
Junio	5.752	4.637	35	10.424	1.170	1.360	0	2.529	(75,7)
Julio	5.577	4.815	21	10.413	2.245	2.116	0	4.361	(58,1)
Agosto	5.161	4.704	26	9.891	2.450	2.219	0	4.668	(52,8)
Septiembre	5.612	4.681	27	10.320	2.596	2.169	0	4.765	(53,8)
Octubre (1)	6.237	4.461	34	10.732	3.596	2.822	0	6.418	(40,2)
Noviembre	5.935	4.453	3	10.391	2.684	2.261	0	4.945	(52,4)
Diciembre (2)	5.648	2.949	16	8.613	2.693	2.344	0	5.037	(41,5)
Suma	68.046	53.512	206	121.764	33.644	29.894	11	63.549	(47,8)

(1)- Los datos de octubre de 2020 incluyen ajustes de errores por incidencias de meses anteriores.

(2)- El dato de larga distancia de 2019 incluye ajustes de errores detectados en meses anteriores (-1.317), lo que explica la caída registrada.

Fuente: Elaboración propia con los datos facilitados por la Entidad.

**RV - DATOS MENSUALES DE VIAJEROS Y CIRCULACIONES DE SERVICIOS DECLARADOS
OSP POR TIPOS- EJERCICIOS 2019 Y 2020**

Datos mensuales de viajeros de OSP - 2019 y 2020

(en miles)

Mes	2019				2020				% variación en el total
	Cercanías	Media distancia	Avant	Total	Cercanías	Media distancia	Avant	Total	
Enero	36.407	1.704	696	38.807	36.133	1.768	735	38.636	(0,4)
Febrero	36.857	1.780	687	39.324	37.989	1.835	745	40.570	3,2
Marzo	42.434	1.985	786	45.205	19.228	1.030	372	20.630	(54,4)
Abril	37.077	2.179	765	40.021	3.638	170	16	3.823	(90,4)
Mayo	39.535	2.190	858	42.583	7.068	328	32	7.428	(82,6)
Junio	36.388	1.987	744	39.119	15.990	419	89	16.499	(57,8)
Julio	34.906	2.222	716	37.844	20.045	991	296	21.331	(43,6)
Agosto	26.570	1.956	556	29.083	15.852	990	191	17.034	(41,4)
Septiembre	35.196	2.147	768	38.111	20.345	1.052	252	21.649	(43,2)
Octubre	42.013	2.109	848	44.970	21.269	1.081	258	22.608	(49,7)
Noviembre	38.483	2.072	767	41.322	20.047	811	207	21.065	(49,0)
Diciembre	37.313	1.926	685	39.925	21.171	855	224	22.250	(44,3)
Suma	443.178	24.257	8.877	476.313	238.776	11.330	3.418	253.524	(46,8)

Fuente: Elaboración propia con los datos facilitados por la entidad.

Datos mensuales de circulaciones de OSP - 2019 y 2020

(en miles)

Mes	2019				2020				% variación en el total
	Cercanías	Media distancia	Avant	Total	Cercanías	Media distancia	Avant	Total	
Enero	118.652	18.908	3.063	140.623	116.500	19.309	3.061	138.870	(1,2)
Febrero	107.712	17.228	2.824	127.764	112.938	18.650	2.988	134.576	5,3
Marzo	118.123	18.825	3.061	140.009	111.604	15.439	2.450	129.493	(7,5)
Abril	113.269	18.434	2.972	134.675	66.042	5.903	843	72.788	(46,0)
Mayo	119.761	19.243	3.085	142.089	93.761	6.162	862	100.785	(29,1)
Junio	119.628	18.590	2.979	141.197	103.334	7.526	1.077	111.937	(20,7)
Julio	118.896	18.977	3.121	140.994	107.191	11.544	1.713	120.448	(14,6)
Agosto	113.107	18.456	2.900	134.463	100.892	11.725	1.724	114.341	(15,0)
Septiembre	119.644	18.002	3.006	140.652	105.245	11.831	1.742	118.818	(15,5)
Octubre	126.967	19.230	3.176	149.373	109.104	12.539	1.850	123.493	(17,3)
Noviembre	117.307	18.502	2.973	138.782	105.761	11.976	1.824	119.561	(13,8)
Diciembre	110.069	18.556	2.883	131.508	103.866	12.423	1.856	118.145	(10,2)
Suma	1.403.135	222.951	36.043	1.662.129	1.236.237	145.027	21.990	1.403.255	(15,6)

Fuente: Elaboración propia con los datos facilitados por la Entidad.

ÁREAS DE NEGOCIO DE RM Y DETALLE DE SU MATERIAL RODANTE A 31-12-2020

La actividad de RM se estructura en las siguientes áreas de negocio:

- Automóvil: Mercado especializado en el transporte de automóviles terminados en vagones especializados y de piezas y componentes de automoción en caja móvil/contenedor. Se trata de un mercado tanto doméstico como internacional.
- Intermodal: Mercado especializado en el transporte de contenedores, cajas móviles y semirremolques, mediante trenes cliente (*block train*) y servicios multicliente.
- Multiproducto: Mercado especializado en el transporte de graneles sólidos (cemento, clínker, carbón, etc.), graneles líquidos (químicos, etanol, etc.), madera, materiales de construcción, transportes excepcionales en vagones especializados y mercancías paletizadas.
- Siderúrgicos: Mercado especializado en el transporte de productos siderúrgicos (bobinas, alambrón, chatarra, carril, tubería, etc.) en vagones especializados. Está en relación directa con la industria del automóvil.
- Ancho métrico: Mercado especializado en el servicio intermodal de transporte ferroviario a través de la red de ancho métrico (bobinas, aluminio, sosa a granel, arena de sílice). Esta área de negocios se ha integrado en diciembre de 2020 en el área de siderúrgicos, ya que su actividad era similar. Es el área con menor peso en la actividad de la compañía.

Para desarrollar su actividad, RM contaba, a 31 de diciembre de 2020, con el siguiente material rodante:

- 252 locomotoras, de las que 96 eran de motor diésel y 156 eléctricas²⁷. Por tipo de vía en la que pueden circular, 25 locomotoras eran para ancho métrico, 218 para ancho ibérico y 9 para ancho internacional.
- 10.021 vagones, de los que 552 eran para uso en la red de ancho métrico, 100 para el área de negocios de automóvil, 2.762 para intermodal, 4.349 para multiproducto y 2.258 para siderúrgicos.

²⁷ Nueve de las locomotoras eléctricas adquiridas entre 1969 y 1978 estaban fuera de explotación.

