



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Impacto de las restricciones de movilidad en la actividad económica de Grupo Renfe durante la crisis COVID 19: Renfe Viajeros y Renfe Mercancías

Impact of mobility restrictions on the Renfe Group's economic activity during the crisis COVID 19: Renfe Passengers and Renfe Freight

Autor:

Juan Diego Narváez Casigña

Director:

Lorena Olmos Salvador

Facultad de Economía y Empresa

Curso 2023/2024

Autor del trabajo: Juan Diego Narváez Casigña

Director/a del trabajo: Lorena Olmos Salvador

Título del trabajo: Impacto de las restricciones de movilidad en la actividad económica de Grupo Renfe durante la crisis COVID 19: Renfe Viajeros y Renfe Mercancías / Impact of mobility restrictions on the Renfe Group's economic activity during the crisis COVID 19: Renfe Passengers and Renfe Freight

Titulación: Grado en Economía

RESUMEN

2020 fue el año que cambió la vida de todas las personas del mundo. La llegada del coronavirus provocó una crisis sanitaria donde las personas temían por su salud con los hospitales abarrotados de gente casi sin poder dar más de sí, y una crisis económica de la cual los países aún se siguen recuperando. Todo ello llevó a los países a imponer ciertas medidas restrictivas para paliar dicho virus.

En el caso de España, el propio gobierno realizó diversas acciones para frenar la expansión del COVID. Una de ellas fue la limitación de la circulación o restricción de movilidad, la cual no solo afectó a la población sino, también, al sistema de transporte.

Uno de los más afectados fue el transporte ferroviario, donde la población y las empresas de este sector se tuvieron que adaptar a la situación de crisis que había en ese momento.

En este trabajo voy a explicar los efectos (negativos) que ocasionaron las restricciones de movilidad en Grupo Renfe, principal empresa de transporte ferroviario en el país, así como las soluciones que aplicó dicha entidad para hacer frente a las consecuencias de la pandemia, y ver si existe alguna relación con el sector del transporte en general.

ABSTRACT

2020 was the year that changed the lives of people all over the world. The arrival of the coronavirus caused a health crisis where people feared for their health, with hospitals overcrowded, and an economic crisis from which countries are still recovering. All this led countries to impose certain restrictive measures to alleviate the virus.

In the case of Spain, the government itself took various actions to curb the spread of COVID. One of these was the limitation of movement or restriction of mobility, which not only affected the population but also the transport system.

One of the most affected was rail transport, where the population and companies in this sector had to adapt to the crisis situation at the time.

In this paper I will explain the (negative) effects of the mobility restrictions on the Renfe Group, the main rail transport company in the country, as well as the solutions that the company applied to deal with the consequences of the pandemic, and see if there is any relationship with the transport sector.

PALABRAS CLAVE / ACRÓNIMOS

- RENFE: Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.
- Adif: Administrador de infraestructuras ferroviarias.
- MITMA: Ministerio de transportes, movilidad y agencia urbana.
- AVE: Alta Velocidad Española; AVANT: servicio ferroviario de transporte de pasajeros de media distancia a alta velocidad.
- OMS: Organización Mundial de la Salud.
- RV: Renfe Viajeros; RM: Renfe Mercancías.
- ANC: Activo No Corriente; AC: Activo Corriente; PNC: Pasivo No Corriente; PC: Pasivo Corriente; PN: Patrimonio Neto
- CCAA: Comunidades Autónomas.
- VAB: Valor Añadido Bruto.
- AENOR: Asociación Española de Normalización y Certificación; SGS: Société Générale de Surveillance.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN/ABSTRACT	2
1. INTRODUCCIÓN	5
1.1. Objetivo	5
1.2. Metodología	5
1.3. Estructura	6
2. GRUPO RENFE	7
2.1. Antecedentes	7
2.2. Actualidad	7
3. COVID 19 Y LAS MEDIDAS CONTRA SU TRANSMISIÓN	8
3.1. La pandemia en España	8
3.2. Principales medidas impuestas para frenar la transmisión	9
4. IMPACTO DE LAS MEDIDAS EN LA ECONOMÍA DE RENFE	10
4.1. En la actividad económica de Grupo Renfe	10
4.2. En la actividad económica de Renfe Viajeros	14
4.3. En la actividad económica de Renfe Mercancías	18
5. RELACIÓN CON ALGUNAS MAGNITUDES ECONOMICAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE	21
6. DECISIONES TOMADAS POR GRUPO RENFE PARA HACER FRENTE A LAS CONSECUENCIAS DEL COVID	27
6.1. Medidas sanitarias	27
6.2. Medidas socioeconómicas	28
7. CONCLUSIONES	31
8. BIBLIOGRAFÍA	34
ANEXOS	36

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo de las últimas décadas han existido varias crisis que han generado graves problemas a nivel mundial, pero en la actualidad no ha habido ninguna que haya suscitado un tremendo choque negativo como lo ha hecho el virus COVID 19.

El Gobierno de España, como el resto de gobiernos del mundo, entró en confusión al ver la rápida propagación del virus por todos los países, y más cuando acabó llegando a su propio territorio. Fue difícil, en tan poco tiempo, pensar y luego ejecutar ciertas normas para defender al pueblo español y al país en sí mismo. Pero así es como lo hizo.

La ágil actuación del Estado aplicando diferentes medidas como el confinamiento o las restricciones de movilidad permitieron atenuar los daños económicos y sanitarios que iban sucediendo a raíz del virus.

En este caso, las restricciones y limitaciones de circulación afectaron al sistema de transporte, sobre todo el ferroviario, sea de viajeros o mercancías. Aquí entra en acción Grupo Renfe, que es la principal operadora de este tipo de transporte.

Esta entidad vio afectada su actividad económica durante el periodo de crisis por lo que tuvo que realizar diferentes operaciones para mitigar los daños y con ello intentar sobresalir del periodo negativo en el que se encontraba.

1.1. OBJETIVO

Mi objetivo con este trabajo es exponer los efectos que conllevó el coronavirus en la economía de una de las entidades de transporte más importantes del país, ponerlo en relación con el sector del transporte en general y dar a conocer las diferentes medidas que pudieron aplicar para reducir los daños ocasionados durante ese intervalo de tiempo, así como para servir de ejemplo para posibles crisis que puedan aparecer en el futuro.

1.2. METODOLOGÍA

Para la realización de este trabajo se ha seguido la siguiente metodología:

- i. Se ha realizado una búsqueda de información en diferentes webs sean públicas o privadas.

- ii. Se ha recopilado la información tanto cualitativa como cuantitativa de las bases de datos de Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible como del propio Grupo Renfe u otras entidades públicas.
- iii. Se ha plasmado lo conseguido en el trabajo, realizando un análisis de gráficos y tablas para determinar las consecuencias del impacto.

1.3. ESTRUCTURA

Este trabajo se estructura de la siguiente manera:

- a. Una primera parte donde se encuentra el marco teórico. Dentro de él se describe al Grupo Renfe y su composición en la actualidad, así como al COVID 19 y sus principales rasgos junto con las medidas que se ejecutaron para hacerle frente.
- b. Una segunda parte donde se realiza un análisis cuantitativo sobre tablas y gráficos referidos a diferentes aspectos de la actividad económica de la entidad.
- c. Una tercera parte donde se analiza y se compara los resultados de tres variables económicas susceptibles de cambios externos o internos de Grupo Renfe con el sector del transporte en su totalidad.
- d. Una cuarta parte donde se estudia y se enumera las diferentes medidas que Grupo Renfe aplicó dentro de sus ámbitos económicos sociales y medioambientales.
- e. Una quinta parte en la que se resumen las principales conclusiones de lo realizado durante el trabajo.

2. GRUPO RENFE

2.1. ANTECEDENTES

RENFE, acrónimo de Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, fue una compañía monopolista del Estado español líder del transporte ferroviario en España. Fue fundada en 1941, y operó durante 64 años hasta su desunión el 31 de Diciembre de 2004. Durante esas décadas, la empresa se encargó del transporte de viajeros y mercancías a lo largo de toda la red nacional ferroviaria.

A partir de su ruptura, RENFE se dividió en dos entes: Adif, que, actualmente gestiona las infraestructuras ferroviarias del país; y Renfe Operadora, la cual se apropió de la explotación de ferrocarriles de titularidad pública.

2.2. ACTUALIDAD

Grupo Renfe, o también conocida como Renfe o Renfe Operadora, es hoy en día, la empresa principal que presta servicios ferroviarios, tanto para transporte de viajeros como para transporte de mercancías en España, y depende del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Es heredera de la antigua RENFE. En un principio se hizo cargo de los principales servicios de explotación ferroviarias como: “Cercanías”, “Regionales”, “Grandes Líneas”, “Alta Velocidad”, “Mercancías y mantenimiento integral de trenes”. Pero, en 2013, reestructuró su identidad interna y pasó a formarse por cuatro Sociedades Anónimas: Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Fabricación y Mantenimiento, y Renfe de alquiler de Material Ferroviario. En el año actual, se creó otra sociedad, Renfe de Proyectos Internacionales.

Renfe Operadora se caracteriza por dar una buena calidad y eficiencia de sus servicios a través de su moderna flota de trenes, nuevos modelos de alta velocidad, así como trenes convencionales que ofrecen una mayor comodidad y eficiencia energética, adaptándose a las sugerencias de los clientes que demandan este tipo de servicio.

Los principales servicios que ofrece esta empresa es el de cercanías y de larga distancia, en el que se incluye la de Alta Velocidad (además de cercanías y regionales), que a través de su flota de trenes “AVE” realiza una conexión más rápida entre las principales ciudades del país, ya que reduce el tiempo de viaje y ofrece una mayor confortabilidad para el pasajero. De esta manera, puede competir con otros medios de transporte de distancias nacionales, siendo un atractivo principal para el cliente.

En relación al transporte de mercancías, Renfe Operadora sigue siendo una de los entes principales del país brindando servicios de transporte eficientes de productos a nivel nacional e, incluso, internacional.

