

A close-up, low-angle shot of the nose of a high-speed train. The train is white with a prominent red stripe and a dark purple stripe. The word "renfe" is printed in a dark purple, lowercase, sans-serif font on the white surface. The train is positioned in a station, with the station's roof structure visible in the background. The lighting is bright, suggesting daylight.

*Contrato-Programa entre
la Administración General del Estado
y la Entidad Pública Empresarial
RENFE-Operadora
2006-2010*



Preámbulo

La planificación es un instrumento imprescindible cuando se trata de definir un proyecto de futuro en un determinado campo, así como el camino a seguir para alcanzarlo. Se convierte también en la herramienta necesaria para controlar el avance hacia el objetivo e introducir los mecanismos de corrección que pudieran requerirse.

En este sentido, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado por Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005, es una buena muestra de ello, y los objetivos generales definidos en el mismo son mejorar la eficiencia del sistema de transporte, fortalecer la cohesión social y territorial, contribuir a la sostenibilidad e impulsar el desarrollo económico y la competitividad.

En concreto, por lo que se refiere a las actuaciones sobre el sistema ferroviario, el objetivo del PEIT es que, de manera progresiva, este sistema se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Por su parte, RENFE–Operadora, que inició su andadura el 1 de enero de 2005, ha elaborado un Plan Estratégico con el horizonte puesto en el ejercicio 2009, en el que establece como misión, profundizando en la definición dada en la Ley del Sector Ferroviario, la prestación de servicios de transporte de mercancías y viajeros por ferrocarril bajo el principio de seguridad, desarrollando su actividad con una clara orientación al cliente con criterios de calidad, eficiencia, rentabilidad e innovación, contribuyendo al incremento de la cuota de mercado del ferrocarril, sobre la base del compromiso con la Sociedad y con el desarrollo de sus Empleados.

Los ejes básicos de este primer Plan Estratégico de RENFE–Operadora son la propia entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario y la consideración de su período de vigencia como un período transitorio dirigido a la adaptación de la nueva Entidad Pública Empresarial a la realidad final prevista, consistente en la plena apertura a la competencia del transporte de viajeros y mercancías.

Este período transitorio está en perfecta sintonía con la primera fase del PEIT, durante la cual, fundamentalmente, se completará el sistema de infraestructuras para asegurar la vertebración del territorio y se establecerán paralelamente las bases del cambio pretendido.

El Plan Estratégico de RENFE–Operadora se articuló sobre la base de la organización por negocios preexistente en la antigua RENFE, pero orientando la misma a lo que, tanto en la Ley del Sector Ferroviario como en el PEIT, se perfila como escenario de futuro en el sector ferroviario, es decir, una organización basada en áreas de actividades claramente diferenciadas entre las susceptibles de ser consideradas de interés público y las llamadas a operar en un marco de libre competencia.

El operador público es el instrumento señalado por el propio PEIT para dinamizar el sector ferroviario, y en este sentido, RENFE–Operadora ha continuado trabajando, partiendo de su Plan Estratégico, para presentar sus cuentas con la estructura citada en el párrafo anterior, adecuando asimismo su estructura organizativa.

La modularidad ya demostrada por la arquitectura organizativa de RENFE, puesta de manifiesto a la hora de la creación de las dos nuevas entidades públicas empresariales previstas en la Ley del Sector Ferroviario y conservada en ambas, vuelve a suponer un activo fundamental para realizar la transición desde el modelo de unidades de negocio al de áreas de actividad y, a partir de ésta, profundizar en una organización que permita, en el horizonte del presente Contrato–Programa, preparar al operador público para cualquier escenario de explotación futuro.

En este sentido, otro de los aspectos fundamentales recogido en el PEIT es la necesidad de que el objetivo anterior se acompañe de las medidas necesarias para que esa situación se alcance por parte del operador público con el equilibrio financiero más favorable.

Para ello, el PEIT señala que ... "Los Contratos-Programas a establecer se deberán dotar de los instrumentos pertinentes que permitan impulsar la innovación y modernización del material, la mejora de los sistemas de gestión y la formación y adaptación de los recursos humanos al nuevo contexto tecnológico y de competencia".

El Contrato Programa se convierte pues, en el marco de referencia necesario para llevar a RENFE-Operadora a alcanzar los objetivos marcados por el PEIT y plasmados a su vez en su propio Plan Estratégico.

Este Contrato-Programa ha de suponer el elemento articulador de las estrategias definidas para la consecución de los objetivos planteados en la cláusula 5 de este contrato mediante:

- La plasmación y concreción de las líneas de política de transportes, en particular las relativas al papel asignado al modo ferroviario para hacer frente a las necesidades de movilidad de la población y las mercancías.
- La determinación del volumen de recursos públicos asignados para alcanzar los objetivos de servicio y resultados convenidos.
- El establecimiento de un marco económico y financiero-presupuestario explícito para RENFE-Operadora que le facilite el desarrollo de los servicios de manera acompañada a la puesta en servicio de las nuevas infraestructuras, así como la implantación de las innovaciones de gestión necesarias para llevar a la compañía a un nivel de competitividad necesario para operar en un entorno liberalizado.

El período que abarca este Contrato Programa viene marcado por dos circunstancias relevantes:

- La necesaria adaptación de la empresa al escenario final de liberalización total del transporte por ferrocarril, con un calendario que fijará la Unión Europea, y cuya mejor previsión en el momento actual señala al año 2010.

Esta previsión redonda en el carácter transitorio de este período que, por una parte, debe ser coherente con la previsible fecha señalada y, por otra parte, debe ser aprovechado para conseguir la mejor adaptación del operador público al escenario final.

- La previsión de puesta en servicio de varias obras de infraestructura a lo largo del mismo.

Ambas circunstancias justifican el tratamiento recogido en las cláusulas siguientes.

Y todo ello aplicando un código de conducta social y medioambiental que permita el desarrollo económico de RENFE-Operadora contribuyendo al mismo tiempo a la movilidad y sostenibilidad del mercado del transporte

**CONTRATO-PROGRAMA ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO Y LA ENTIDAD
PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA 2006-2010**





Título I. Condiciones Generales

CLÁUSULA 1.— NATURALEZA Y FINALIDAD

Este Contrato–Programa (en adelante C–P) se acuerda al amparo del artículo 68 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y de las Disposiciones transitorias: Cuarta de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, cuarta del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y segunda del Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial.