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RM

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Ingresos de tráfico	201,46	166,89	(34,57)
Otros ingresos	18,25	8,36	(9,89)
TOTAL INGRESOS	219,71	175,25	(44,46)
Personal	71,51	67,98	(3,53)
Energía de tracción	36,58	23,28	(13,30)
Cánones	5,66	5,23	(0,43)
Servicios ADIF	19,65	13,79	(5,86)
Servicios intragrupo	51,38	47,18	(4,20)
Tráfico de mercancías en puertos y terminales	16,12	15,23	(0,89)
Resto de servicios	19,02	20,48	1,46
TOTAL GASTOS	219,92	193,17	(26,75)
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	(0,21)	(17,92)	(17,71)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	22,59	22,04	(0,55)
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	(22,80)	(39,96)	(17,16)
Ingresos financieros	18,60	1,01	(17,59)
Gastos financieros	2,75	4,20	1,45
Resultado financiero	15,85	(3,19)	(19,04)
Resultado de ejercicios anteriores	1,61	(0,10)	(1,71)
Resultados excepcionales	1,58	0,00	(1,58)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(3,76)	(43,25)	(39,49)
Impuesto sobre beneficios	(7,56)	(0,56)	7,00
RESULTADO RENFE MERCANCIAS	3,80	(42,69)	(46,49)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

La principal actividad de RM es el transporte de mercancías, de la que se derivaron el 91,7 % de los ingresos en 2019 y el 95,2 % en 2020. Los otros ingresos de explotación proceden, fundamentalmente, de alquileres y cánones y de convenios con ADIF. Los ingresos por tráfico de mercancías disminuyeron un 17,2 %, pasando de 201,5 millones en 2019 a 166,9 millones en 2020. Si se excluye la reducción en los ingresos a causa de la minoración del transporte de carbón, la disminución de los ingresos se habría reducido en un 15,1 %, cuya principal causa está en la menor actividad como consecuencia del COVID-19. En todo caso, este descenso es algo inferior al experimentado en la actividad medida en tonelada neta-kilómetro (18,7 %), habiéndose producido, por tanto, una ligera subida de los precios medios cobrados por los servicios.

Por áreas de actividad, las mayores caídas en los ingresos afectaron a los productos siderúrgicos, con una reducción del 33,3 %, lo que supone la mitad de la disminución de los ingresos totales. El descenso en automóvil y multiproducto, con un 24,2 % y un 21,5 %, respectivamente, también fue significativo. Por el contrario, el mercado intermodal, el área de negocio que más ingresos genera, fue la que menos redujo sus ingresos, solo un 3,5 %. Como puede observarse, la mayor caída en los ingresos se produjo en las áreas más afectadas por la reducción de actividad. Los meses en los que más se redujeron los ingresos de RM fueron abril y mayo, un 40 %.

En cuanto a los gastos, en 2020 se registró una reducción interanual de 26,8 millones de euros, un 12,1 % respecto a 2019. Este porcentaje es algo inferior al que se produjo en los ingresos. Las mayores reducciones en los gastos se dieron en la energía de tracción (un 36,4 %) y en los servicios ADIF (un 29,8 %) por la disminución de los tráficos. Los gastos de personal, amortización y servicios intergrupo también se redujeron, pero en menor porcentaje que la media.

MATERIAL RODANTE PROPIEDAD DE RA

Para desarrollar su actividad de arrendamiento de equipos, RA contaba, a 31 de diciembre de 2020, con el siguiente material rodante:

- 31 automotores (trenes de viajeros aptos para circular por la red de ancho ibérico o convencional), todos de la serie 592, de tracción diésel y con una capacidad de 200 plazas por unidad. De ellos, 24 (el 77 %) se encontraban alquilados a Comboios de Portugal, E.P.E. a fin de 2020²⁸. Este contrato comprende también los servicios de mantenimiento de los trenes.
- 77 locomotoras, de las que 66 son aptas para circular por ancho ibérico, 8 por ancho métrico y 3 por ancho UIC o internacional. Estas locomotoras se alquilan a distintos operadores a través de contratos de arrendamiento de diferente duración. La renta por arrendamiento consta de una cuota fija y otra variable en función de los km recorridos.
- 2.077 vagones, de los que 1.646 son aptos para circular por ancho ibérico y 431 por ancho métrico. Al igual que las locomotoras, se alquilan a distintos operadores a través de contratos de arrendamiento de diferente duración, teniendo los precios del alquiler una parte fija y otra variable, únicamente aplicable si se supera un número determinado de km recorridos.

²⁸ El contrato inicial es de diciembre de 2010 y comprendía el arrendamiento de 17 automotores. Actualmente, y hasta el 31 de diciembre de 2022, está en vigor una adenda al contrato original firmada en enero de 2019. En 2021 se ha retirado un automotor del servicio, por lo que el número de los trenes alquilados ha pasado a 23.

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN DE RA

(en millones de euros)

CONCEPTO	2019	2020	Diferencia
Contrato Agencia intragrupo	0,61	0,04	(0,57)
Alquiler de material rodante a terceros	15,38	14,89	(0,49)
Ingresos de la actividad	15,99	14,93	(1,06)
Ingresos varios	0,91	2,04	1,13
TOTAL INGRESOS	16,90	16,97	0,07
Personal	0,53	0,54	0,01
Cánones y servicios ADIF (excepto energía)	0,23	0,29	0,06
Materiales y servicios del exterior e intragrupo	7,77	7,78	0,01
TOTAL GASTOS	8,53	8,61	0,08
RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIÓN, INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	8,37	8,36	(0,01)
Amortizaciones y retiros del inmovilizado	4,54	5,56	1,02
RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	3,83	2,80	(1,03)
Ingresos financieros	0,01	0,01	0,00
Gastos financieros	0,00	0,00	0,00
Resultado financiero	0,01	0,01	0,00
Resultado de ejercicios anteriores	0,17	(0,02)	(0,19)
Resultados excepcionales	0,00	0,00	0,00
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	4,01	2,79	(1,22)
Impuesto sobre beneficios	1,32	0,33	(0,99)
RESULTADO	2,69	2,46	(0,23)

Fuente: Informe de gestión del Grupo Renfe.

La principal actividad de RA es el alquiler de material rodante, de la que se han derivado el 99,73 % de sus ingresos en 2020, si bien se ha producido una caída del 3,2 % en los mismos. Los ingresos obtenidos por RA como intermediario comercial son claramente minoritarios.

El COVID-19 no ha tenido un efecto relevante en los ingresos totales de la Sociedad, puesto que, a pesar de que los ingresos por arrendamiento disminuyeron en 0,5 millones de euros, obtuvo beneficios por la venta de material rodante excedentario y recibió indemnizaciones de terceros, que han compensado la cifra final de ingresos.