Esta empresa no solo apuesta por los servicios de transporte de viajeros y mercancías, sino también por la transformación tecnológica y digital que permite mejorar la experiencia del cliente con los servicios de venta de billetes online y su propia aplicación de móviles donde los viajeros pueden administrar su viaje.

Así pues, Renfe Operadora sigue siendo la compañía troncal ferroviaria en España, que con el paso de los años ha ido modernizando sus servicios adaptándose a los requerimientos de la sociedad mediante la inversión en tecnología y mejora de sus servicios de transporte de viajeros y mercancías.

3. EL COVID 19 Y LAS MEDIDAS PARA HACER FRENTE A SU TRANSMISIÓN

3.1. LA PANDEMIA EN ESPAÑA

El 31 de Enero de 2020 se registró el primer caso de COVID 19 en España, exactamente en las Islas Canarias. El virus se propagó tan rápidamente que en las semanas posteriores ya habían sido confirmados centenares de contagios en la península lo que llevó al Gobierno a implementar medidas para contener el avance del virus, como el cierre de colegios o la cancelación de eventos sociales de grandes escalas.

Con la declaración de “*Pandemia global*” del coronavirus por parte de la Organización Mundial de Salud el 11 de marzo de 2020, junto con el aumento de casos de manera exponencial que se producía en el país y el miedo a que se expandiera la enfermedad aún más, el Gobierno de España, tres días después del anuncio de la OMS, el 14 de Marzo de 2020, declaró el Estado de Alarma, lo que supuso una medida de confinamiento obligatorio para toda la población del país.

El virus generó una crisis sanitaria, no solo en el panorama nacional sino internacional, donde, en muchos países, se produjeron colapsos en los hospitales y centros de salud por gente contagiada. Tanto fue así que los países tuvieron que imponer diferentes restricciones en los siguientes meses como la cuarentena y el cierre de establecimientos públicos, lo que afectó negativamente a la actividad económica de los países. Por consiguiente, se inició de esta forma, una crisis económica que sigue perdurando en la actualidad.

En el caso de España, durante este periodo, además del confinamiento, se impusieron medidas bastantes estrictas como las restricciones de movilidad, la limitación de

circulación y actividades de vida cotidiana de la población, toques de queda nocturnos, así como limitaciones por zonas y cierre de fronteras. Además como medida obligatoria para toda la población se impuso el uso de mascarillas.

Sin embargo, a medida que la situación evolucionaba positivamente, se fueron implementando diferentes estrategias para dar respuesta a lo sucedido, como la vacunación y medidas de prevención y control adaptadas a la evolución de la pandemia, así como ciertas recomendaciones por parte de las autoridades sanitarias.

3.2. PRINCIPALES MEDIDAS PARA FRENAR LA TRANSMISIÓN

- A. Estado de Alarma y Confinamiento: a través del Real Decreto 463/2020, de 14 de Marzo el Gobierno de España declaraba el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el *COVID 19*. Durante el periodo que duró la medida, la población debía quedarse en sus hogares y solo podía realizar actividades de primera necesidad. También, se redujo la oferta del transporte tanto público como privado y se garantizó el abastecimiento de productos necesarios de salud pública, además del cierre de establecimientos públicos.

- B. Restricciones de movilidad y circulación: durante varios meses se restringió la movilidad de las personas en transporte tanto público como privado, lo que llevó a muchas personas a buscar diferentes alternativas para desplazarse a realizar sus actividades esenciales o a su puesto de trabajo. También se aplicó el cierre de fronteras por zonas lo que dificultó aun más lo mencionado anteriormente.

- C. Uso obligatorio de mascarillas: a partir del Orden SND/422/2020, de 19 de Mayo, se reguló las condiciones para el uso obligatorio de mascarillas durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el *COVID 19*. A través de esta medida la población debía hacer uso de la mascarilla obligatoriamente en la vía pública o cualquier espacio cerrado público. El Gobierno pretendía con esta medida frenar los contagios entre la población y proteger especialmente a los más vulnerables.

4. IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE COVID EN LA ECONOMÍA DE RENFE

Las medidas de *COVID 19* han tenido un impacto notorio en la actividad económica de la entidad Renfe Operadora. Uno de los principales efectos negativos ha sido que la empresa ha tenido que ver como la demanda de viajeros se redujo significativamente debido a las restricciones de movilidad, así como las limitaciones de capacidad de los trenes, lo cual generó una reducción en los ingresos por los servicios de transporte de viajeros.

En el transporte de mercancías estas restricciones también afectaron su actividad regular, por un lado disminuyendo la demanda de ciertos productos, y por otro aumentando la demanda de otros, sobretodo, sanitarios.

En el caso de la venta de billetes, tanto física como online, se vio paralizada su acción durante varios meses por la misma causa mencionada.

Por último, al contrario de los temas anteriores, la innovación tecnológica de ésta ente se ha visto propulsada positivamente a causa de la pandemia.

4.1. EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE GRUPO RENFE

El impacto del *COVID 19* en la actividad económica de Renfe fue considerable, haciendo ver que los próximos años para la entidad debían de ser más de recuperación económica que de seguir la senda positiva que venía llevando durante los últimos años.

A pesar de que se hizo todo lo posible para mitigar los daños en la empresa, sus Cuentas Anuales reflejaban una importante caída en todos los aspectos. Por ejemplo, se produjo una reducción de sus ingresos debido a la caída en la venta de billetes y servicios adicionales. También se produjo un importante aumento de los gastos de equipamiento sobretodo sanitario, gastos de personal o gastos financieros.

Pudo ser cierto que la menor utilización de algunos activos como trenes, debido a la poca demanda de viajes, generase un menor resultado en la amortización de estos activos en las cuentas anuales de la entidad ferroviaria.

Por consiguiente, pudo tener un choque en su financiación haciendo que reestructure sus deudas y que el Gobierno apruebe una financiación adicional para ayudar a la entidad o mejora el servicio.

En las siguientes tablas y gráficos se muestra alguno de estos datos en el periodo de la pandemia, donde se reflejan las consecuencias económicas surgidas.

TABLA 1: Balance Consolidado GRUPO RENFE

BALANCE CONSOLIDADO RENFE									
AÑO \ PARTIDAS	ANC	AC	PN	PNC	PC	TOTAL ACTIVO	TOTAL PN Y PASIVO	VAR. INTERANUAL TOTAL	
2019	6.620.169	2.021.907	3.237.109	3.634.362	1.770.605	8.642.076	8.642.076		
2020	6.959.349	1.949.733	2.760.281	4.046.195	2.102.606	8.909.082	8.909.082	0,031	
VARIACIÓN INTERANUAL 2019-2020	0,051	-0,036	-0,147	0,113	0,188				

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

La actividad económica de una empresa se refleja, principalmente, en sus cuentas anuales, sobretodo en el balance consolidado que se realiza en cada ejercicio. Es por eso que, se analiza primeramente esta tabla. Aquí se indica el balance consolidado de la empresa Grupo Renfe. Se hace un desglose entre activo y pasivo y sus respectivas partidas que las conforman.

A primera vista, sorprende que el total haya aumentado en el 2020 justo durante el periodo de crisis económica pero, si se analiza detenidamente, puede cobrar sentido. Como por ejemplo, dentro del activo de la empresa, la partida del ANC aumentó en este caso gracias al aumento del inmovilizado, tanto material como intangible, y a las inversiones financieras que se realizaron en el largo plazo. No parece fuera de lo normal. Sin embargo, en la partida del AC, el impacto económico sí que se hizo notar por la crisis repentina, ya que en el año 2020 se redujeron tanto las deudas que se pretendía cobrar como las inversiones financieras en el corto plazo. Las existencias eso sí aumentaron.

A pesar de ello, donde tuvo un choque drástico esta crisis, fue en el PN, donde por fuerza mayor se tuvo que reducir los fondos propios de la empresa. Además, al ser una época de “tinieblas” las deudas de la entidad aumentaron sobretodo con entidades de crédito, según las partidas del Pasivo.

TABLA 2: Resultado del Ejercicio GRUPO RENFE. Miles de euros

RESULTADO DEL EJERCICIO RENFE		
AÑO	2019	2020
	100.653	-473.339

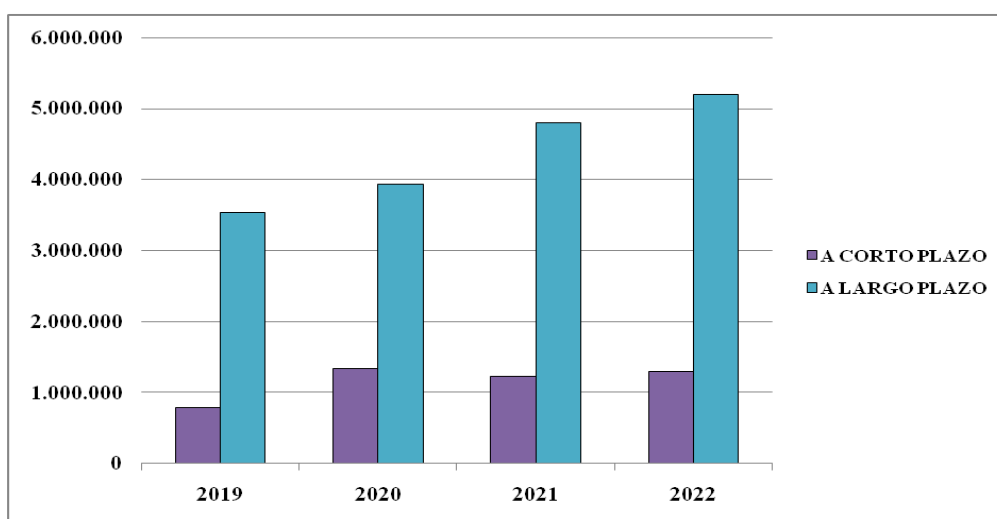
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

Otro de los elementos esenciales donde se puede ver cómo y en qué grado fue el impacto del *COVID* en la economía de Renfe es el Resultado del Ejercicio de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de Grupo Renfe. Esta tabla señala el Resultado del Ejercicio a raíz de los Ingresos y Gastos (después de impuestos) de la empresa para 2019 y 2020.