El presente C–P establece los objetivos, obligaciones y compromisos mutuos entre la Administración General del Estado (en adelante AGE) y la Entidad Pública Empresarial RENFE–Operadora (en adelante RO), en el marco de su objeto social, de la política económica general y de la política de transportes en particular, en línea con la normativa comunitaria y de acuerdo con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y se enmarca dentro de la política general de transportes del Gobierno recogida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (en adelante PEIT), aprobado por el Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005, que pretende establecer un marco racional, eficiente y sostenible para el sistema de transporte a medio y largo plazo.

CLÁUSULA 2.— PERÍODO DE VIGENCIA

La vigencia de este C–P se extenderá desde el 1 de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2010, regularizándose sobre las bases previstas en este C–P el ejercicio 2005, si bien las funciones de la Comisión de Seguimiento a que se refiere la cláusula 15 se extienden hasta el 31 de diciembre de 2011 con objeto de proceder a la liquidación prevista en la cláusula 13.

CLÁUSULA 3.— CONFIGURACIÓN ORGANIZATIVA Y CENTROS DE RESPONSABILIDAD

La Entidad RO, como operador público dedicado a la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros, se estructura actualmente en las siguientes áreas de actividad, cuya evolución de resultados se presenta en el Anexo 7:

- Área de actividad de servicios de Cercanías y Media Distancia.
- Área de actividad de servicios de Alta Velocidad - Larga Distancia.
- Área de actividad de Mercancías y Logística.
- Área de actividad de Fabricación y Mantenimiento.

CLÁUSULA 4.— CRITERIOS DE IMPUTACIÓN DE COSTES Y ELABORACIÓN DE CUENTA DE RESULTADOS Y BALANCE SEGREGADAS POR ACTIVIDADES

La entidad RO determinará los criterios de imputación de costes utilizados en el presente C-P, que serán objeto de informe por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante IGAE) y se mantendrán constantes durante el periodo de duración del C-P. El método de imputación de costes incluirá las amortizaciones y los gastos financieros asociados a la deuda total contraída por RO así como la distribución de gastos comunes.

En caso de que RO considere necesario modificar los criterios de imputación utilizados solicitará el informe previo de la IGAE y reestimaré la información económico-financiera contenida en el presente C-P.

Adicionalmente, la IGAE informará los criterios de elaboración de las cuentas de resultados y balances segregados por actividades que presente RO. Para ello, dichas cuentas y balances segregados se presentarán a la Comisión de Seguimiento antes de finalizar el ejercicio 2007.

CLÁUSULA 5.— OBJETIVOS DEL CONTRATO-PROGRAMA

Este C-P persigue:

- Potenciar el desarrollo especializado del ferrocarril favoreciendo la prestación de servicios ferroviarios de calidad dentro de una política integrada y armónica de transportes, promoviendo el desarrollo de la movilidad sostenible y segura, y estableciendo objetivos individualizados en función de las distintas áreas de actividad.
- El crecimiento sostenido adaptado al incremento de la cuota de mercado, a través de la captación de nuevos clientes, el desarrollo de nuevos productos y la búsqueda de nuevos negocios asociados al ferrocarril.
- La racionalización y mejora de la gestión de la entidad, desarrollando un sistema de gestión integrado, y adecuando el actual modelo organizativo, orientándolo hacia una estructura más flexible y compatible, tanto con el objetivo fijado por el PEIT de dinamizar el modo de transporte ferroviario, como con la evolución de los diferentes mercados objetivo.

Para ello, se debe profundizar en el análisis de la correcta asignación de recursos e incluso en la definición de los mercados que mejor pueden satisfacer cada uno de ellos, como medio para:

- Especializar la gestión ajustando permanentemente la oferta a la demanda en cada mercado específico, de acuerdo con los índices de cobertura establecidos en este C-P.
- Alcanzar la excelencia operativa, mediante un transporte eficaz, seguro, fiable y de calidad, respaldado por una organización innovadora, ágil y competitiva, apoyada en la tecnología.



- Incorporar las formas de coparticipación más adecuadas en cada caso con la iniciativa privada, de forma que se alcance la máxima rentabilidad posible como parte de la estrategia de preparación de la Entidad para competir en un marco de liberalización creciente del modo de transporte ferroviario.
- Desarrollar los sistemas internos de control de manera que cada área de actividad disponga no solamente de cuenta de resultados, sino de balance, de manera que ambas herramientas se configuren como elementos clave para la planificación y el seguimiento de cada una de ellas.
- Proporcionar a RO un marco de gestión autónoma, suficientemente flexible para permitirle una gestión empresarial ágil y competitiva en cada uno de sus mercados y según sus criterios de rentabilidad específicos, compatible con el ejercicio de la responsabilidad social empresarial.
- El establecimiento de un marco financiero-presupuestario que resulte compatible con el cumplimiento de los objetivos señalados anteriormente.

CLÁUSULA 6.— COMPROMISOS RECÍPROCOS

Por parte de RO:

- Incorporar a sus objetivos de gestión el marco financiero-presupuestario definido en el presente C–P, quedando RO facultada para adoptar las medidas necesarias para asegurar su cumplimiento.
- Llevar a cabo el expediente de regulación de empleo, previsto en este C–P con las condiciones estipuladas en la cláusula 9 e incluido en el Plan Social 2005–2009 acordado con la representación del personal, y cuyas condiciones fueron aprobadas por la Dirección General de Trabajo el 13 de septiembre de 2005.
- Asumir y trasladar a la negociación colectiva con su personal el compromiso de contención de gastos contenido en este C–P, y específicamente lo que se establece en la cláusula 9.
- Efectuar las inversiones que correspondan dentro del marco previsto en el presente C–P y no asumir compromisos de gasto que se extiendan más allá del ejercicio 2010 por encima de lo establecido en la cláusula 8.
- No sobrepasar el endeudamiento previsto en la cláusula 10 dentro del marco previsto en este C–P.
- Presentar a la Comisión de Seguimiento las cuentas y balances segregados por área de actividad, de acuerdo con lo señalado en la cláusula 4.
- Mantenerse al corriente de las obligaciones de pago con la Hacienda Pública y la Seguridad Social.
- Desarrollar, de acuerdo con los objetivos generales de sostenibilidad, su gestión medioambiental y su política de responsabilidad social.