En cuanto a los gastos, prácticamente no variaron respecto a 2019 (8,5 millones de euros en 2019 y 8,6 millones en 2020). Los gastos derivados del mantenimiento del material rodante, incluidos en el epígrafe "materiales y servicios del exterior e intragrupo" del resultado de gestión, fueron la partida más importante en ambos ejercicios (6,9 millones en 2019 y 6,6 millones en 2020). Los originados por amortización y retiros de inmovilizado aumentaron en un millón de euros, provocando un peor resultado de la Sociedad en 2020.

LÍNEAS GENERALES DEL PLAN ESTRATÉGICO 2019-2023 DEL GRUPO RENFE

Los principales retos del PE del Grupo Renfe son la liberalización del mercado y la transformación digital. En dicho documento se establece que los pilares estratégicos para la compañía son poner el foco en el cliente, la internacionalización y la eficiencia y seguridad, siendo las principales palancas la transformación digital, la transformación cultural y las alianzas estratégicas.

En total, el PE contiene 24 iniciativas y 43 proyectos, asignados a diferentes responsables, encargados de definir los planes de ejecución y de crear distintos grupos de trabajo. Para su seguimiento, se definieron unos indicadores para medir el avance o éxito de las iniciativas, diferenciando la situación de partida (dato a 2018) y los objetivos a medio y largo plazo (horizonte temporal a finales 2023 y de 2028, respectivamente). Entre las iniciativas y proyectos a desarrollar se encuentran, a modo de ejemplo:

- La introducción de un producto de bajo coste/precio en RV que se ajuste a las demandas del cliente, para el que se establecieron dos indicadores:
 - el porcentaje de los ingresos totales que proceden de los productos de bajo coste, que se estima que llegue al 15 % en 2023 y al 20 % en 2028;
 - y el margen de EBITDA de los productos de bajo coste, 10 % en 2023 y 17 % en 2028.

El PE prevé que la posible entrada de la competencia en los cinco principales corredores de AV con trenes con un precio entre un 20 % y un 40 % inferior podría suponer una reducción en los ingresos del 10 al 30 %, que se podría compensar parcialmente con el nuevo producto de bajo coste a introducir.

- Incrementar la diversidad mediante la implantación de un proyecto de identificación y retención del talento, estableciéndose como indicadores:
 - el número de mujeres en plantilla, que se prevé que pase del 13 % en 2018 al 35 % en 2023 y al 50 % en 2028;
 - y el número de empleados en programas de *mentoring* con objeto de favorecer la transmisión del conocimiento a las nuevas incorporaciones, previéndose que en 2023 afecte al 10 % y en 2028 al 20 %.
- Incrementar la salud organizacional del Grupo, implantando una gestión del rendimiento más eficiente, para lo cual se establecieron como indicadores:
 - el índice de absentismo, que en 2018 era del 6,5 % y se prevé que en 2023 sea del 5 % y en 2028 del 3,5 %;
 - y la satisfacción de los empleados con la empresa sobre 10, que se pretende que en 2023 sea de 7 y en 2028 de 9.

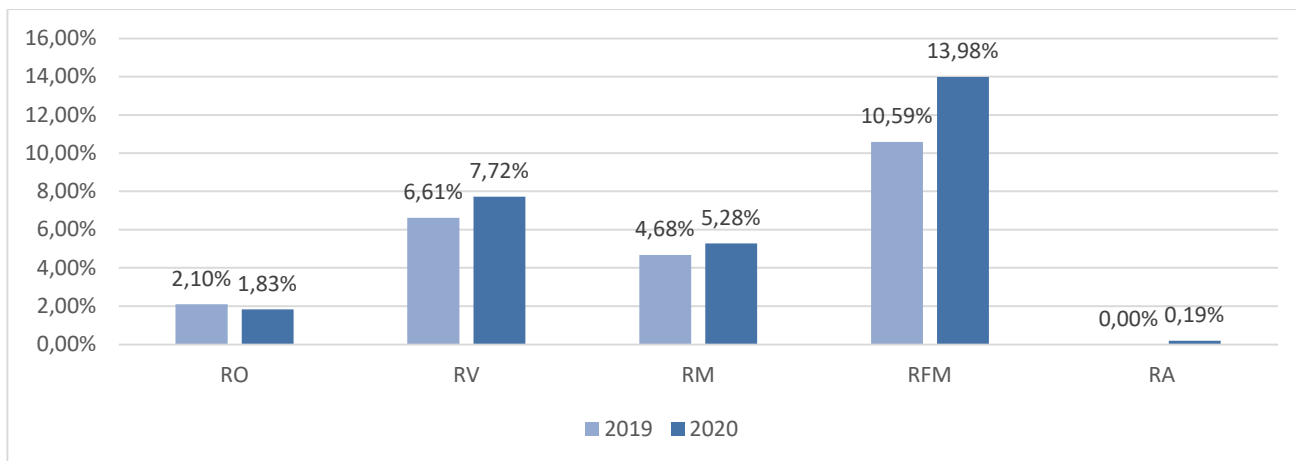
GRADO DE AVANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2021 DE ALGUNAS DE LAS INICIATIVAS INCLUIDAS EN EL PE DEL GRUPO RENFE

Iniciativa	Indicador	Dato 2018	Datos dic. 2021	Objetivo 2023
Introducir una oferta de bajo precio/coste a los clientes de RV	Porcentaje de ingresos procedentes de productos de bajo coste (%)	n/a	3,7 %	15 %
	Margen de EBITDA de los productos de bajo coste	n/a	(57,5) %	10 %
Ampliar el <i>revenue management</i> (herramientas de gestión de ingresos, ventas y reservas)	Porcentaje de viajero-km con gestión automática de ingresos (%)	70 %	68,1 %	100 %
	Ingresos por plaza-km (en céntimos de euro)	6,9	6,67	7,1
Mejorar la productividad de los costes generales (<i>overhead</i>) del Grupo Renfe	FTE (Full time equivalent o personal a tiempo completo) dedicados a tareas administrativas (%)	30 %	20,6 %	15 %
Incrementar el volumen de negocio de Renfe Internacional	Proporción de ingresos de Renfe Internacional (%)	1,5 %	1,23 %	5 %
Plan de renovación de personal	Edad media del personal Renfe (años)	51	48	45
Incrementar la diversidad de Renfe	Mujeres en la plantilla de Renfe (%)	13 %	16 %	35 %
	Empleados en programas de <i>mentoring</i> (%)	n/a	Sin datos en el informe de seguimiento	10 %
Mejorar la salud organizacional del Grupo Renfe	Satisfacción de los empleados (sobre 10)	n/a	Sin datos en el informe de seguimiento	7
	Índice de absentismo (%)	6,6 %	Sin datos en el informe de seguimiento	5 %