A simple vista se puede ver que se pasa de un resultado positivo a tener un resultado negativo en el año siguiente.

El impacto se puede ver que es muy fuerte en el primer año de crisis, se condujo de unas ganancias de alrededor de 100.000 miles de euros a unas pérdidas de casi 474.000 miles de euros en todo el año. Rápidamente se puede concluir que fue debido a que los gastos de la entidad superaron a los ingresos obtenidos durante ese ejercicio económico.

GRÁFICO 1: Comparación gráfica de las deudas. Miles de euros



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

En esta gráfica se indica la comparación de las deudas de Grupo Renfe distinguiendo si son a corto y largo plazo, entre el año 2019 y los años que duró la pandemia que son 2020, 2021 y 2022.

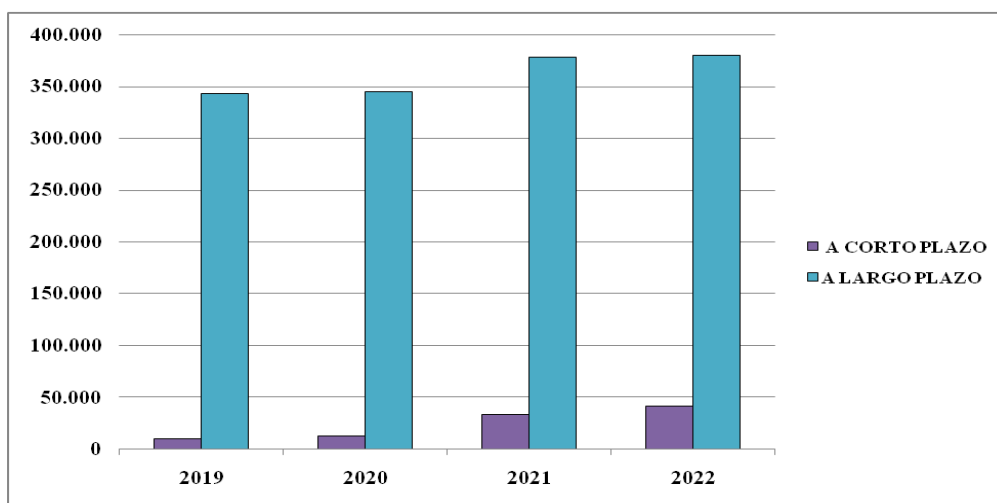
En el año 2019 las deudas a largo plazo, donde se incluyen deudas con entidades de crédito y con empresas del grupo y asociados a ellas, estuvieron muy por encima de las de corto plazo con una cifra de 3.530.385 miles de euros. Por su parte las deudas a corto plazo, donde se incluyen también, deudas con entidad de crédito y con empresas del grupo y asociados a ella llegaron a 790.913 miles de euros.

Respecto al año 2020, a raíz de la crisis sanitaria y económica, las cuentas de Grupo Renfe observaron 3.942.641 miles de deudas a largo plazo y 1.328.349 miles de euros como deudas a corto plazo.

En el año 2021, aún en periodo de crisis, las deudas a largo plazo siguieron creciendo, sin embargo, las deudas en el corto plazo se redujeron hasta llegar a la cifra de 1.218.839 miles de euros.

Por último, ya en el año 2022, las deudas de Grupo Renfe con entidades de crédito y con empresas del grupo siguieron aumentando tanto en el corto plazo como en el largo plazo.

GRÁFICO 2: Comparación gráfica de las inversiones. Miles de euros



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

La gráfica de barras indica la evolución de las inversiones del Grupo Renfe distinguiendo el corto y largo plazo entre el año 2019 y los años que duró la pandemia que son 2020, 2021 y 2022.

En líneas generales podemos ver que las inversiones a largo plazo son muy superiores a las inversiones que realiza la empresa en el corto plazo. Las inversiones a largo plazo están compuestas, en este caso, por inversiones financieras e inversiones en empresas del grupo y asociadas a ella. En el año 2019 se realizaron unas inversiones totales de 364.819 miles de euros donde solo el 5,88% de esas inversiones se hicieron en una mira al corto plazo. En el 2020 las inversiones totales supusieron 357.072 miles de euros, es decir, se produjo una disminución tímida. Sin embargo, a pesar de ello, las inversiones a largo plazo aumentaron en 1.381 miles de euros mientras que las de corto plazo se redujeron en 9.128 miles de euros. En los siguientes dos años dichas inversiones siguieron su crecimiento positivo llegando al año 2022 donde la entidad pública realizó unas inversiones a largo plazo por valor de 380.506 miles de euros mientras que 41,662 miles de euros fueron a parar a las inversiones a corto plazo.

Por lo tanto, las inversiones de Grupo Renfe tuvieron una tendencia positiva durante este periodo.

4.2. EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE RENFE VIAJEROS

Como se ha mencionado anteriormente, las medidas impuestas por el Gobierno a raíz del virus *COVID 19* ha tenido un impacto importante en el transporte de pasajeros de Renfe Operadora. Aún después del confinamiento, la preocupación social, además de las medidas sanitarias de seguridad que se impusieron hizo que el resultado fuese aún peor.

Esto llevó a Renfe a ajustar sus servicios de este tipo, junto con los nuevos horarios y reducción de oferta adaptándose a la nueva demanda de viajeros. Además introdujo medidas esenciales de seguridad, como el uso obligatorio de mascarillas y la desinfección de los trenes para garantizar la seguridad de los pasajeros en cada trayecto.

Sin embargo, en este apartado se aborda el verdadero choque que sufrió Renfe durante esa época, que se puede ver en los siguientes gráficos y tablas. Es importante destacar que estos datos se recogen de la sociedad dependiente Renfe Viajeros.

TABLA 3: Resultado del ejercicio RENFE VIAJEROS. Miles de euros

RESULTADO DEL EJERCICIO RV		
AÑO	2019	2020
	104,46	-414,07

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

RV al ser una sociedad ligada al Grupo Renfe, tiene sus propias cuentas anuales. Por lo tanto, también tiene sus propios ingresos y gastos, y por lo tanto, su correspondiente resultado del ejercicio.

En esta tabla figura el resultado del ejercicio de Renfe Viajeros en el año 2019 y 2020, con el fin de estudiar el impacto del coronavirus en su economía.

Se puede ver que en el año 2019 presentaba un saldo positivo de 104,46 miles de euros mientras que en el 2020 presentó pérdidas por un valor de 414,07 miles de euros. Como ya presentara Grupo Renfe, la sociedad RV también sufrió la crisis económica derivada del virus. La principal causa de ello fue la importante reducción de sus ingresos en el ejercicio 2020 en el que destaca la de los títulos de transporte, a pesar de que los gastos también se redujeran.

Por lo tanto, el año 2020 fue un ejercicio económico negativo para RV.

TABLA 4: Número total de viajeros transportados desde el año 2019.

NÚMERO TOTAL DE PASAJEROS						
PERIODO	TOTAL	CERCANÍAS	MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL	ALTA VELOCIDAD	MEDIA DISTANCIA ALTA VELOCIDAD	LARGA DISTANCIA CONVENCIONAL
2019	510.855	443.178	24.257	22.373	8.877	12.170
2020	265.412	238.776	11.330	7.603	3.418	4.285
2021	322.884	284.091	15.412	12.283	4.527	6.572
2022	437.380	372.925	25.874	20.488	8.565	9.528

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de MITMA

Este cuadro indica el número de pasajeros transportados por Renfe en cada uno de los servicios de transporte ferroviario durante el año 2019 y 2022.

En el año 2019, alrededor de 510.855 personas viajaron utilizando el transporte ferroviario de RV. Se puede ver que la mayoría utilizó el servicio de cercanías (86,75%) seguido del servicio de media distancia convencional y del servicio de alta velocidad, respectivamente.

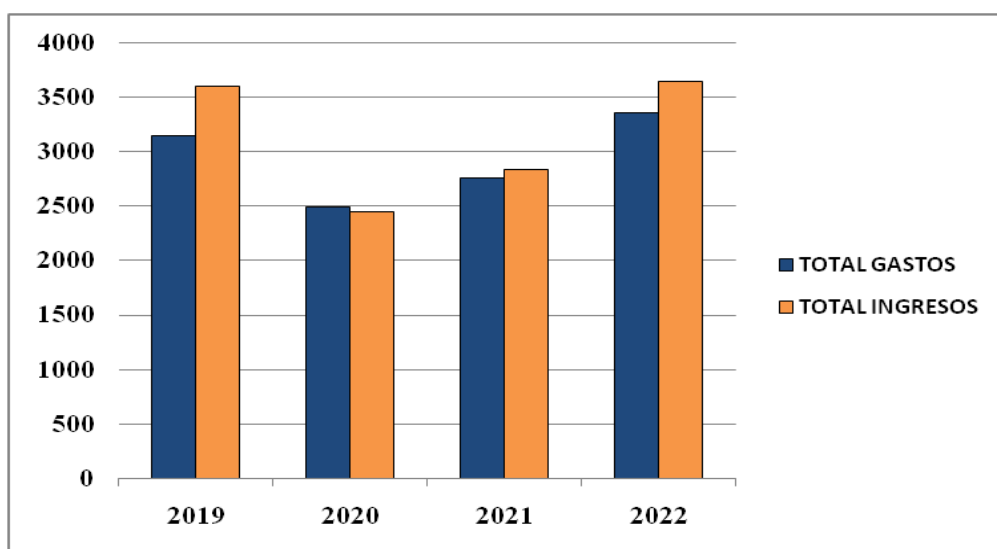
En el 2020, culpa de las restricciones de movilidad, así como de las medidas sanitarias impuestas dentro de la empresa y la disminución de la oferta que redujo la capacidad de cada tren, se produjo una disminución del transporte de viajeros en un 48% del total. Respecto a los servicios de transporte ferroviario, el que más sufrió fue el de alta velocidad con una reducción del 66%. Por su parte, el transporte de viajeros a través del servicio de cercanías disminuyó en un 46%.

En lo que respecta al año 2021, se produjo una mejora del número de pasajeros en todas las líneas de este medio de transporte llegando a la cifra de 322.884 viajeros totales.