Por parte de la AGE:

- Proporcionar a RO un marco de gestión autónoma, suficientemente flexible para permitirle una gestión empresarial ágil y competitiva en cada uno de sus mercados y según sus criterios de rentabilidad específicos, compatible con el ejercicio de la responsabilidad social empresarial y el equilibrio financiero.
- Realizar las aportaciones previstas en la cláusula 11 y proceder a su liquidación de acuerdo con lo establecido en la cláusula 13.
- Promover la incorporación en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio la autorización de deuda neta tomando como base lo dispuesto en la cláusula 10.



Título II. Principales parámetros económicos financieros y de gestión

CLÁUSULA 7.— CUENTA DE RESULTADOS AGREGADA PARA EL PERÍODO 2006–2010

Con base en el Plan Estratégico elaborado por RO, para alcanzar el equilibrio en el resultado global de la entidad, incorporando el coste del plan de recursos humanos, se precisan las siguientes aportaciones por transferencias corrientes:

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Total |
|-------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| APORTACIONES POR TRANSFERENCIAS CORRIENTES PROCEDENTES DE LOS PGE | 562.719 | 604.728 | 570.390 | 490.877 | 395.779 | 2.624.493 |

Miles de euros

CLÁUSULA 8.— INVERSIONES

La situación de partida del material ferroviario en determinados mercados, así como el esfuerzo inversor que está realizando el Gobierno en materia de infraestructuras, hace que éste sea un punto de especial relevancia en el período de vigencia de este C-P.

El propio Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte aprobado por el Gobierno para el período 2005/2020 recoge entre sus prioridades, por lo que se refiere al sistema ferroviario, la modernización del material y la puesta en servicio de nuevas infraestructuras, siendo el operador público uno de los elementos clave para la revitalización ferroviaria.

En este sentido, en el cuadro siguiente aparece el gasto de inversión previsto para cada ejercicio del período 2006/2010, cuyos ejes de definición son coincidentes con lo expuesto anteriormente.

No obstante, dadas las características de las inversiones a realizar, y la experiencia de RO en el desarrollo de las mismas, las anualidades previstas en el cuadro citado podrán verse modificadas, sin sobrepasar el valor global para el período de vigencia de este C-P de 5.772.418 miles de euros, lo cual repercutirá en la autorización de endeudamiento anual a incluir en los Presupuestos Generales del Estado para RO, tal y como se establece en la cláusula 10.

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Total |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| TOTAL INVERSIONES | 1.036.170 | 1.207.574 | 1.248.849 | 1.063.825 | 1.216.000 | 5.772.418 |

Miles de euros

La realización de las inversiones señaladas en este C-P comprometen gasto de ejercicios posteriores a 2010 por valor de 769 millones de euros. A estos efectos se consideran compromisos las cifras de inversiones aprobadas por RO durante el período de vigencia del C-P y que están pendientes de contabilización como gasto a 31 de diciembre del citado ejercicio. La variación de las anualidades recogidas en el cuadro anterior como consecuencia del ritmo de ejecución de los proyectos asociados, repercutirá en la cifra comprometida para ejercicios posteriores a 2010.

El detalle de los principales proyectos de inversión por áreas de actividad en el período 2006-2010 se incluye en el Anexo 5.

CLÁUSULA 9.— RECURSOS HUMANOS

RO se compromete a que la plantilla media no sea superior en cada ejercicio a lo recogido en el cuadro siguiente:

| Nº DE TRABAJADORES | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| PLANTILLA MEDIA | 14.888 | 14.767 | 14.635 | 14.476 | 14.317 |

Entre los instrumentos que RO tiene contemplados para conseguir dicho objetivo, ha puesto en marcha un Plan Social 2005/2009, entre cuyas medidas se encuentra un plan de prejubilaciones y bajas incentivadas (expediente de regulación de empleo-ERE-aprobado por la Dirección General de Trabajo con fecha 13 de septiembre de 2005) con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2009 y un plan de incorporaciones.

Asimismo, RO se compromete a que la negociación colectiva a desarrollar, responda a las condiciones establecidas por la Comisión de Seguimiento de la negociación colectiva de las Empresas Públicas y a lo previsto en las respectivas Leyes de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio.

RO hará frente a las necesidades anuales derivadas de este expediente mediante las transferencias corrientes de la AGE previstas en la cláusula 11.

CLÁUSULA 10. — LÍMITE ANUAL DEL NIVEL DE DEUDA

Fijados los volúmenes de inversión señalados en la cláusula 9, el balance de RO acabaría en 2010, previsionalmente, con una relación fondos propios/endeudamiento con entidades financieras de 0,89, cifra de partida en el momento de creación de RO el 1 de enero de 2005 y que recoge el efecto de la asunción por el Estado de la deuda histórica de la extinta Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Para alcanzar este objetivo, RO se compromete a que a 31 de diciembre de cada ejercicio el nivel de deuda, medido como suma de acreedores a corto y largo plazo, no sobrepase los siguientes importes:

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| NIVEL DE DEUDA A 31 DE DICIEMBRE | 3.092.454 | 3.613.092 | 4.065.503 | 4.276.441 | 4.560.922 |

Miles de euros

Estos importes servirán de base para fijar la autorización anual de captación de deuda neta a incorporar en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio, tras tener en cuenta la ejecución del programa inversor y el saneamiento, en su caso, efectuado en los años anteriores.



Título III. Aportaciones de la AGE y liquidación del C-P, control financiero y comisión de seguimiento

CLÁUSULA 11.— APORTACIONES DEL ESTADO E INSTRUMENTACIÓN DE LAS MISMAS

11.1.— APORTACIONES DE LA AGE 2006–2010

Para la cobertura de las necesidades financieras del presente C-P, la AGE prevé efectuar las siguientes aportaciones con cargo a los PGE de cada ejercicio:

| APORTACIONES AGE | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Total |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|-----------|---------|---------|-----------|
| TRANSFERENCIAS CORRIENTES | 558.164 | 595.000 | 584.673 | 490.877 | 395.779 | 2.624.493 |
| - Compensación por prestación de servicios de Cercanías y Media Distancia | 300.540 | 316.470 | 343.416 | 347.491 | 349.872 | 1.657.789 |
| - Compensación de pérdidas* | 257.624 | 278.530 | 226.974 | 143.386 | 45.907 | 952.421 |
| - Compensación por prestación de servicios de Cercanías y Media Distancia 2007 | | | 9.728 | | | 9.728 |
| - Compensación ERE 2006 | | | 4.555 | | | 4.555 |
| APORTACIONES PATRIMONIALES | 404.000 | 404.000 | 449.000 | 479.000 | 404.000 | 2.140.000 |
| TOTAL APORTACIONES AGE | 962.164 | 999.000 | 1.033.673 | 969.877 | 799.779 | 4.764.493 |

Miles de euros

* Incluye el coste del Plan de Recursos Humanos. En el año 2010 el importe íntegro corresponde a ese concepto.