Fuente: elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

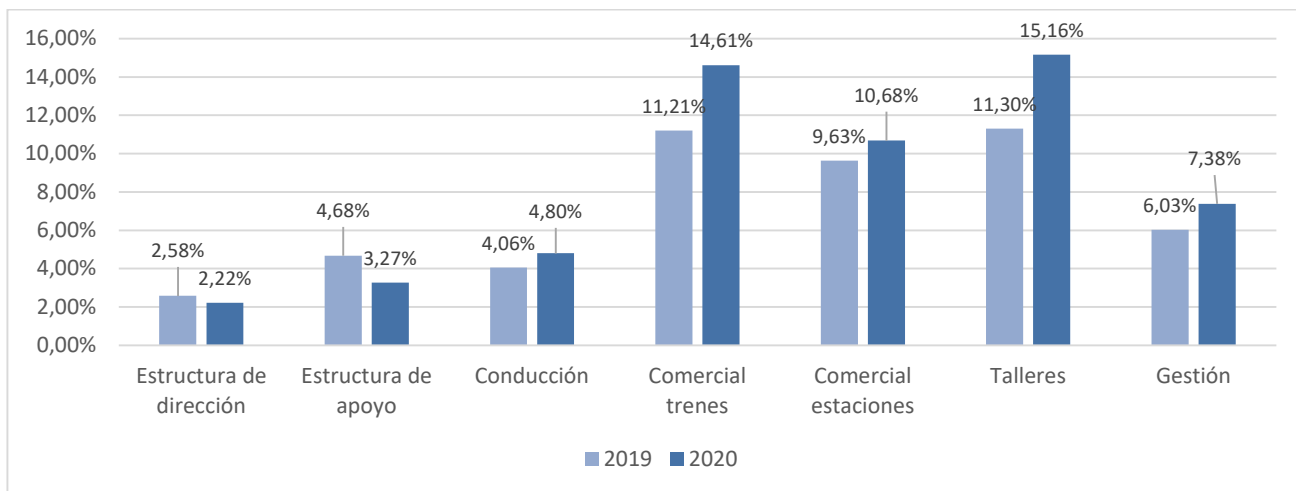
COMPARATIVA ENTRE 2019 Y 2020 DEL ABSENTISMO DEL GRUPO RENFE, POR EMPRESAS Y POR CATEGORÍAS O GRUPOS PROFESIONALES

Gráfico: Tasa de absentismo laboral por empresas del Grupo Renfe - 2019 y 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

Gráfico: Tasa de absentismo laboral por categorías profesionales - 2019 y 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Entidad.

DEFINICIÓN DE PLAN DE TRANSPORTE Y PROCESO DE ELABORACIÓN EN EL GRUPO RENFE

Para una empresa ferroviaria, el plan de transporte es el conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una empresa ferroviaria, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos, e incluye no solo la definición de la oferta comercial entendida como el servicio a prestar al viajero, sino también los movimientos necesarios para realizar la misma (de estaciones de origen/destino a vías de estacionamiento entre servicios, movimientos a talleres, etc.), que exigen solicitudes de surcos ferroviarios al administrador de infraestructuras mediante los mecanismos prefijados.

Los planes de transporte, durante su validez, están sujetos a las modificaciones propias de la estacionalidad, festividades, obras en la infraestructura, incidencias tanto del operador como del administrador, etc., debiendo considerarse, por lo tanto, un elemento vivo de planificación y coordinación.

En el caso de los SSCC prestados por RV, el plan de transporte es elaborado por diferentes unidades de la Entidad y trasladado a ADIF mediante las herramientas informáticas al efecto para su consideración y corrección en función de las disponibilidades de la infraestructura.

Durante 2020 se realizaron cinco adaptaciones de los planes de transporte de SSCC a los diferentes escenarios productivos como consecuencia de las normas dictadas por el MITMA.

En el caso de los servicios OSP, la única diferencia es que la “oferta” a poner sobre la vía por el operador está determinada por el contrato con la administración competente y, en el período que nos ocupa, por las diferentes regulaciones normativas. En ningún caso se requiere la aprobación de los planes por el MITMA.

MUESTRA DE DÍAS ANALIZADOS: REDUCCIÓN EN LAS CIRCULACIONES DE TRENES DE VIAJEROS DE SSCC Y OSP

Fecha	Periodo	SSCC		OSP cercanías		OSP no cercanías	
		n.º circulaciones	% reducción	n.º circulaciones	% reducción	n.º circulaciones	% reducción
13/02/20	Dato base (anterior al inicio de la pandemia)	395	--	4.377	--	798	--
19/03/20	Tras declaración 1º estado de alarma (aplicación Real Decreto 463/2020)	198	49,9	3.670	16,2	458	43
02/04/20	En periodo de permiso retribuido recuperable	79	80,0	2.672	39,0	304	62
07/05/20	Periodo medio 1º estado de alarma (aplicación Orden TMA/273/2020)	76	80,8	2.951	32,6	229	71
11/06/20	Periodo final 1º estado de alarma (aplicación Orden TMA/273/2020)	76	80,8	3.914	10,6	233	71
09/07/20	Tras fin 1º estado de alarma	138	65,1	3.906	10,8	437	45
10/09/20	Nueva normalidad	181	54,2	3.791	13,4	474	41
19/11/20	2º estado de alarma	189	52,2	3.991	8,8	502	37

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados por la Entidad.

DETALLE DE GASTOS SANITARIOS Y DE PREVENCIÓN EXTRAORDINARIOS DEL GRUPO RENFE DURANTE 2020

(en euros)

Entidad	Medidas	Importe
RO	Refuerzo limpieza y desinfección edificios y oficinas	119.620,40
	Mascarillas	3.331.440,50
	Guantes, geles, etc.	26.931,72
	Serologías	4.803,00
	Refuerzo limpieza edificios y oficinas	8.828,39
RV	Mantenimiento de las condiciones higiénicas a bordo – trenes de SSCC que mantiene Nertus	1.299.376,36
	Limpieza y desinfección extraordinaria trenes SSCC mantenidos por Nertus	325.257,60
	Mantenimiento de las condiciones higiénicas a bordo – trenes de SSCC que mantiene Alstom	683.099,92
	Limpieza y desinfección extraordinaria trenes SSCC serie 100 y 114 mantenidos por Alstom	267.247,83
	Limpieza extraordinaria e higienización trenes SSCC	344.158,54
	Limpieza y desinfección extraordinaria trenes SSCC mantenidos por Actren	782.312,17
	Mantenimiento de las condiciones higiénicas a bordo – trenes de SSCC que mantiene Actren	107.870,52
	Mantenimiento de las condiciones higiénicas a bordo – trenes de SSCC que mantiene Talgo	3.871.686,00
	Limpieza y desinfección extraordinaria trenes SSCC mantenidos por Talgo	1.633.424,57
	Desinfecciones preventivas COVID en oficinas y taquillas canal venta	2.064,82
RM	Refuerzo limpieza locomotoras y dependencias	183.301,89
RFM	Limpieza edificios y talleres	1.290.864,41
TOTAL		14.282.288,64

Fuente: Datos aportados por la Entidad.