Ya en el último año del periodo, gracias a la eliminación de las limitaciones de movilidad y de ciertas medidas sanitarias, la entidad consiguió que 437.380 pasajeros realizasen su viaje bajo cualquier tren de la compañía, mayoritariamente debido al servicio de cercanías.

A pesar de la recuperación del número de viajeros, no se ha conseguido llegar a los números pre-pandémicos.

GRÁFICO 3: *Ingresos y Gastos Totales de Renfe Viajeros. Millones de euros*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

El gráfico indica los ingresos totales y gastos totales de Renfe Viajeros entre los años 2019 y 2022.

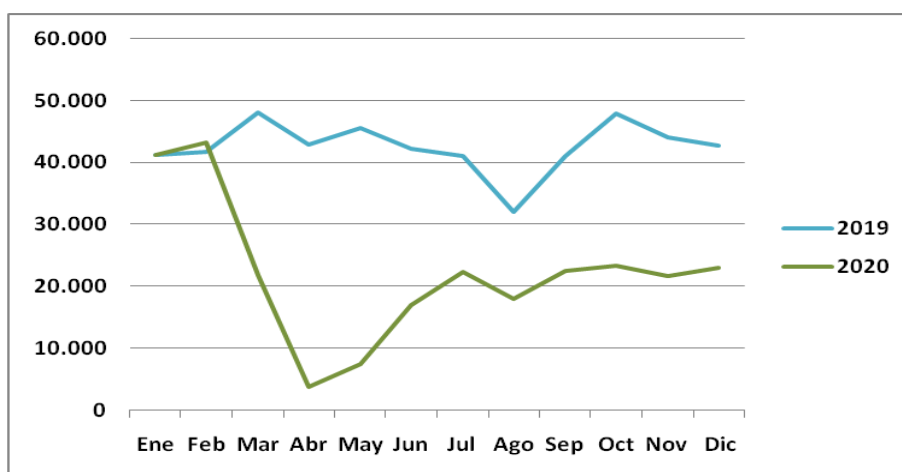
Se puede ver en líneas generales que los ingresos y gastos de la sociedad RV se redujeron en el año 2020 y 2021, teniendo un mayor impacto en los ingresos. En el año 2022 se recuperaron cifras del año anterior a la crisis.

En el año 2019 el saldo era positivo. Sus ingresos presentaban un valor de 3599,06 millones de euros, una cifra superior a la de los gastos que rondaron los 3141,72 millones de euros.

A raíz del *COVID* las dos partidas disminuyeron. Los ingresos de la entidad en el año 2020 fueron de 2448,82 millones de euros mientras que los gastos fueron mayores, con un valor de 2489,36 millones de euros. Como se mencionó anteriormente, la causa principal fue la disminución de los ingresos por títulos de transporte tanto de servicio comercial como público. Aunque también se redujo los ingresos por convenios específicos con las CCAA y otros ingresos de otro tipo de fuentes. Por su parte las mayores reducciones de sus gastos se cometieron en las partidas de los gastos en energía de tracción y los gastos de servicio a bordo.

A partir del año 2021 se produjo la recuperación donde los ingresos ya ofrecían un valor mayor que los gastos, con una diferencia de 71,4 millones de euros positivos. Esta misma tendencia siguió en el año 2022, donde la entidad RV obtuvo unos ingresos superiores al año 2019, aunque también sucedió lo mismo con los gastos.

GRÁFICO 4: Evolución de los viajeros totales por mes.



Fuente. Elaboración propia a partir de datos de MITMA

Este gráfico indica la evolución del número de pasajeros totales transportados por mes entre 2019 y 2020.

En el año 2019 se puede ver que la media de viajeros totales en este tipo de transporte estaba entre 40 mil y 50 mil pasajeros cada mes excepto en la época de verano donde las cifras bajaron hasta casi los 30 mil viajeros. Esto es frecuente en este tipo de transporte ya que una cierta parte de la población suele ir a su puesto laboral en tren, sobretodo la gente que tiene su trabajo en otra ciudad o pueblo. Por lo que, en verano, muchos de ellos cogen vacaciones y la demanda del tren se reduce.

En el año 2020 la media de pasajeros cayó brutalmente por las medidas de restricciones y limitaciones de transporte y movilidad. A principios de año parecía seguir el mismo camino en cuanto a viajeros por tren Renfe se refiere, sin embargo, en marzo, a raíz de la llegada del *COVID 19*, este servicio se desplomó. Este periodo negativo duró hasta mayo, donde gracias a la eliminación del confinamiento se pudo volver a recuperar este tipo de servicio. El aumento del transporte de viajeros fue elevado hasta verano pasando de 5 mil a 20 mil viajeros entre esos meses, pero a finales de verano y durante el segundo estado de alarma, este aumento de viajeros se estancó en una media de 22 mil viajeros por mes, menos de la mitad que en los mismos meses del año 2019.

Así que, las medidas impuestas por el Gobierno en cuanto a la movilidad y transporte de viajeros tuvieron un impacto considerable en el transporte de viajeros por líneas ferroviarias de Renfe viéndose una clara diferencia entre un año y otro.

4.3. EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE RENFE MERCANCÍAS

Renfe Operadora es el servicio líder de transporte de mercancías de ferrocarril en el país, que según cifras de la misma empresa, transporta alrededor de 18 millones de toneladas al año. Presta servicios de operadores integrales logísticos con una capacidad de gestionar cualquier cadena logística integral tanto en el panorama nacional como fuera de él.

A partir de estos servicios logísticos, ofrece soluciones globales tanto para los sectores con alto nivel de especialización como para sus clientes B2B, es decir empresas que representan sectores específicos en el mercado y con la que Renfe opera en ventas.

Sin embargo, este tipo de transporte también se vio afectado por el *COVID 19* aunque en menor medida que el anterior. Esto se puede ver en las siguientes tablas y gráficos.

TABLA 5: Resultado del ejercicio RENFE MERCANCÍAS. Miles de euros

RESULTADO DEL EJERCICIO RM		
AÑO	2019	2020
	3,8	-42,69

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

RM es una sociedad perteneciente al Grupo Renfe que tiene sus propias cuentas anuales. Por lo que, también considera ingresos y gastos, y por lo tanto, su propio resultado del ejercicio.

Esta tabla señala el resultado del ejercicio de Renfe Mercancías en el año 2019 y 2020 con el objetivo de ver la afección del coronavirus en su economía.

En el año anterior a la pandemia, la sociedad RM obtuvo unas ganancias de 3,8 millones de euros, resultado obtenido después del cálculo de ingresos y gastos (y después de impuestos). En el año 2020, estas cifras pasaron a ser negativas para la entidad obteniendo 42,69 millones de euros de pérdidas.

Principalmente, esto fue debido a la reducción de sus ingresos tanto de tráfico como financieros.

TABLA 6: Número de toneladas transportadas en el país. Miles de toneladas

	TONELADAS TRANSPORTADAS EN EL PAÍS			
	TOTAL	INTERMODAL	VAGÓN COMPLETO	ANCHO MÉTRICO
2019	13.941	4.350	8.587	1.004
2020	11.464	4.355	6.549	560
2021	12.494	4.913	7.104	476
2022	12.239	4.858	7.381	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de MITMA

Esta tabla señala el número de toneladas de mercancías transportadas en el país por modalidad de transporte entre los años 2019 y 2022.

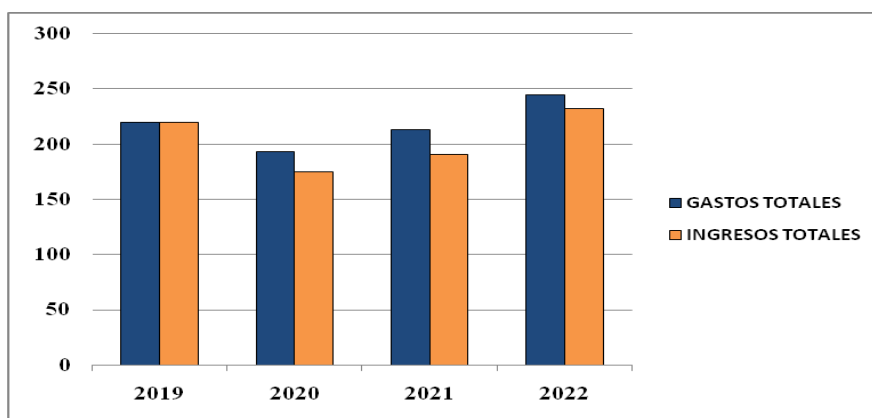
A simple vista se ve que la cantidad total de mercancías transportadas disminuyó del año 2019 al primer año de crisis en 2.477 toneladas transportadas. En cuanto a qué tipo de transporte de mercancías fue el más afectado, en este caso la tabla indica que el transporte por ancho métrico fue el que sufrió más reduciéndose la cantidad transportada casi a la mitad. Por el contrario, el transporte intermodal aumentó en 5 toneladas. El tipo de transporte más utilizado, el del vagón completo, también redujo las toneladas transportadas en 2.038 toneladas de mercancía.

En el año 2021 el transporte de mercancías se fue recuperando lo que conllevó que 12.494 miles de toneladas se transportasen durante ese año en el país, gracias a la mejora del transporte intermodal y vagón completo.

Finalmente, durante el año 2022 el número total de mercancías transportadas se redujo en 255 miles de toneladas debido principalmente a la eliminación del tipo de transporte por ancho métrico, así como a la disminución del transporte intermodal.

Por lo tanto, Las medidas de restricción en la capacidad de almacenamiento de mercancías redujeron el número de toneladas que se podían transportar a pesar de su leve recuperación con el paso de los años.

GRÁFICO 5: Ingresos y Gastos Totales RENFE MERCANCÍAS. Millones de euros



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la entidad

Este gráfico indica los ingresos y gastos totales de Renfe Mercancías entre el año 2019 y 2022.

En el año 2019 los ingresos de RM tenían un valor parecido a los gastos que se realizó en ese ejercicio, alrededor de 291 millones de euros.