Como se desprende del cuadro, las transferencias corrientes de la AGE se destinan, por un lado, a la compensación por los mayores costes incurridos por RO en la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia respecto a los ingresos que genera su explotación, y, por otro lado, financiar las pérdidas genéricas del resto de actividades de RO y derivadas del expediente de regulación de empleo.

Por otra parte, las aportaciones de los años 2006 y 2007 son consistentes con las recogidas en los Presupuestos Generales del Estado para dichos ejercicios, materializándose la diferencia entre dicha cantidad y la devengada por RO en esos años, en el año 2008, como se señala en el cuadro.

11.2.— INSTRUMENTACIÓN DE LAS CONSIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LA AGE

En el ejercicio 2006 las aportaciones de la AGE se han abonado con cargo a las aplicaciones 17.40.441M.441 (558.163,70 miles de euros) y 17.40.453A.871 (404.000 miles de euros), al estar previstas estas aportaciones en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2006.

Para los ejercicios siguientes se abonarán por doceavas partes con cargo a las aplicaciones 17.40.441M.446, 17.40.441M.447 y 17.40.453A.871 o créditos presupuestarios que los sustituyan.

CLÁUSULA 12.— REGULARIZACIÓN APORTACIONES AGE CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2005 Y ANTERIORES

Los Presupuestos Generales del Estado (PGE) del ejercicio 2005 incorporaron una consignación por importe de 454.785 miles de euros y al resultar dicha aportación superior a los 450.358 miles de euros de resultados negativos realmente obtenidos por RO en el año 2005, incluida la imputación a Resultados del Plan de Recursos Humanos, la diferencia por importe de 4.427 se destinará a saneamiento financiero.

Asimismo, de acuerdo con el Informe de Control Financiero de la liquidación de las aportaciones del Estado a RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) a 31-12-2004, los derechos de cobro frente al Estado correspondientes a las diferencias de cambio no realizadas de los préstamos y créditos pendientes de reembolso por RENFE a 31-12-2004, a que hace referencia el apartado 7 de la Orden Ministerial de segregación, se cifran en 81.145.020,62 euros que resultan de la aplicación de los criterios de liquidación contenidos en la OM/PRE/676/2006, de 6 marzo, del Ministerio de Presidencia.

La AGE instrumentará la cancelación de dicha deuda en el ejercicio 2008.

CLÁUSULA 13.— LIQUIDACIÓN DE LAS APORTACIONES DE LA AGE

Las aportaciones de la AGE, en forma de transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales, son fijas y no sujetas a actualización.

Si las transferencias corrientes resultaran superiores a las pérdidas antes de las citadas aportaciones recogidas en las cuentas anuales de la entidad, el exceso se destinará al saneamiento financiero de la misma.

Si por el contrario, el importe de las pérdidas antes de considerar las transferencias corrientes figuradas en los PGE de cada ejercicio fueran superiores a éstas, la AGE no aportará cantidad alguna destinada a su cobertura, siendo responsabilidad de la entidad adoptar las medidas necesarias para cumplir la limitación de endeudamiento recogida en la cláusula 10.

CLÁUSULA 14.— CONTROL FINANCIERO A EFECTUAR POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

La IGAE elaborará el oportuno Informe de Control Financiero, señalado tanto en el artículo 171 de la Ley 47/2003, de 27 de noviembre, General Presupuestaria, como en la Disposición transitoria cuarta de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, con base en la propuesta de liquidación del C-P elaborada por la Comisión de Seguimiento y remitida por conducto de la Delegación Especial del Ministerio de Economía y Hacienda en RO, que incluirá las interpretaciones que la Comisión de Seguimiento haya aprobado y recogido, en su caso, en las actas respectivas, sobre la base de los estados financieros e información soporte proporcionados por RO y cualquier otra que pueda ser solicitada.

El informe de control financiero contendrá el resultado de las verificaciones efectuadas sobre el grado de ejecución de las previsiones económicas contenidas en el C-P, en el que expresará su opinión técnica sobre la propuesta de liquidación de las aportaciones formulada por la Comisión de Seguimiento.

CLÁUSULA 15.— COMISIÓN DE SEGUIMIENTO

15.1.— CONSTITUCIÓN Y COMPOSICIÓN

Dentro de los dos meses siguientes a la firma de este C-P se constituirá una Comisión de Seguimiento, compuesta por nueve vocales, tres en representación del Ministerio de Economía y Hacienda, tres en representación del Ministerio de Fomento y tres en representación de RENFE-Operadora.

Los vocales de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Fomento serán nombrados por el titular de cada uno de los siguientes Centros directivos al cual representarán:

- Secretaría General de Infraestructuras, del Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Programación Económica, del Ministerio de Fomento.
- Delegación Especial del Ministerio de Economía y Hacienda en Renfe Operadora.
- Dirección General de Presupuestos, del Ministerio de Economía y Hacienda.
- Dirección General de Política Económica, del Ministerio de Economía y Hacienda.

La Secretaría de la Comisión de Seguimiento la ejercerá un funcionario de la Dirección General de Ferrocarriles, que tendrá voz pero no voto.

Asimismo podrá asistir, con voz pero sin voto, un representante de la IGAE.

Los vocales en representación de RO serán designados por la misma según su normativa, quien procederá a comunicarlos a la Presidencia de la Comisión de Seguimiento.