PROTOCOLOS EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES APROBADOS POR EL GRUPO RENFE EN 2020

La primera versión del procedimiento específico en materia de prevención de riesgos laborales fue elaborada por el Servicio de Prevención Mancomunado del Grupo Renfe y se aprobó el 17 de abril de 2020 por el Gerente del Área de Prevención de Riesgos y el Director de Seguridad, Autoprotección y Prevención de Riesgos, con el visto bueno del Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos. Los Comités de Dirección de las filiales y de RO fueron los responsables de implantarlo.

A lo largo de 2020 se fue actualizando el procedimiento de forma sistemática en función de las recomendaciones de las autoridades competentes, habiendo existido durante el ejercicio un total de ocho versiones.

Este documento establece las medidas preventivas que deben tomarse en los puestos de trabajo para evitar el contagio por COVID-19 entre los trabajadores del Grupo, siguiendo las directrices y recomendaciones fijadas por las autoridades competentes. Partiendo de que el escenario de riesgo considerado para los trabajadores del Grupo era de baja probabilidad de exposición, se fijaron una serie de medidas. Las principales fueron la de mantener una distancia de dos metros entre los trabajadores y las medidas higiénicas y de contacto, para cuya aplicación se fijaron unas medidas específicas en distintos ámbitos: puestos y zonas de trabajo (disminución del número de personas por turno, turnos fijos para minimizar el contacto con otros trabajadores, reasignar tareas, delimitar vías de circulación, entre otras); gestión de la formación y de las reuniones (potenciando los medios telemáticos y el teletrabajo siempre que fuera posible); y medidas preventivas individuales (uso de equipos de protección individual de "protección respiratoria" con la certificación correspondiente) y colectivas (colocación de barreras físicas, como mamparas). Entre las medidas higiénicas y de contacto se encuentran la de evitar acudir al puesto de trabajo ante la presencia de síntomas compatibles con el COVID-19, el lavado de manos, la ventilación de espacios o la colocación de dispensadores de hidrogel. Además, se intensificó la limpieza de las zonas de uso común, de elementos y superficies del mobiliario de uso manual y de los filtros de los aparatos de aire acondicionado y sistemas de climatización.

El procedimiento de actuación frente a posibles casos de personas infectadas fue elaborado por la Gerencia de Autoprotección y Coordinación de Emergencias del Grupo Renfe y se aprobó el 3 de marzo de 2020 por el Gerente del Área de Prevención de Riesgos y el Director de Seguridad, Autoprotección y Prevención de Riesgos, con el visto bueno del Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos. En el procedimiento se fijan las actuaciones a realizar ante posibles casos de clientes o trabajadores con sospecha de tener COVID-19 y que se encuentren en las instalaciones o en los trenes del Grupo Renfe.

A lo largo de 2020 se fue actualizando el procedimiento de forma sistemática para adaptarse a las distintas estrategias de detección y vigilancia fijadas por el Ministerio de Sanidad, habiendo existido durante el ejercicio un total de nueve versiones.

Este documento establece las pautas de actuación ante un posible caso de COVID-19 en el ámbito ferroviario, siempre siguiendo las directrices marcadas por las autoridades sanitarias. El procedimiento se debería activar ante cualquier persona con síntomas similares a un resfriado y que presente fiebre, tos o dificultades respiratorias. En el procedimiento se detallan las instrucciones que deben seguirse por el personal del Grupo Renfe ante diversas situaciones: caso detectado en un tren en circulación; caso detectado en estaciones; y caso en las oficinas y talleres. El documento se acompaña de flujogramas con las pautas de actuación en los distintos supuestos.

CONDICIONES OFRECIDAS EN 2020 A LOS TRABAJADORES EN EL PLAN DE DESVINCULACIONES VOLUNTARIAS

Pueden solicitar acogerse al Plan de desvinculaciones voluntarias los trabajadores que se encuentren en activo en el Grupo Renfe y que tengan, al menos, los años de antigüedad en la empresa que se fijen en la Ley General de la Seguridad Social como mínimos cotizados para tener acceso a la prestación de jubilación; y también aquellos trabajadores que, teniendo suspendida la relación laboral con RO, cumplan el requisito anterior y presten servicio en las sociedades participadas y fundaciones del Grupo. El trabajador que cause baja por adhesión a este Plan, previa petición por él mismo y aceptación por la empresa, recibirá una cuantía que dependerá de su situación personal:

- Trabajadores sin condiciones de acceso a la jubilación en el momento de la baja efectiva: la compensación a recibir está compuesta por un máximo de 24 mensualidades el 60 % del salario bruto mensual, prorrateadas las pagas extras, más 1.000 euros por cada mes que le falte para alcanzar la primera fecha en que se pueda jubilar y una ayuda adicional de otros 1.000 euros para hacer frente al convenio especial a establecer con la Seguridad Social.
- Trabajadores que en el momento de la baja cumplan las condiciones de acceso a la jubilación y no alcancen el 100 % de su base reguladora y trabajadores que, en el momento de la baja, cumpliendo o no las condiciones de acceso a la jubilación, tengan reconocida una pensión de incapacidad compatible con su continuidad en la actividad laboral: la compensación a recibir consiste en un complemento cuya cuantía vendrá determinada en función del salario bruto mensual que tenga fijado cada trabajador, con prorrateo de las pagas extras, en el momento de la baja y con un número de mensualidades que va de 4 a 6 en función de la edad, a partir de 63 años (de 63 a 64, 6 mensualidades; de 64 a 65, 5 mensualidades; y a partir de 65, 4 mensualidades).

NÚMERO MEDIO DE TRABAJADORES DEL GRUPO RENFE POR CATEGORÍAS PROFESIONALES – 2019-2020

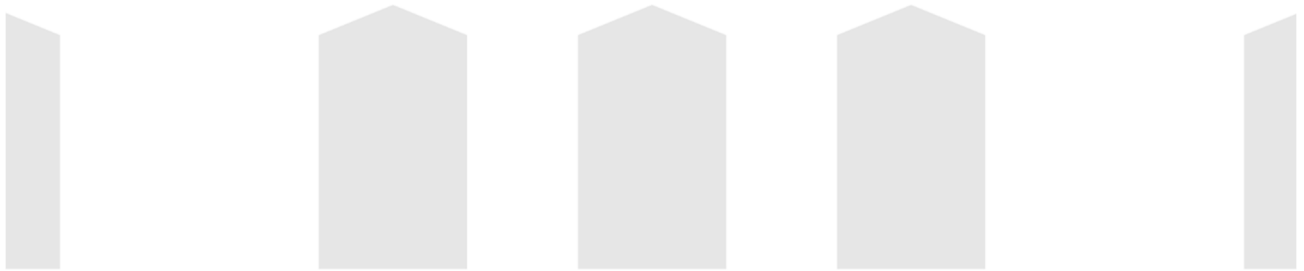
Categoría profesional	GRUPO RENFE		
	2019	2020	Variación (%)
Directivos	12	13	8,3
Estructura	1.596	1.782	11,7
Mandos intermedios	1.499	1.421	(5,2)
Conducción	5.160	5.116	(0,9)
Comercial	3.425	3.477	1,5
Gestión	1.296	1.301	0,4
Talleres (operativos)	2.379	2.349	(1,3)
Total n.º medio trabajadores	15.367	15.459	0,6

Fuente: Memoria cuentas anuales consolidadas 2019 y 2020.