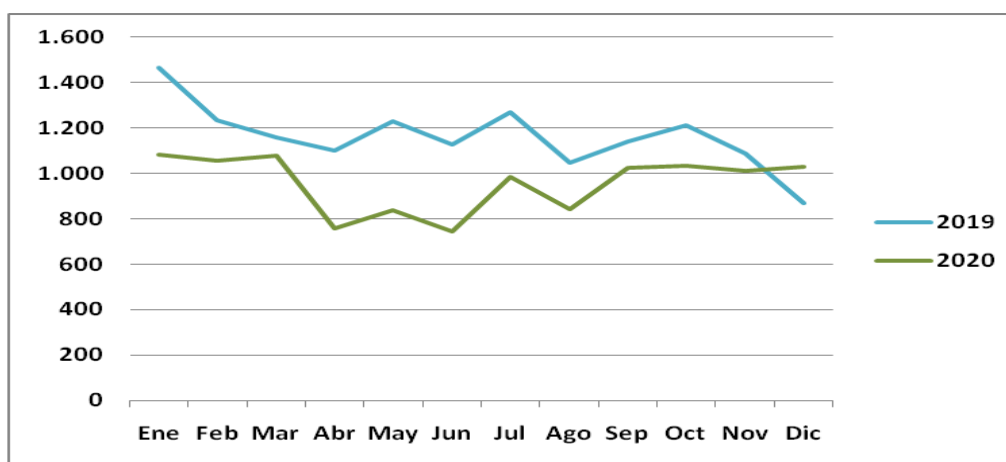
En el año 2020, RM terminó el ejercicio con unos ingresos de 175,25 millones de euros, un valor inferior a los gastos que fueron de 193,17 millones de euros. Como se mencionó anteriormente, los ingresos fueron la causa de este saldo negativo debido a que los ingresos por tráfico se redujeron en 34,57 millones de euros. Por su parte, los gastos en este caso disminuyeron, pero en menor medida. Los gastos realizados en energía de tracción fue la principal causa debido a la menor utilización de los trenes, y por lo tanto, al menor gasto en energía eléctrica u otro tipo de energía como el diesel.

El saldo negativo siguió perdurando durante el año 2021 donde los gastos realizados por RM tuvieron un valor de 212,99 millones de euros mientras que los ingresos que obtuvo la entidad fueron de 190,34 millones de euros.

Ya en el 2022, a pesar de que crecieron los ingresos de la sociedad, los gastos también lo hicieron pero en mayor medida. De esta manera RM acabó el ejercicio con un saldo negativo de 13,11 millones de euros.

Así pues, las consignas implantadas por el Gobierno a raíz del Estado de Alarma irrumpieron en las cuentas de ingresos y gastos de la entidad RM.

GRÁFICO 6: *Evolución de las toneladas totales por mes.*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de MITMA

Este gráfico indica la evolución del número de toneladas por mes entre 2019 y 2020.

En líneas generales no se produjo un descenso muy significativo como ya ocurriera en el transporte de viajeros, pero sí afectó en cierta manera al transporte de mercancías.

En el año 2019 las toneladas transportadas iban siendo menores conforme iban pasando los meses. El año empezó con 1468 millones de toneladas transportadas, sin embargo terminó con 867 millones de toneladas transportadas, es decir se cometió una reducción del 41 %.

A pesar de que en los primeros meses del año 2020, el número de toneladas que se transportaron estuvo por encima de las mil toneladas, las consecuencias de las medidas se notaron desde el primer momento hasta finales de verano, aunque no de manera muy significativa. Eso sí, durante los últimos meses del año, las cifras de toneladas transportadas permanecieron constantes, alrededor de mil toneladas por mes.

En este caso, las medidas impuestas en el transporte de mercancías no resultaron muy dañinas durante el año 2020.

5. RELACIÓN CON ALGUNAS MAGNITUDES ECONÓMICAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

En el apartado anterior se realizó un análisis de los principales indicadores de la entidad para conocer el grado de choque de las medidas impuestas para contraer el avance del *COVID 19* en ella. Sin embargo, es importante llevar este análisis a una superficie de mayor magnitud para comprobar si los hechos que ocurrieron en Grupo Renfe tienen alguna relación u ocurrieron de la misma manera en el sector al que pertenecen.

Es por eso que, en este apartado, se realiza un procedimiento analítico mediante gráficas y tablas con el fin de averiguar si el impacto negativo que sucedió en la entidad que se investiga está relacionado con el impacto que también sufrió el sector del transporte, y en qué grado contribuye a ello.

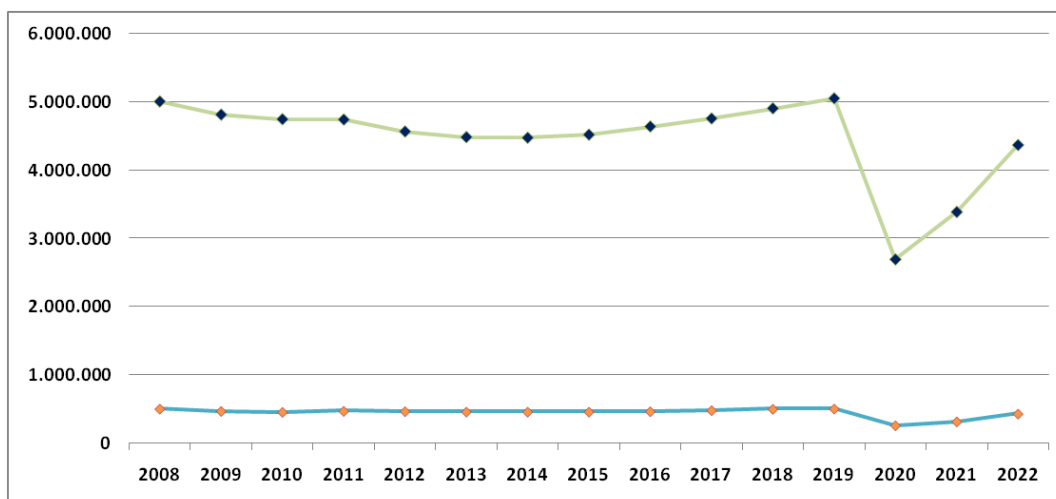
Para no realizar un análisis demasiado extenso se ha escogido 3 variables que pueden estar condicionadas por shocks externos como son: el número de viajeros total, el número de empleados, y el valor añadido de la entidad y sector.

A. NÚMERO DE VIAJEROS

GRÁFICO 7: *Evolución del número de viajeros total en Grupo Renfe (RV) y en el sector del transporte.*

- Línea verde: número total de viajeros del sector

- Línea: azul: número total de viajeros de Grupo Renfe (RV).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del INE.

En este gráfico se indica la evolución del número de viajeros total tanto de Renfe Viajeros como del sector del transporte en general, entre los años 2008 y 2022. Se ha elegido este periodo ya que supone observar las dos crisis más recientes en el panorama nacional (e internacional) y tener una mayor visión global de los hechos.

En el caso del número de viajeros que han tomado como medio de transporte la compañía de Renfe Viajeros se puede ver una senda prácticamente igual desde el año 2008 hasta el año anterior a la pandemia, aunque sí es cierto que se produjo un leve descenso a principios del periodo que perduró hasta el año 2017. Sin embargo, cuando el número de pasajeros iba recuperando sus cifras anteriores a la crisis de 2008, llegó el *COVID 19*, el cual llevó a una disminución mayor de los viajeros durante los siguientes años. En el año 2020 se produjo una importante caída del número de viajeros a causa de las restricciones de movilidad impuestas en ese momento, pero a pesar de que en los años 2021 y 2022 se fueron recuperando números aún no se ha llegado a las cifras anteriores a la pandemia.

Por su parte, el número de viajeros total del sector de transporte también sufrió una caída debido a la crisis de 2008, pero al contrario que en Renfe Viajeros, la recuperación fue más pronto, alrededor del año 2015. A partir de ese año las cifras volvieron a mejorar hasta llegar al año 2019 con números parecidos al acontecido en el año 2008, alrededor de 5 millones de viajeros. Sin embargo, en esta gráfica también se aprecia el impacto de las limitaciones de movilidad debido al coronavirus, el cual redujo el número de viajeros hasta por debajo de los 3 millones en 2020. Por último, a pesar de que hayan mejorado las cifras del número de viajeros total, y como pasara en Renfe Viajeros, no se ha vuelto aún a la normalidad.

TABLA 7: Variación anual del número de viajeros en Grupo Renfe y sector del transporte.

VARIACION ANUAL NÚMERO DE VIAJEROS			
PERIODO	RENFE	SECTOR	
2020	-0,4805	-0,4655	
2021	0,2165	0,2564	
2022	0,3546	0,2879	

Fuente: Elaboración propia de datos estadísticos del INE.

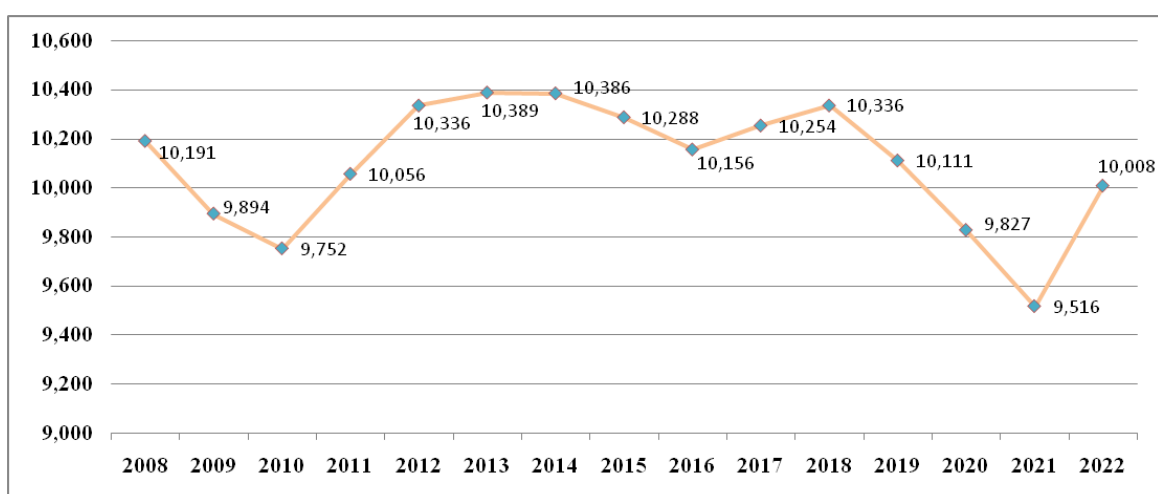
Para ofrecer una mejor perspectiva sobre el impacto del COVID 19 en el número de viajeros total en RV y el sector del transporte se ha realizado esta tabla la cual ofrece la variación anual de dicho indicador entre 2020,2021 y 2022.