15.2.— FUNCIONES

Las funciones de la Comisión serán:

- Realizar la propuesta anual de liquidación con base en los criterios fijados en este C-P y, en su caso, a los de interpretación aprobados, y remitirla a la IGAE, por conducto de la Delegación Especial del Ministerio de Economía y Hacienda en RO.
- Definir, sobre la base del mejor conocimiento aportado por la presentación de las cuentas y balances segregados según se recoge en las cláusulas 4 y 6, los indicadores de eficiencia que permitan un mejor seguimiento del C-P. Esta definición deberá concretarse antes del fin de 2007.
- Controlar sobre la base de la información solicitada a RO la ejecución de este C-P, para lo que se facilitará a los miembros de la Comisión cualquier información que se estime necesaria, y supervisar el cumplimiento de los compromisos asumidos por cada una de las partes firmantes.
- Interpretar el C-P cuando ello fuere necesario.
- Elevar anualmente un informe a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos sobre la evolución del C-P.
- Aquellas otras que se deriven de este C-P o que las partes contratantes le confieran.
- Las funciones anteriores se entienden sin perjuicio del control que, de acuerdo con el artículo 68.1.f) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, compete al Ministerio de Economía y Hacienda.

15.3.— CONVOCATORIA Y PERIODICIDAD DE LAS REUNIONES

La Comisión de Seguimiento se reunirá cuando la convoque su Presidente, bien por propia iniciativa, bien a petición de un tercio de los vocales, siendo obligatorio celebrar sesión ordinaria, por lo menos, una vez al año.

Las reuniones se convocarán al menos con una semana de antelación, debiendo acompañar a la citación el orden del día.

En caso de que un vocal no pudiera asistir a la reunión designará a un sustituto para que le represente o delegará su voto en otro miembro de la Comisión. Esta designación o delegación será comunicada al Secretario de la Comisión por cualquier medio que deje constancia de su recepción.

15.4.— ADOPCIÓN DE ACUERDOS

Los acuerdos de la Comisión de Seguimiento se adoptarán por consenso de los miembros presentes, y para que aquellos sean válidos, será necesario que concurran cinco de sus miembros con derecho a voto.

15.5.— PROPUESTA DE LIQUIDACIÓN DE LAS APORTACIONES DE LA AGE

RO remitirá durante el mes de abril de cada año una propuesta de liquidación calculada de acuerdo con los criterios que se recogen en el presente C-P. Junto con la propuesta de liquidación se acompañarán las cuentas anuales, así como toda la información complementaria pertinente.

Con base en dicha propuesta y al resto de la información remitida por RO, la Comisión de Seguimiento aprobará una propuesta de liquidación, que será remitida a la IGAE por conducto de la Delegación Especial del Ministerio de Economía y Hacienda en la entidad.

La IGAE emitirá un informe provisional de auditoría sobre la ejecución del C-P que remitirá al Presidente de la Comisión de Seguimiento para que, en su caso, se efectúen las alegaciones en el plazo previsto de la normativa vigente. Dicho informe tendrá el contenido previsto en la normativa aplicable.

Para efectuar las alegaciones, la Comisión de Seguimiento establecerá el procedimiento de consulta con sus miembros que considere más oportuno.

Vencido el plazo de alegaciones, la IGAE emitirá el informe definitivo.

Analizado el informe definitivo de auditoría sobre la ejecución del C-P, la Comisión de Seguimiento efectuará la liquidación definitiva.

CLÁUSULA 16.— TARIFAS DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA

Las revisiones de tarifas de los servicios de Cercanías y Media Distancia seguirá la tramitación actual de aprobación por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, según se recoge en el artículo 16 del Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, de Medidas Urgentes de carácter fiscal y de fomento de la actividad económica.

Si las revisiones de tarifas aprobadas cada año condujeran a una evolución de las percepciones medias diferente a la prevista en el Anexo 1, la Comisión de Seguimiento evaluará su efecto, proponiendo, en su caso, la revisión del CP.



Título IV. Relación con otras administraciones públicas

CLÁUSULA 17.— RELACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

RO podrá firmar Convenios con otras Administraciones Públicas para la prestación de servicios de interés público, siempre que quede garantizada la viabilidad económica de los mismos.

El convenio definitivo que ampare la prestación de nuevos servicios, distintos de los prestados por RO a la fecha de firma de este C-P, deberá contar con la autorización previa del Ministerio de Fomento.

Título V. Seguridad y responsabilidad social

CLÁUSULA 18.— SEGURIDAD

El desarrollo normativo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, exige a las empresas ferroviarias que operen en la Red Ferroviaria de Interés General disponer de un sistema de gestión de la seguridad que tenga por objeto la protección de las personas y bienes transportados.

En este sentido, la seguridad en la prestación de los servicios de transporte de mercancías y viajeros por ferrocarril constituye un principio básico en las actuaciones de RO, y para ello cuenta con una planificación estratégica de la seguridad para el período de este C-P, desarrollada en anualidades mediante los correspondientes planes específicos con acciones diferenciadas sobre:

- El factor humano, mediante la aplicación de planes de formación y programas de inspección y control.
- El factor técnico, incorporando las mejoras técnicas necesarias sobre el material existente y los sistemas de seguridad embarcados. En particular, se dotará a toda la flota de trenes con el nuevo Asfa digital y se dotará de serie a todo nuevo material que vaya a circular por líneas dotadas de ERTMS con equipos ERTMS embarcados.
- La normativa, con el objetivo de modernizarla y adaptarla a los nuevos requerimientos tanto técnicos como legales.

Los resultados de todas estas acciones se concretan en la mejora continua de la denominada Tasa de Riesgo Admisible (TRA), medida en número de accidentes de tren por millón de kilómetros recorridos por los trenes.

Los valores previstos de la citada TRA para el período de este C-P son los siguientes:

| Accid/mill km tren | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| TRA | 0,072 | 0,050 | 0,041 | 0,030 | 0,026 |

CLÁUSULA 19.— RESPONSABILIDAD SOCIAL

RO desarrolla una estrategia de Responsabilidad Social Empresarial, denominada “Un tren de valores”, que aglutina y da coherencia al firme compromiso de RO con el entorno y con la sociedad.

RO centra sus esfuerzos en cuatro compromisos: compromiso con la sociedad, compromiso de sostenibilidad, compromiso con la cultura y compromiso ético.

Compromiso con la sociedad

El compromiso social de RO se desarrolla a nivel interno, empleados, como externo, sociedad, fomentando el desarrollo y la cohesión social de nuestro entorno.