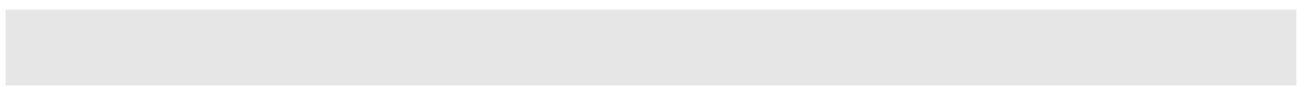
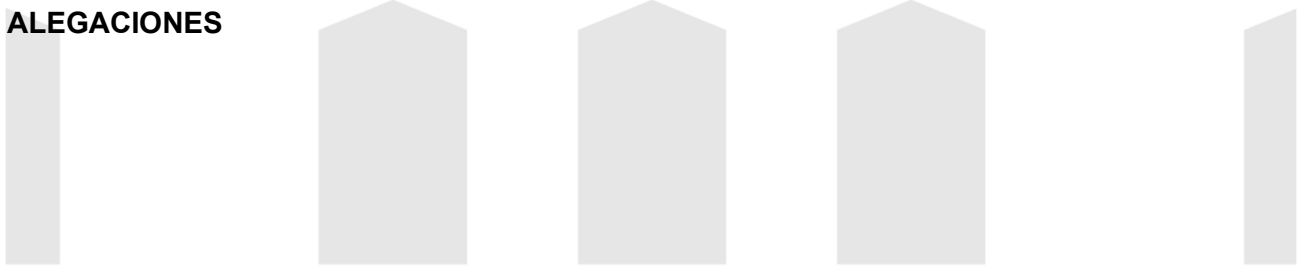
DETALLE DE LA INVERSIÓN REALIZADA PARA EL TELETRABAJO EN 2020

Fecha contrato	Periodo entrega bienes o prestación servicio	Objeto	Precio sin IVA (euros)
24/04/2020	15/03/2020-23/03/2020	Suministro de 300 ordenadores portátiles para el puesto de trabajo	209.523,78
24/04/2020	24/03/2020-23/05/2020	Servicio de asistencia técnica para la implantación de 300 ordenadores portátiles	57.000,00
23/06/2020	23/06/2020-Seis semanas	Suministro de equipamiento para la ampliación de la capacidad de la plataforma VPN-SSL de acceso remoto	239.000,00
Total			505.523,78

Fuente: Datos aportados por la Entidad.



ALEGACIONES



TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, los resultados de la fiscalización han sido puestos de manifiesto, para la formulación de alegaciones, al representante legal de las entidades fiscalizadas, que también lo era durante el periodo fiscalizado. Asimismo, se ha remitido, para la formulación de alegaciones, a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a quien ocupó ese cargo durante el periodo fiscalizado, el epígrafe II.2.2.- Medidas en materia sanitaria y de prevención y las conclusiones 21 y 23, que incluyen una mención específica a la actuación de ese Ministerio, todo ello acompañado del apartado I.- INTRODUCCIÓN del Informe. En total, el número de posibles alegantes ascendió a tres.

El plazo inicialmente concedido para las alegaciones fue ampliado a solicitud de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Se han recibido dentro del plazo establecido el escrito de alegaciones del Presidente de las entidades fiscalizadas y el escrito de alegaciones de la Ministra de Transportes Movilidad y Agenda Urbana; asimismo, se ha recibido un escrito del anterior responsable del Ministerio en el que se indica la adhesión a lo alegado por la Ministra actual.

Las alegaciones presentadas, que se acompañan a este Informe, han sido analizadas y valoradas. Como consecuencia de ese análisis, se han introducido en el texto los cambios que se han considerado oportunos, ya sea para aceptar su contenido o para exponer el motivo por el que no se han aceptado. En aquellos supuestos en que las alegaciones formuladas constituyen meras explicaciones o comentarios de hechos o situaciones descritos en el Informe o plantean opiniones sin un adecuado soporte documental, no se ha modificado el texto. En todo caso, el resultado definitivo de la fiscalización es el expresado en el presente Informe, con independencia de las consideraciones incluidas en las alegaciones.

RELACIÓN DE ALEGACIONES FORMULADAS

1.- ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA, RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A., RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A. Y RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A.

- PRESIDENTE

2.- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- MINISTRA

- MINISTRO ANTERIOR



ALEGACIONES FORMULADAS POR LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA, RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A., RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A., RENFE MERCANCÍAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A. Y RENFE VIAJEROS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL, S.A.

- PRESIDENTE

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR EL GRUPO RENFE EN RELACIÓN CON LAS RESTRICCIONES DE MOVILIDAD DE VIAJEROS IMPLANTANDAS DURANTE EL EJERCICIO 2020

En relación con el Anteproyecto citado, recibido en esta Entidad el pasado 3 de noviembre, le significo que por parte de la misma se comparte el sentido de las recomendaciones que se recogen en su apartado “III. Conclusiones y Recomendaciones”, según se expone a continuación:

Recomendación n.º 1 (necesidad de existencia de un contrato que ampare las prestaciones de obligación de servicio público de transporte ferroviario de viajeros entre Renfe y la Generalitat de Cataluña).

Se comparte plenamente y por parte de Renfe se continúan realizando los máximos esfuerzos para que así sea.

Recomendación n.º 2 (seguimiento por parte del Consejo de Administración de Renfe Operadora de las iniciativas e indicadores del Plan Estratégico).

En estos momentos se está en fase de actualización del Plan Estratégico de Renfe, siendo enero de 2023 el objetivo temporal de presentación de dicha actualización al Consejo de Administración de Renfe.

A partir de ese momento, los Consejos de Administración de abril, julio, octubre y enero de cada ejercicio, recibirán, como hasta ahora, información para cada uno de los trimestres cerrados, con detalle relativo al grado de avance del Plan, los principales hitos y el seguimiento de los indicadores clave establecidos para su seguimiento.