Se puede ver que en el año 2020 el número de viajeros total disminuyó alrededor de un 48,05% en Renfe Viajeros mientras que en el sector de transporte en general fue de casi dos puntos porcentuales menos. Para algunos puede sorprender esta cifra ya que en el gráfico anterior parecía que el número de pasajeros total del sector tuvo una mayor caída.

En año 2021, el sector del transporte consiguió una mayor recuperación del número de viajeros total, como la tabla indica 4 puntos porcentuales más en relación a RV. Esto pudo haberse debido por la vuelta a la “normalidad” en el transporte terrestre privado.

Ya en el año 2022 con la eliminación de las restricciones de movilidad, Renfe viajeros vio como el número de pasajeros total aumentaba un 35,46% respecto al año anterior, cifras superiores a la que consiguió el sector en general.

GRÁFICO 9: Evolución de la contribución del número de viajeros total de Grupo Renfe en el sector del transporte. (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del INE.

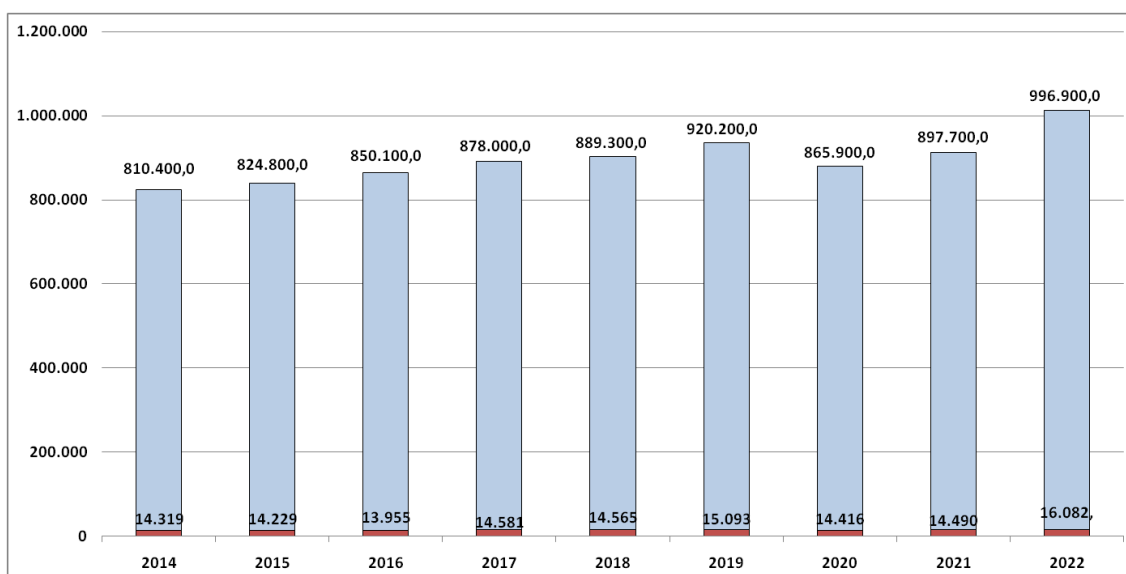
Esta gráfica indica el grado de contribución del número de viajeros total de RV en el número de viajeros total del sector de transporte en general entre el año 2008 y 2022.

Se puede ver que al principio del periodo el número total de viajeros de la entidad pública acaparaba un 10,19% del total del sector pero la crisis en el año 2008 redujo este porcentaje hasta el 9,75%. Durante la recuperación económica se alcanzó un 10,38% del total de viajeros del sector pero la subida del número de viajeros total en otros subsectores del transporte conllevó a que su contribución disminuyera en los próximos años. La llegada del *COVID 19* empeoró más la situación y la contribución del número de viajeros total de RV cayó hasta un 9,51% en 2021. En el año siguiente se produjo un cierto aumento de la participación sobre el total del sector pero, entre la recuperación mayor del número de viajeros en otros subsectores y ante la aparición de dos compañías competitivas en el sector ferroviario Alta Velocidad (OUIGO e ILSA) las cuales les han “robado” clientes, Renfe Viajeros aún no ha conseguido obtener la misma contribución que la que tenía en los años anteriores a la pandemia.

B. NÚMERO DE EMPLEADOS

Otro de los aspectos importantes a la hora de analizar la relación del impacto del *COVID 19* entre Grupo Renfe y el sector del transporte es el empleo. Esto es así, porque esta variable está sujeta a cambios si se produce algún shock interno o externo. Por lo tanto, en este caso, las medidas impuestas por el Gobierno para contraer el virus llevaron a una gran cantidad de las entidades del sector a reducir el personal.

GRÁFICO 10: *Evolución del número de empleados de Grupo Renfe y del sector del transporte en su totalidad.*



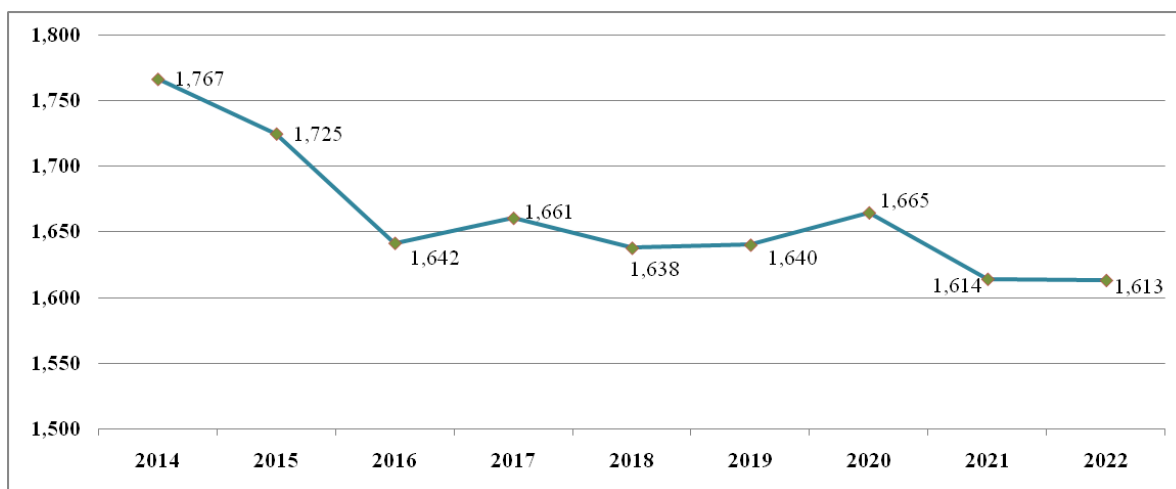
Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del INE.

Este gráfico refleja la evolución del número total de empleados tanto en Grupo Renfe (barra roja) como en el sector del transporte en general (barra azul) entre los años 2014 y 2022.

En el caso de Grupo Renfe, a principios del periodo, su plantilla estaba representada por 14.319 empleados la cual fue disminuyendo o aumentando según la situación de la empresa durante esos años. En el año anterior a la pandemia 15.093 personas trabajaban para Grupo Renfe, fue la mejor cifra que se recontó desde el año 2014. Sin embargo, el coronavirus condujo a que la entidad redujera el personal durante los años 2020 y 2021. Cabe destacar que estas cifras son muy parecidas a las que contaba Grupo Renfe durante la recuperación económica a causa de la crisis de 2008. Ya en el 2022, con la recuperación del empleo nacional y con las implantaciones de programas de oferta de empleo público que ofrecía la empresa se logró incrementar el número de empleados hasta obtener 16.082, una cifra mayor incluso a la obtenida antes de la crisis pandémica.

Por el contrario, el número total de empleados del sector del transporte tuvo una tendencia al alza desde principios del periodo hasta llegar a tener 920.200 empleados en el año 2019, unos 110.000 empleados más que en el año 2014. El COVID 19 provocó una reducción del personal del sector, pero así como ocurriera en Grupo Renfe, este se recuperó llegando a tener la mayor cifra dentro del periodo que se analiza, 996.900 empleados.

GRÁFICO 11: *Evolución de la contribución del número de empleados de Grupo Renfe en el sector del transporte.(%)*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del INE.

Este gráfico ofrece el porcentaje de participación que tiene el número de empleados de Grupo Renfe sobre el número de empleados total del sector del transporte entre 2014 y 2022.

A primera vista se observa una tendencia clara de descenso de la participación del número de empleados durante el periodo. En el año 2014, el número de empleados de Grupo Renfe suponía el 1,76% del total de empleados del sector. Esta cifra se fue reduciendo mientras iban pasando los años, y, a pesar de que en algunos años aumentó como fue el caso de 2017 y 2020, la senda fue descendista. En el caso del primer año de COVID, 2020, la contribución (1,66%) fue superior al año 2019 (1,64%) donde no existía aun el virus, y, por tanto, su impacto negativo. Este aumento puede deberse a que la reducción de empleados haya sido mayor en otras entidades del sector que en la propia de Grupo Renfe lo que conllevó a que se plasmase ese resultado. En los próximos dos años, 2021 y 2022, se produjo al revés. Aunque el número de empleados de Grupo Renfe aumentó, su participación fue menor respecto a años anteriores.

C. VALOR AÑADIDO BRUTO (VAB)

El último indicador que se analiza para ver si existe relación entre el impacto sufrido en Grupo Renfe y el sector general del transporte es el Valor Añadido Bruto (VAB).