Empleados

RO se compromete a realizar una gestión responsable de los recursos humanos, a fomentar el bienestar laboral de los empleados, a la promoción del mérito y la no discriminación y a la conciliación de la vida personal y laboral.

Sociedad

RO se compromete a apoyar, de forma equilibrada y realista, a colectivos desfavorecidos, especialmente discapacitados (psíquicos y físicos), niños y ancianos, a colaborar con centros especiales de empleo para la subcontratación de servicios, a colaborar también con ONG's y Fundaciones y a ofrecer productos y servicios adaptados a discapacitados.

Compromiso de sostenibilidad

Uno de los objetivos generales del PEIT es contribuir a la sostenibilidad general del sistema de transporte español, siendo la aportación fundamental de RO a dicho objetivo su eficiencia como alternativa de transporte en términos económicos, sociales y, especialmente, en términos medioambientales.

Por otra parte, RO se compromete a:

- Establecer públicamente, y por escrito, compromisos ambientales. Se adjunta como Anexo 6 el decálogo ambiental de RO.
- Asumir compromisos ambientales de carácter voluntario, más allá incluso del cumplimiento de la normativa ambiental vigente.
- Establecer cauces adecuados para la participación de quienes, según la normativa ambiental vigente, tengan la condición de interesados.

Para ello, RO centra su gestión ambiental con el objetivo de reducir e incluso eliminar los efectos medioambientales ligados a la prestación de sus servicios mediante el cumplimiento de su Política Ambiental, que se basará en tres ejes fundamentales:

- La plena adecuación ambiental de la operación ferroviaria, mediante el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.
- La puesta en valor de los activos ambientales tangibles e intangibles propios de la operación ferroviaria.
- La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.

Compromiso con la cultura

RO se compromete a apostar por cuantas acciones ayuden a la promoción cultural y educativa en España, desarrollando actividades culturales y educativas que respondan a los valores de compromiso, liderazgo, excelencia y cercanía de su Plan Estratégico.

Compromiso ético

RO se compromete a desarrollar una estricta política de empresa ética y responsable. Para ello, asume como propios los compromisos del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (Global Compact) al que se adhiere y asume los principios de conducta y acción en materia de derechos humanos, trabajo, medio ambiente y lucha contra la corrupción.

Además, la compañía aplica una rigurosa política de compras, con el objetivo de optimizar la relación entre coste, calidad y prestaciones en cuantas contrataciones y compras realice la empresa, apoyándose en el principio general de la competencia, fomentando su publicidad, transparencia y no discriminación para dar a todos sus proveedores la posibilidad de acceder a los pedidos de la empresa.



Título VI. Revisión y continuidad del contrato-programa

CLÁUSULA 20.— REVISIÓN DEL CONTRATO–PROGRAMA

Procederá la revisión de este C–P en los siguientes casos:

- Cuando circunstancias de carácter excepcional y no previsible impidan el cumplimiento de los objetivos previstos.
- Si durante la vigencia del mismo se produjera la circunstancia contemplada en la Disposición transitoria tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Cuando, por razones de interés general, se considere conveniente.

La revisión deberá ser propuesta por la Comisión de Seguimiento.

CLÁUSULA 21.— CONTINUIDAD DEL PRESENTE CONTRATO-PROGRAMA

Es intención de las partes firmantes dar continuidad a este C–P en ejercicios siguientes a 2010. Pese a ello, si transcurriera el ejercicio 2010 sin que existiera un nuevo C–P que regulara los ejercicios posteriores a dicho año, las partes firmantes realizarán todas las gestiones pertinentes para que los Presupuestos Generales del Estado de 2011 incluyan una partida adecuada a las necesidades de RO, que será abonada por doceavas partes, y cuya liquidación definitiva se supeditará a lo que establezca el siguiente C–P.

Anexos



| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|
| Evolución del PIB real (%) | 3,8 | 3,4 | 3,3 | 3,3 | 3,3 |
| Deflactor del PIB (%) | 3,8 | 3,2 | 3,1 | 2,9 | 2,9 |
| Evolución del PIB nominal (%) | 7,7 | 6,7 | 6,6 | 6,4 | 6,4 |

EVOLUCIÓN PERCEPCIÓN MEDIA (Base 2005 = 100)

VIAJEROS

| | | | | | |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Cercanías | 105,0 | 108,9 | 115,4 | 122,3 | 129,7 |
| Media Distancia | 105,0 | 108,9 | 114,3 | 120,0 | 126,0 |
| Alta Velocidad - Larga Distancia | 104,2 | 107,8 | 125,3 | 132,6 | 136,0 |

EVOLUCIÓN PERCEPCIÓN MEDIA (BASE 2005=100)

| | | | | | |
|------------|-------|-----------------------------------------------------------|--|--|--|
| MERCANCÍAS | 103,6 | Incremento medio anual para el período 2007/2010. 2,1% | | | |
|------------|-------|-----------------------------------------------------------|--|--|--|

Viajeros-Km. (millones)

| | | | | | |
|----------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|
| Cercanías | 8.639 | 8.844 | 9.171 | 9.745 | 10.399 |
| Media Distancia | 3.235 | 3.352 | 3.692 | 4.369 | 4.657 |
| Alta Velocidad - Larga Distancia | 8.631 | 9.173 | 12.121 | 13.195 | 14.454 |

Toneladas-Km. (millones)

| | | | | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Mercancías | 11.360 | 11.708 | 12.398 | 12.877 | 13.371 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|