Recomendación n.º 3 (reducción del absentismo e intensificación de medidas orientadas a reducir la edad media de sus empleados y a mejorar la productividad, eficiencia y satisfacción de los mismos, tal como se recoge en el Plan Estratégico).

El Grupo Renfe continúa trabajando en las líneas marcadas en el Plan Estratégico y continúa con los planes puestos en marcha en el ejercicio 2016 para el rejuvenecimiento de la plantilla y la mejora de la productividad, la eficiencia y la satisfacción de los empleados.

No obstante, respecto a dos de los puntos que anteceden a esta recomendación, sí se considera preciso señalar lo siguiente:

Respecto a lo señalado en la Conclusión 13, se debe significar que la ratio de absentismo de 8,39 % del ejercicio 2020, incluye el efecto de la pandemia de la COVID 19 que durante dicho año tuvo mucha afectación en este país en general y, en la misma línea que en el país, la tuvo en el grupo.

Y en relación con la Conclusión 22:

1.- Respecto a la consideración de que el número de mascarillas recibidas por Renfe entre abril y mayo de 2020 fue excesivo, conviene aclarar que las actividades del Grupo Renfe durante el periodo señalado constituían un servicio esencial para garantizar la movilidad en el conjunto del Estado. Y para poder asegurar la citada movilidad y con carácter previo, era necesario proteger de la Covid 19 a los trabajadores del Grupo Renfe en su desempeño profesional dotándoles de mascarillas FFP2.

A este respecto, es relevante manifestar, aunque sea obvio por conocida, que la situación en los meses de abril y mayo de 2020 para la adquisición de mascarillas era muy problemática, no solo para conseguirlas, sino también para que cumplieran los requisitos mínimos de seguridad.

En ese contexto, en el apartado 3) Adquisición de material de protección (mascarillas) del capítulo MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GRUPO RENFE se dice que “la distribución se realizaría en función de las instrucciones de la Dirección General de Transporte Terrestre del MITMA... De esta adquisición se asignaron a RO 2.616.000 mascarillas... que se recibieron por el Grupo Renfe entre el 4 y el 15 de mayo de 2020”.

En base a lo anteriormente descrito, se puede concluir que Renfe no pudo negociar el número de mascarillas que se le suministraron, por cuanto el mismo fue determinado por el MITMA como bien se expresa en el propio informe.

En todo caso, el supuesto exceso que se indica en la cuantía de mascarillas que se le asignaron a Renfe no parece tal cuando en aquel momento se desconocía el horizonte temporal de la duración de la crisis sanitaria que, de hecho, todavía persiste, y así siguen utilizándose con carácter obligatorio entre el personal que presta su actividad en los trenes, y con carácter voluntario en el resto de la plantilla.

2.- Respecto al gasto adicional derivado del mayor precio en marzo y abril de 2020 respecto de los meses posteriores, realizamos las siguientes alegaciones:

En este punto, nos remitimos a lo figurado por el Tribunal en la página 32 de su informe: “la contratación de la adquisición de las mascarillas se realizó por el Ente Público de Puertos del Estado... estableciéndose que cada una de las

entidades del sector público que iba a recibir mascarillas financiaría el importe que le correspondiera en función del número de estas que se le asignase” y en la página 34: “la segunda adquisición centralizada del MITMA tramitada por ADIF a un precio de 2,54€ por unidad”.

Recomendación n.º 4 (necesidad de procedimentar las actuaciones a seguir en el caso de que se acuerde implantar nuevas medidas que afecten a la gestión comercial).

Aunque se considera que desde la dirección de la sociedad se transmitieron las comunicaciones necesarias para que las actuaciones seguidas fueran homogéneas y trazables, se comparte la necesidad de elaborar el procedimiento de referencia.

Recomendación n.º 5 (saldos de tesorería).

Uno de los objetivos del área de finanzas de la entidad es el de conseguir los mayores ahorros posibles en los costes financieros, por lo que se continuará trabajando en gestionar lo mejor posible dichos saldos.

Por último, en el primer párrafo de la segunda página del Anexo I, página 60 del informe se dice:

En materia de contratación, RO tiene la consideración de poder adjudicador....

Respecto de esta afirmación, se debe señalar lo siguiente:

Tanto el Servicio Jurídico del Estado en el Ministerio de Fomento como la Abogacía General del Estado han venido considerando que RENFE, y luego a RENFE-Operadora, no ostentan la cualidad de “poder adjudicador” (según informes de 14 de septiembre de 1995, 15 de abril de 2008 y 22 de abril de 2008). En Informes posteriores se ha venido manteniendo esta premisa, respetando el criterio de unidad de doctrina (prueba de ello es el Informe del Abogado del Estado Coordinador del Convenio de Asistencia Jurídica con RENFE-Operadora de fecha de 14 de septiembre 2010, evacuado con motivo del análisis de la aplicación a RENFE-Operadora de la Ley 15/2010, de 5 de julio).

En el año 2012, RENFE-Operadora realizó una nueva consulta a la Abogacía del Estado para que analizase nuevamente la condición de RENFE-Operadora como “poder adjudicador” o no, al amparo de la normativa vigente, teniendo en cuenta especialmente el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público. Dicha consulta tuvo por respuesta dos informes: uno de fecha 20 de abril de 2012 y uno posterior, de fecha 16 de mayo de 2012, de la Abogada General del Estado, donde se concluye que ***“la entidad pública empresarial RENFE-Operadora ha de considerarse como poder no adjudicador, a efectos de lo dispuesto en el Texto***

Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre”.

Con motivo de la aprobación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, RENFE-Operadora consultó a la Abogacía del Estado si las entidades integrantes del Grupo RENFE continúan sin ostentar la naturaleza de poder adjudicador, lo que fue confirmado por la Abogacía del Estado en su Informe de fecha 22 de febrero de 2018.

Madrid, 15 de noviembre de 2022



ALEGACIONES FORMULADAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- **MINISTRA**
- **ANTERIOR MINISTRO**





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS TOMADAS POR EL GRUPO RENFE EN RELACIÓN CON LAS RESTRICCIONES DE MOVILIDAD DE VIAJEROS

El 31 de octubre se ha remitido por el Tribunal de Cuentas a este Ministerio el anteproyecto de Informe de Fiscalización de las medidas tomadas por el grupo Renfe en relación con las restricciones de movilidad de viajeros, al que se presentan las siguientes ALEGACIONES:

En relación con lo expuesto en el número 3) “Adquisición de material de protección (mascarillas)” del epígrafe II.2.2 del informe “Medidas en materia sanitaria y de prevención” del anteproyecto de informe cabe mencionar que en el contexto de Estado de alarma declarado por el Gobierno de España mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y de acuerdo con la normativa aplicable el MITMA tuvo, hasta el 23 de mayo, la condición de autoridad competente delegada en sus áreas de responsabilidad, estando habilitado para dictar cuantos actos y disposiciones fueran necesarios en la esfera específica de su actuación en orden a la protección de personas, bienes y lugares sin necesidad de procedimiento administrativo alguno. En este marco, el mantenimiento del transporte de mercancías se consideró fundamental para garantizar el abastecimiento y la entrega de productos adquiridos en el comercio por internet, telefónico o correspondencia, actividad esta última que tuvo un incremento exponencial a raíz de las medidas de confinamiento que fue preciso establecer para frenar la pandemia, estando asignado a este Departamento el establecimiento de las condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías en todo el territorio nacional. Asimismo, el transporte público de viajeros, si bien con las limitaciones y medidas de protección establecidas por las autoridades competentes, hubo de seguir desarrollándose para garantizar el desplazamiento de los trabajadores.