En este caso, el VAB de Grupo Renfe se ha conseguido mediante la diferencia entre los ingresos de explotación (venta de billetes, transporte de mercancías y servicios adicionales) y los costes de insumo y servicios intermedios (costes de operación sin incluir el personal, la depreciación y amortización; los costes de energía y combustible, los costes de mantenimiento y reparación, así como de materiales y suministros...).

GRÁFICO 12: *Evolución del VAB de Grupo Renfe entre 2008 y 2022. Millones de euros.*

PERIODO	VAB	
	GRUPO RENFE	SECTOR TRANSPORTE
2008	1.079	42.316
2009	1.047	41.854
2010	1.027	43.633
2011	1.102	44.506
2012	1.180	43.212
2013	1.284	42.125
2014	1.137	44.221
2015	1.252	47.088
2016	1.260	46.637
2017	1.345	48.408
2018	1.413	49.518
2019	1.415	51.674
2020	877	40.016
2021	1.001	43.872
2022	1.342	51.624

Fuente: Elaboración propia a partir de datos estadísticos del INE.

Esta tabla indica la evolución del VAB de Grupo Renfe y del VAB del sector del transporte durante el año 2008 al 2022.

Se puede observar que entre el año 2008 y 2016, el VAB tanto de la entidad como del sector fluctúa aumentando o disminuyendo según la situación de cada año debido a que es se trataba de un periodo de crisis y de recuperación económica.

A partir del año 2017 las cosas cambian y se produce un aumento del VAB tanto de uno como el otro hasta llegar al año 2019 donde Grupo Renfe obtuvo un VAB de 1.415 millones de euros y el sector del transporte consiguió un VAB de 51.674 millones de euros. La pandemia redujo el VAB en los dos casos siendo un porcentaje mayor en la de la entidad pública. A pesar de que en los siguientes años no se recuperó la cifra del año 2019, se quedó muy cerca, sobretodo la contribución del VAB del sector del transporte.

6. ¿QUÉ DECISIONES TOMÓ GRUPO RENFE PARA HACER FRENTE A LAS CONSECUENCIAS DEL COVID?

Durante el periodo que duró la crisis del *COVID 19*, grupo Renfe estableció diversas medidas para hacer frente a las consecuencias que estaba generando tanto en el ámbito económico como social de la empresa.

Al ser una etapa de crisis, estas medidas afectaron a sus cuentas económicas sobre todo en el año 2020, donde los gastos aumentaron y los ingresos, por consiguiente, se redujeron.

Para entender mejor las medidas adoptadas, se hace un desglose en dos grupos: el primero, las medidas que se impusieron en el ámbito sanitario; y el segundo, las medidas que se impusieron en el ámbito social- económico.

6.1. MEDIDAS SANITARIAS

En este caso, el Grupo de Renfe implantó diversos servicios de limpieza y de desinfección en todas sus oficinas del país, así como en todos los trenes que prestan su servicio, tanto de viajeros como de mercancías. Esto se hizo mediante un contrato con empresas externas al Grupo Renfe. Los costes de limpieza y desinfección se

pueden ver en las cuentas tanto de Renfe Operadora como de las sociedades de Renfe Viajeros y de Renfe Mercancías.

Por ejemplo, Renfe Viajeros incurrió en gastos de mantenimientos de trenes de servicios comerciales y de servicios públicos, en limpieza de los mismos trenes, así como en la desinfección de las oficinas de Renfe viajeros. En este caso, se ejecutó un gasto de 46.475 miles de euros en el mantenimiento y limpieza de material rodante y motor. Aunque no en todos los trenes se realizaba el mismo servicio de limpieza, existía una cierta diferencia entre los trenes de cercanías y los trenes de alta velocidad de larga distancia.

Otra de las medidas que implantó grupo Renfe en este ámbito fue el conocido “tren medicalizado”. Estos trenes permitían a los sanitarios trasladar a las personas contagiadas por el coronavirus entre ciudades lejanas o entre comunidades autónomas. Eran trenes adaptados para trasladar a 18 pacientes dentro de cada uno, aunque, más tarde, aumentó la capacidad.

Fue una medida que se implantó rápidamente con el objetivo de agilizar o facilitar el traslado de los pacientes en camilla.

Finalmente, una de las medidas obligatorias que implantó Renfe Operadora fue la imposición de mascarillas obligatorias tanto para los viajeros como para los trabajadores en el tren y en las oficinas, así como otros productos de protección como geles, guantes, etc. Además de ello se establecieron múltiples protocolos para prevenir el contagio del virus entre los trabajadores de la empresa y los viajeros.

Es por eso que, ante la gran eficacia de los servicios de desinfección y limpieza que se realizaba, Grupo Renfe (RV) obtuvo unos reconocimientos de certificados por AENOR y SGS frente al COVID 19.

6.2. MEDIDAS SOCIO-ECONÓMICAS

A) Medidas globales de transporte ferroviario.

Grupo Renfe tuvo que aplicar una serie de medidas de restricción de la oferta de sus servicios ferroviarios de viajeros impuestas por el Estado Español en el artículo 14.2 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declaró el estado de

alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el *COVID-19*. Según este apartado, las medidas que, por obligación, tuvieron que ponerse en marcha fueron:

- “ *Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %*”.

- “*Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes: Servicios ferroviarios de media distancia (50 %), Servicios ferroviarios media distancia-AVANT (50 %), los servicios ferroviarios de cercanías mantendrán su oferta de servicios*”.

Además, respecto al transporte de mercancías, bajo el artículo 14.4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo se dictó lo siguiente:

- “*Por resolución del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se establecerán las condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento*”.

Sin embargo, semanas después, el Gobierno volvió a establecer una serie de medidas más restrictivas en el sistema de transporte de viajeros ante el incremento de casos por *COVID 19*. Estas medidas referían a los porcentajes de oferta de viajeros. Así pues el transporte ferroviario se modificó de la siguiente manera:

- En el caso de los servicios ferroviarios de transporte público de viajeros no sometidos a contrato público u OSP se redujo la oferta total de las operaciones un 70%.

- En el caso de los servicios ferroviarios de transporte público de viajeros de competencia estatal sometidos a contrato público u OSP se redujo la oferta total de las

operaciones en un 70% para los servicios de media distancia y media distancia AVANT, y hasta en un 50% para los servicios de cercanías.

B) Flexibilización y compensación en los billetes de RV

A raíz de la pandemia, una gran parte de los viajeros tuvo que cambiar o cancelar su billete. Ante ello, Renfe Viajeros emprendió unas medidas para que sus clientes puedan realizarlo sin sufrir pérdidas económicas. Las medidas se aplicaban a las tarifas existentes de los billetes según el tipo de servicio demandado por el viajero.

De esta manera se permitían cambios y anulaciones de los billetes, eso sí, con una cierta penalización en los mismos según la tarifa que elegía el viajero.

Por el contrario, se estableció el cambio y anulación del billete sin penalizaciones para los viajeros que tenían como destino u origen poblaciones donde el *COVID 19* impactó más.

Sin embargo, con el paso de los meses y con el empeoramiento de la situación, esta medida se extendió a todos los viajeros.

C) El teletrabajo

Otro de los pasos dados por Grupo Renfe fue imponer el teletrabajo. Ante la crecida de casos de coronavirus en el país y en un esfuerzo por reducir la capacidad de contagio dentro de sus oficinas, la empresa estableció que ciertos trabajadores pudieran realizar su jornada laboral voluntariamente desde sus propios hogares, con previa solicitud..

Con ello, además de seguir las directrices del Ministerio de Salud, Grupo Renfe pudo velar por la salud de sus propios trabajadores.

Además, para brindar una mayor seguridad y que el trabajo que realizasen desde sus casas pudiera ser productivo y efectivo, se le otorgó a cada uno de sus empleados una serie de material informático con el que podían realizar la labor sin presiones.

Ello, ayudará a proseguir la transformación digital y cultural de Grupo Renfe.

D) Actividad I+D+i

Grupo Renfe ha tenido siempre como objetivo ser unos de los referentes en movilidad y transporte. Para ello, uno de los puntos fuertes ha sido seguir apostando por la transformación digital para ofrecer una mejor experiencia en el viaje al cliente, y una mayor comunicación entre ellos a través de webs o servicios informáticos.

Es por ello que el virus en este ámbito supuso un impulso innovador para la empresa. A través de sus respectivos programas de innovación, Grupo Renfe implementó el servicio de inteligencia artificial para los equipos de video vigilancia o mejoras en el sistema de comunicaciones entre trenes de cercanías y media distancia, así como otro tipo de servicios adaptativos al *COVID 19*.

7. CONCLUSIONES

i. Respecto a la actividad económica de Grupo Renfe

- El balance consolidado en el año 2020 indicó un aumento del total en un 3,1% sobre el año anterior. Lo que hizo esto posible fue el aumento del ANC, PNC Y PC. Por su parte, las partidas del AC Y PN presentaron una reducción en relación al 2019.
- El resultado del ejercicio del año de la pandemia registró pérdidas por 474 millones de euros lo cual se debe al aumento de los gastos y disminución de sus ingresos, especialmente de RV por la caída de la demanda de este tipo de transporte.
- En cuanto a las deudas, estas se incrementaron de un año a otro, siendo mayor la variación en las deudas sobre todo en el corto plazo. En cambio en las inversiones hubo diferencias, ya que las inversiones en el corto plazo disminuyeron, mientras que las que se hicieron en el largo plazo aumentaron, a pesar de que las inversiones en empresas del grupo a l/p se redujeran, las financieras compensaron estas pérdidas.

ii. Respetto a la actividad económica de RV y RM.

- Los resultados del ejercicio de ambas sociedades en el año 2020 registraron pérdidas. En el caso de RV se obtuvo un saldo negativo de 414 millones, y en RM se contabilizaron 43 millones. Todo ello frente a los beneficios que se obtuvieron en el año anterior, de 104 y 4 millones de euros respectivamente.