| Total Renfe Operadora | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Ingresos | | | | | |
| Ingresos de Tráfico | 1.584.762 | 1.718.591 | 2.215.987 | 2.520.085 | 2.811.573 |
| Compensación prest. Servicios de Cerc. y M. Dist. | 300.540 | 326.198 | 343.416 | 347.491 | 349.872 |
| Otros Ingresos Comerciales | 103.922 | 114.911 | 148.903 | 165.205 | 208.853 |
| ING ALQUILERES Y CANONES | 15.459 | 15.874 | 16.341 | 16.527 | 16.732 |
| BENEF. VENTA INMOVILIZADO | 5.530 | 6.370 | 6.870 | 7.170 | 7.470 |
| OTROS INGRESOS | 46.604 | 55.271 | 88.085 | 105.128 | 147.111 |
| OTROS INGRESOS CONVENIOS ADIF | 36.329 | 37.396 | 37.607 | 36.380 | 37.539 |
| Convenios específicos con CC.AA. | 30.608 | 32.174 | 32.657 | 33.293 | 33.940 |
| Trabajos realizados por la Empresa | 10.113 | 8.240 | 9.160 | 7.930 | 8.540 |
| Aplicación de Subvención de Capital | 554 | 561 | 552 | 510 | 473 |
| TOTAL INGRESOS | 2.030.498 | 2.200.675 | 2.750.675 | 3.074.514 | 3.413.251 |
| Gastos | | | | | |
| Personal | 697.268 | 721.564 | 746.978 | 768.715 | 773.046 |
| Plan RR.HH. | 35.047 | 30.868 | 41.440 | 43.617 | 45.907 |
| Energía de Tracción | 214.997 | 228.526 | 277.151 | 296.974 | 319.098 |
| Materiales y Servicios | 1.022.133 | 1.113.166 | 1.434.226 | 1.542.119 | 1.682.844 |
| ENERGÍA U.D.T. | 15.168 | 16.177 | 18.618 | 20.313 | 22.063 |
| CONSUMO MAT. (ALMAC) | 77.651 | 77.477 | 73.204 | 67.192 | 57.683 |
| SERVICIOS EXTERIORES | 760.795 | 826.526 | 1.015.005 | 1.100.246 | 1.198.341 |
| CANON UTIL LINEAS FERROVIARIAS RED INT. GEN. | 113.123 | 133.219 | 252.392 | 272.354 | 311.540 |
| CANON UTIL ESTACIONES Y OTRAS INST. FERROV. | 55.396 | 59.767 | 75.007 | 82.014 | 93.217 |
| TOTAL GASTOS (antes de amort. e int.) | 1.969.445 | 2.094.124 | 2.499.795 | 2.651.425 | 2.820.895 |
| Rdo. antes de Amort. e Int. (EBITDA) | 61.053 | 106.551 | 250.880 | 423.090 | 592.356 |
| Variación Provisiones | 3.081 | 1.938 | 758 | 948 | 931 |
| Amortizaciones | 239.392 | 277.307 | 345.876 | 413.190 | 472.019 |
| Retiros de inmovilizado | 4.172 | 6.190 | 6.114 | 7.207 | 6.565 |
| Rdo. Antes de intereses (EBIT) | -185.592 | -178.884 | -101.869 | 1.746 | 112.841 |
| Intereses | 76.587 | 99.646 | 125.105 | 145.132 | 150.153 |
| Resultado | -262.179 | -278.530 | -226.974 | -143.386 | -37.312 |
| Compensación de pérdidas y ERE | 262.179 | 278.530 | 226.974 | 143.386 | 45.907 |
| RESULTADO DE GESTIÓN CP | 0 | 0 | 0 | 0 | 8.595 |
| Pro memoria: aportaciones del Estado | | | | | |
| Para compensación de pérdidas | 227.132 | 247.662 | 185.534 | 99.769 | 0 |
| Compensación prest. servicios de Cerc. y M. Dist. | 300.540 | 326.198 | 343.416 | 347.491 | 349.872 |
| Para Ere | 35.047 | 30.868 | 41.440 | 43.617 | 45.907 |
| Total | 562.719 | 604.728 | 570.390 | 490.877 | 395.779 |

(Miles de euros)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ACTIVO | | | | | |
| INMOVILIZADO NETO | 4.194.213 | 5.118.290 | 6.015.149 | 6.658.577 | 7.395.993 |
| GASTOS ESTABLECIMIENTO | 2.110 | 1.810 | 1.510 | 1.210 | 910 |
| DEUDORES A LARGO PLAZO | 172.665 | 172.665 | 172.665 | 172.665 | 172.665 |
| GASTOS A DISTRIBUIR | 2.082 | 2.082 | 2.082 | 2.082 | 2.082 |
| CIRCULANTE | 427.379 | 429.617 | 434.675 | 481.923 | 433.746 |
| TOTAL ACTIVO | 4.798.449 | 5.724.464 | 6.626.081 | 7.316.457 | 8.005.396 |
| PASIVO | | | | | |
| FONDOS PROPIOS | 1.638.916 | 2.042.916 | 2.491.916 | 2.970.916 | 3.374.916 |
| INGRESOS A DISTRIBUIR | 10.909 | 10.348 | 9.796 | 9.286 | 8.813 |
| PROVISIONES | 56.170 | 58.108 | 58.866 | 59.814 | 60.745 |
| ENDEUDAMIENTO ENT. CRÉDITO | 2.258.500 | 2.778.577 | 3.226.436 | 3.390.864 | 3.774.280 |
| CIRCULANTE | 833.954 | 834.515 | 839.067 | 885.577 | 786.642 |
| TOTAL PASIVO | 4.798.449 | 5.724.464 | 6.626.081 | 7.316.457 | 8.005.396 |

(Miles de euros)

Anexo 4. Estado de origen y aplicación de fondos de Renfe Operadora

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ORIGEN DE FONDOS | | | | | |
| APORTACIONES | | | | | |
| Capítulo IV | 562.719 | 604.728 | 570.390 | 490.877 | 387.184 |
| Capítulo VIII | 404.000 | 404.000 | 449.000 | 479.000 | 404.000 |
| FINANCIACIÓN AJENA | 358.254 | 520.638 | 434.411 | 210.938 | 284.481 |
| VARIACIÓN CIRCULANTE | 30.352 | -561 | 13.447 | -46.509 | 48.935 |
| TOTAL ORÍGENES | 1.355.325 | 1.528.805 | 1.467.248 | 1.134.306 | 1.124.600 |
| APLICACIÓN DE FONDOS | | | | | |
| CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA | 300.540 | 326.198 | 343.416 | 347.491 | 349.872 |
| RESTO DE NEGOCIOS | 227.132 | 247.662 | 185.533 | 99.770 | -8.595 |
| INVERSIÓN | 792.606 | 924.077 | 896.859 | 643.428 | 737.416 |
| PLAN RECURSOS HUMANOS | 35.047 | 30.868 | 41.440 | 43.617 | 45.907 |
| TOTAL APLICACIONES | 1.355.325 | 1.528.805 | 1.467.248 | 1.134.306 | 1.124.600 |