Ambos tipos de transporte, de mercancías y de viajeros, se debieron desarrollar, en todo caso, con la debida protección de la salud, para lo cual resultaba imprescindible que el personal que desarrollaba sus funciones en dicha actividad contara con las debidas mascarillas. En respuesta a dicha necesidad, MITMA, a través de sendas órdenes ministeriales TMA/263/2020, de 20 de marzo y TMA/292/2020, de 26 de marzo, y al amparo de la habilitación para la adopción de medidas inmediatas en materia de contratación pública cuando éstas tuvieran relación directa o indirecta con la lucha contra el COVID-19, establecida en el artículo 16 del Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo, procedió a autorizar la adquisición centralizada de mascarillas protección FFP2, necesarias para el personal relacionado con el sector del transporte, por el procedimiento de tramitación de urgencia.

En cuanto a la distribución de las mascarillas, la Orden TMA/263/2020, de 20 de marzo, en su artículo 5 establecía que las mascarillas se repartirían a entidades del sector público en el ámbito del transporte de competencia estatal, incluidas las entidades que realicen alguna de las actividades previstas en el artículo 14.4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de

FIRMADO

FIRMADO por: SANCHEZ JIMÉNEZ, RAQUEL. A fecha: 28/11/2022 07:01 PM
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
OFICINA DE REGISTRO TELEMATICO, F. Firma: 29/11/2022 09:26:26, F. Registro: 29/11/2022 09:26:15

Total: folios: 2 (1 de 2) - Código Seguro de Verificación:
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

D. firmado por SELLO DEL REGISTRO ELECTRONICO
D. con N° Registro: E.2022SD99900001312, Oficina:999 REGISTRO GENERAL
El documento consta de 2 folios, GSV:

DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





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 este caso, en la propia Orden se enumeraban las entidades destinatarias de las mascarillas adquiridas-, así como a trabajadores que prestan servicios en el ámbito del transporte terrestre de viajeros y de mercancías no incluidos en el apartado anterior y a personal del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En relación con este último reparto, se dictó la Resolución de 2 de abril de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre (BOE del 3 de abril) por la que se dictan instrucciones para la distribución de las mascarillas en el ámbito del transporte terrestre, con los criterios aplicables. Finalmente, en los apartados 2 y 3 del artículo 5 de la Orden citada, se determina que la distribución entre los destinatarios finales se realizará según los criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad.

Por su parte, la Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, establecía que las mascarillas serían repartidas al personal que presta sus servicios en el sector del transporte en áreas de riesgo, según los criterios indicados con carácter general por el Ministerio de Sanidad, distribuyéndose a los trabajadores relacionados con el servicio de transporte público de competencia estatal, autonómica y local, así como a los trabajadores del ámbito privado relacionados con el transporte de viajeros y de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento. En cuanto a la distribución concreta entre los destinatarios, la orden ministerial disponía que se realizaría teniendo en cuenta las necesidades derivadas de la evolución de la situación de emergencia de salud pública a la fecha de recepción del suministro y de acuerdo con los criterios indicados por el Ministerio de Sanidad. En ejecución de lo anterior, el reparto se concretó atendiendo a las solicitudes formuladas al MITMA por cada una de las entidades y empresas del mismo, incluida RENFE OPERADORA.

Sin perjuicio de lo anterior, hay que recordar las circunstancias absolutamente extraordinarias en las que tuvo lugar todo el proceso de adquisición de estos elementos de protección durante el estado de alarma, que se fue prorrogando sucesivamente hasta el 21 de junio, y la necesidad ineludible de disponer de mascarillas en cantidad suficiente para la protección eficaz de los trabajadores que debían prestar el servicio esencial de transporte, dada la dificultad y, en algunos casos, la imposibilidad de encontrar proveedores para las mismas, ni en territorio nacional ni en el extranjero, y la incertidumbre acerca de cuánto tiempo se mantendría la pandemia, que más de dos años después aún no se ha dado por finalizada, manteniéndose actualmente en España la obligación de utilizar mascarilla en los medios de transporte.

Madrid, a fecha de la firma electrónica

Raquel Sánchez Jiménez

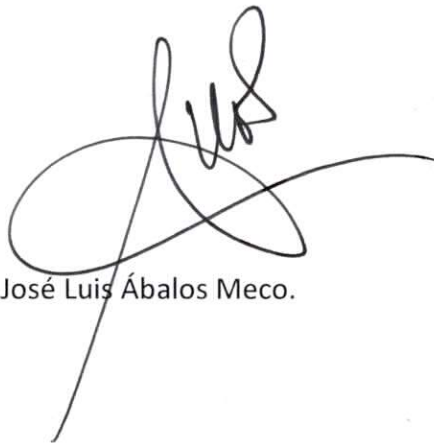
Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana



Sr. D. José Manuel Otero Lastres
Consejero
**Departamento del sector público fundacional y
empresarial y de otros Entes Estatales**
Tribunal de Cuentas
Calle Fuencarral 81.
28004 Madrid.

En relación con su escrito en el que me da traslado del **“Anteproyecto de Informe de fiscalización de las medidas tomadas por el Grupo Renfe en relación con las restricciones de movilidad de viajeros implantadas durante el ejercicio 2020”**, le informo que, desde mi cese en el cargo como Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no dispongo de acceso a la documentación referida a las actuaciones fiscalizadas. En cualquier caso, desde mi conocimiento, todo se ha realizado desde la más estricta legalidad y, por medio del presente escrito, le traslado mi adhesión a las alegaciones que realice el Departamento sobre el referido anteproyecto de informe.

En Madrid, a 28 de octubre de 2022



Fdo.: José Luis Ábalos Meco.



TRIBUNAL DE
CUENTAS

E 202200100003333

04/11/2022 09:07:27

CSV: 35322-A2271-25625-60118

REGISTRO GENERAL. OFICINA PRINCIPAL