- Se redujo la demanda de todo tipo de servicio de tren que operaba Renfe Viajeros, sea servicio comercial (SSCC) o servicio público (OSP), y la oferta de plazas de este transporte público debido a las restricciones de movilidad impuestas por el Gobierno. A pesar de que los viajeros circulen más por las líneas de servicios pertenecientes a OSP, las medidas impuestas afectaron más a las líneas de servicios pertenecientes a SSCC (alta velocidad y larga distancia). Todo ello, por la tanto, llevó a la reducción de ingresos por ventas de títulos de transporte lo que condujo a una menor recaudación en 2020 por parte de RV.

- RM también vio reducido el transporte de mercancías por las restricciones en capacidades de vagones lo que afectó negativamente en dos de los tres tipos de servicio de este tipo de transporte que operaba RM como son el servicio de ancho métrico y vagón completo, el único servicio que no se vio afectado por las medidas fue el intermodal.

- Los ingresos y gastos de las dos entidades se vieron reducidos en el año 2020, siendo estos últimos superiores. Los ingresos de RV tuvieron una mayor caída, del 32%, en cambio los ingresos de RM se redujeron en 20,2%. Los gastos de RV por su parte disminuyeron un 20,8 % y los de RM un 12,2%.

iii. Respetto al sector del transporte general

- El número de viajeros total tanto de la entidad como del sector en general disminuyó en el 2020 como consecuencia del primer año de crisis. Pero, a partir del siguiente año, la recuperación de viajeros por parte del sector fue mayor. Este resultado podría ser derivado por el transporte terrestre privado donde la capacidad volvió a ser la misma, es decir, las personas podían circular a través de sus vehículos privados sin restricciones, salvo las mascarillas. En cambio, en el año 2022, la entidad incrementó sus viajeros totales e mayor medida con la eliminación de restricciones de movilidad.

- En el caso del número de empleados, Grupo Renfe sufrió reducción de su plantilla, y no habría sido la única entidad ya que el sector de transporte reflejó una reducción de la cantidad de personal total. A pesar de que en los años 2021 y 2021 la entidad recuperó empleados, su contribución en el total del sector disminuyó. Pudo ser, principalmente, por la ampliación del personal en otras entidades que habrían acaparado mayor número de empleados, y, por tanto, mayor participación.

- En cuanto al Valor Añadido Bruto, el sector del transporte sufrió un descenso de este indicador en el año 2020, sin embargo se recuperó rápidamente seguramente gracias a la rápida recuperación de las principales empresas del sector que permitió llegar obtener en 2022 cifras similares a las acontecidas antes de la pandemia. La recuperación de Grupo Renfe, al ser el principal operador del sector ferroviario, ayudó a recuperar las cifras de VAB del sector en general. Aunque, en este caso, habrá sido el transporte terrestre el que habrá impulsado el sector durante ese periodo.

iv. Respecto a las medidas sanitarias, personales y medioambientales.

- RV ayudó a sus clientes de demandaban los servicios comerciales a realizar cambios y anulaciones de billetes sin coste dependiendo de la tarifa que tuvieran. Así como prorrogar la utilización de billetes multiviajes para los clientes que demandaban los servicios públicos.

- Grupo Renfe aplicó diversas medidas de salud de prevención, limpieza y protección ante la expansión del virus tanto en sus oficinas como en los propios sistemas de transporte. También puso como obligatorio la utilización de mascarillas y desinfección de manos a sus trabajadores y a los viajeros.

- Una cierta porción de los trabajadores de las sociedades pertenecientes a Grupo Renfe no fueron incluidos en el ERTE debido a que esto podía provocar problemas económicos en la empresa y Estado. Además buena parte de sus empleados trabajaron a distancia durante algunos meses del año 2020.

- Grupo Renfe sigue apostando por un Plan de mejora en la eficiencia y utilidad energética, a pesar de que se redujera los gastos en inversiones en naturaleza medioambiental durante el ejercicio 2020, así como otro tipo de energía por la reducción del transporte de viajeros.

8. BIBLIOGRAFÍA

- ❖ RENFE (2024) *Conócenos*
Renfe.com
- ❖ INE (2024)
ine.es
- ❖ OMS (2024) *Coronavirus*
www.who.int
- ❖ Molero, José María; Arranz, Javier; Gutiérrez, María Isabel. (2020) COVID-19 en España, ¿cómo hemos llegado hasta aquí? *.Revista Atención Primaria*, Vol.(52), Núm.(10). Pág: 676-679
elsevier.es
- ❖ Gobierno de España (2023, 5 de julio) *Crisis sanitaria COVID 19: Normativa e información útil*. Punto de acceso general a las AAPP
administración.gob.es
- ❖ BOE (2020) 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.
- ❖ RENFE. *Cuentas Anuales Grupo Renfe*. Gobierno corporativo y transparencia (Información económica y de actividad).
Renfe.com
- ❖ RENFE. *Cuentas Anuales, Informe de Gestión e Informe de Auditoría Renfe Viajeros, S.A.* Gobierno corporativo y transparencia (Información económica y de actividad).
Renfe.com
- ❖ RENFE. *Cuentas Anuales, Informe de Gestión e Informe de Auditoría Renfe Mercancías, S.A.* Gobierno corporativo y transparencia (Información económica y de actividad).
Renfe.com
- ❖ MITMA. *Transporte por ferrocarril. Renfe Operadora*. Actividades y servicios
apps.fomento.gob.es
- ❖ Renfe Viajeros (2020). *Nuevos protocolos de desinfección y limpieza*. Medidas de limpieza y protección.

Renfe.com

- ❖ RENFE (2021, 29 de Diciembre) *Renfe facilita temporalmente el cambio de billetes sin gastos ante el aumento de los contagios por Covid.*

Comunicación

Renfe.com

- ❖ Rodríguez, Ignacio (2020, 12 de Marzo) *Renfe devolverá el dinero de los billetes a todos los afectados por las medidas del coronavirus.* Onda

Cero

ondacero.es

- ❖ Fernández, Javier (2021, 25 De Noviembre) *Renfe implanta el teletrabajo en todas sus áreas y estima ahorros.* Cinco Días

cincodias.elpaís.com

- ❖ RENFE. (2021, Noviembre) *Renfe, una de las grandes empresas españolas que apuestan por regular e implantar el teletrabajo.*

Comunicación

Renfe.com

- ❖ RENFE. *Digitalización. Renfe 2028*

Renfe.com

ANEXOS

I. TABLA DEUDAS DE LA ENTIDAD GRUPO RENFE EN CADA EJERCICIO

DEUDAS DE LA ENTIDAD RENFE EN CADA EJERCICIO		
AÑO PERIODO	2019	2020
A CORTO PLAZO	790.913	1.328.349
A LARGO PLAZO	3.530.385	3.942.641
TOTAL	4.321.298	5.270.990

II. TABLA INVERSIONES DE LA ENTIDAD GRUPO RENFE EN CADA EJERCICIO

INVERSIONES DE LA ENTIDAD EN CADA EJERCICIO		
AÑO PERIODO	2019	2020
A CORTO PLAZO	21.456	12.328
A LARGO PLAZO	343.363	344.744
TOTAL	364.819	357.072

III. TABLA INGRESOS TOTALES RENFE VIAJEROS. 2019-2022

	INGRESOS TOTALES				TOTAL
	TITULOS DE TRANSP.	CONVENIOS CCAA	CP SERV.C Y MD.	INGRESOS VARIOS	
2019	2308,99	35,78	1168,76	85,53	3599,06
2020	929,09	21,76	1432,1	65,87	2448,82
2021	1309,61	27,95	1431,69	62,31	2831,56
2022	1884,78	32,34	1656,03	77,1	3650,25

- Ingresos en títulos de transporte.
- Ingresos en convenios con CCAA.
- Ingresos en Compensación de Prestación de servicios de cercanías y media distancia.
- Ingresos varios.

IV. *TABLA GASTOS TOTALES RENFE VIAJEROS. 2019-2022*

	GASTOS TOTALES								TOTAL
	PERSONAL	ENERGÍA T	CÁNONES	SERV. ADIF	SERV. INTR	MANT. DE M	SERV. A BO	RESTO DE S	
2019	641,53	241,25	1255,64	8,99	648,97	34,48	70,06	240,8	3141,72
2020	639,32	174,59	863,46	9,21	554,95	46,48	23,45	177,9	2489,36
2021	623,59	309,23	926,7	24,2	415,56	232,28	30,59	198,01	2760,16
2022	659,03	561,15	1093,69	22,89	440,11	280,79	52,84	248,47	3358,97

- Gastos de personal.
- Gastos en energía de tracción.
- Gastos en cánones.
- Gastos en servicios Adif.
- Gastos en servicios intragrupo.
- Gastos en mantenimiento de material (sin intragrupo).
- Gastos en servicios a bordo.
- Gastos en resto de servicios.

V. *TABLA INGRESOS TOTALES RENFE MERCANCIAS. 2019-2022*

	INGRESOS TOTALES		
	INGRESOS POR TRÁFICO	OTROS INGRESOS	TOTAL
2019	201,46	18,25	219,71
2020	166,89	8,36	175,25
2021	175,28	15,06	190,34
2022	202,55	29,19	231,74

- Ingresos por tráfico.
- Otros ingresos.

VI. *TABLA GASTOS TOTALES RENFE MERCANCÍAS. 2019-2022*

GASTOS TOTALES								
	PERSONAL	ENERGÍA TRACCIÓN	CÁNONES	SERV. ADIF	SERV. INTRAGRUPO	TMPT	RESTO DE SERV.	TOTAL
2019	71,51	36,58	5,66	19,65	51,38	16,12	19,02	219,92
2020	67,98	23,28	5,23	13,79	47,18	15,23	20,48	193,17
2021	66,16	43,58	4,89	11,48	48,79	18,59	19,5	212,99
2022	67,01	70,14	5,1	10,67	45,83	20,22	25,88	244,85

- Gastos de personal.
- Gastos en energía de tracción.
- Gastos en cánones.
- Gastos en servicios Adif.
- Gastos en servicios intragrupo.
- Gastos en Tráfico de Mercancías en Puertos y Terminales.
- Gastos en resto de servicios.