(Miles de euros)

| Área de actividad | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2006-2010 |
|-------------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Área actividad Alta Velocidad - Larga Distancia | 469.891 | 529.924 | 526.574 | 333.929 | 343.002 | 2.203.320 |
| Adquisiciones de material móvil | 376.390 | 458.107 | 505.533 | 315.985 | 297.783 | 1.953.798 |
| Transformaciones de material móvil | 57.572 | 36.887 | 9.683 | 10.950 | 18.370 | 133.417 |
| Otras inversiones | 35.929 | 34.930 | 11.403 | 6.994 | 26.849 | 116.105 |
| Área de actividad de Cercanías y Media Distancia | 419.420 | 460.723 | 577.479 | 633.222 | 724.846 | 2.815.690 |
| Adquisición de material móvil | 335.264 | 316.349 | 473.448 | 561.917 | 587.407 | 2.274.385 |
| Mejoras de trenes | 24.392 | 86.828 | 65.171 | 35.365 | 101.088 | 312.844 |
| Estaciones | 34.585 | 27.936 | 23.131 | 18.299 | 18.136 | 122.087 |
| Otras inversiones | 25.179 | 29.610 | 15.729 | 17.641 | 18.215 | 106.374 |
| Área de actividad de Mercancías y Logística | 52.437 | 92.603 | 71.094 | 75.000 | 50.995 | 342.129 |
| Adquisiciones de material móvil | 12.500 | 39.286 | 48.512 | 68.000 | 40.000 | 208.298 |
| Transformaciones de material móvil | 36.231 | 49.762 | 18.576 | 4.709 | 4.791 | 114.069 |
| Otras inversiones | 3.706 | 3.555 | 4.006 | 2.291 | 6.204 | 19.762 |
| Área de actividad de Fabricación y Mantenimiento | 38.487 | 71.487 | 22.605 | 9.511 | 79.399 | 221.489 |
| Talleres | 21.000 | 49.578 | 20.800 | 9.000 | 66.500 | 166.878 |
| Otras inversiones | 17.487 | 21.909 | 1.805 | 511 | 12.899 | 54.611 |
| Dir. Corp. Seguridad en la Circulación | 28.668 | 30.528 | 24.975 | 555 | 455 | 85.181 |
| Dir. Corp. Sistemas de Información | 8.848 | 4.679 | 4.375 | 4.200 | 7.061 | 29.163 |
| Corporación | 12.469 | 15.630 | 9.497 | 5.408 | 3.742 | 46.746 |
| Inversiones Financieras | 5.950 | 2.000 | 12.250 | 2.000 | 6.500 | 28.700 |
| TOTAL | 1.036.170 | 1.207.574 | 1.248.849 | 1.063.825 | 1.216.000 | 5.772.418 |

(Miles de euros)

RO se dota de un Sistema de Gestión Ambiental propio que se rige por el siguiente Decálogo Ambiental:

1. Cumplir la normativa ambiental vigente y los compromisos ambientales adquiridos, colaborar con los organismos oficiales encargados de su supervisión y desarrollo, en particular con los gestores de infraestructura, así como promover nuevas iniciativas voluntarias para la mejora ambiental.
2. Exigir a las empresas colaboradoras, filiales, contratistas y proveedoras, idéntico compromiso en el cumplimiento de la normativa ambiental, materializando esta demanda a través de las políticas de compras de bienes y servicios, por ejemplo, a través del procedimiento de eco compra.
3. Establecer, por parte de las áreas de actividad y Órganos Corporativos que componen RO, sistemas de vigilancia ambiental basados en el autocontrol, utilizando procedimientos de atribución de responsabilidades y de supervisión de la gestión ambiental.
4. Implantar programas que permitan una mejora continua en la eficiencia de los recursos energéticos empleados.
5. Conseguir una utilización eficiente del agua y de los recursos naturales no energéticos, reduciendo la utilización de materias tóxicas, y procediendo a su progresiva sustitución por las alternativas menos dañinas que la técnica haga viables.
6. Adoptar las medidas oportunas en la gestión de instalaciones y servicios, en la operación ferroviaria y en la adquisición de nuevo material, con el fin de minimizar la generación de residuos y los niveles de contaminación, contribuyendo a la reducción del ruido, de las emisiones atmosféricas y de gases de efecto invernadero.
7. Desarrollar los principios que recoge este Código, por todas y cada una de las áreas de actividad y Órganos Corporativos de RO, en forma de objetivos y programas de actuación concretos de carácter periódico, en coherencia con las restantes políticas, y en particular con las de Calidad, Seguridad en la Circulación, Protección Civil y Prevención de Riesgos Laborales.
8. Apoyar la adopción de compromisos específicos de mejora ambiental continua sobre la base de la implantación, certificación y auditoría periódica de sistemas de gestión ambiental y de sistemas integrados, para instalaciones y servicios.
9. Implantar sistemas de formación, sensibilización y motivación ambiental para los trabajadores de todas las áreas de actividad y Órganos Corporativos de la empresa.
10. Establecer programas que, garantizando el máximo respeto al medio ambiente, favorezcan la accesibilidad y la movilidad sostenible y segura, desarrollen la comunicación y el diálogo con las partes interesadas en materia ambiental, y pongan en valor los activos ambientales tangibles e intangibles de RO.

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|--------------|
| Cercanías y Media distancia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Alta Velocidad - Larga Distancia | -116.790 | -143.497 | -103.924 | -31.860 | 7.100 |
| Mercancías y Logística | -65.059 | -52.013 | -40.860 | -28.910 | 903 |
| Fabricación y Mantenimiento | -45.284 | -52.152 | -40.749 | -39.000 | 592 |
| Compensación de pérdidas | -227.132 | -247.662 | -185.533 | -99.770 | 8.595 |
| Pro memoria: aportaciones del Estado | | | | | |
| Para compensación de pérdidas | 227.132 | 247.662 | 185.533 | 99.770 | -8.595 |
| Compensación prest. servicios de Cerc. y M. Dist. | 300.540 | 326.198 | 343.416 | 347.491 | 349.872 |
| Expediente de regulación de empleo | 35.047 | 30.868 | 41.440 | 43.617 | 45.907 |
| Total | 562.719 | 604.728 | 570.389 | 490.878 | 387.184 |

(Miles de euros)