AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS
RENFE-Operadora (GRUPO CONSOLIDADO)
Plan de Auditoría 2024
Ejercicio 2023
Código AUDInet 2024/230
DIVISIÓN DE AUDITORÍA PÚBLICA II

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ÍNDICE

I. OPINIÓN CON SALVEDADES

II. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN CON SALVEDADES

III. CUESTIONES CLAVE DE LA AUDITORÍA

IV. OTRA INFORMACIÓN

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Al Presidente de Renfe Operadora

Opinión con salvedades

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y sus sociedades dependientes (Grupo), que comprenden el balance consolidado a 31 de diciembre de 2023, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de los otros auditores sobre las sociedades dependientes[1], excepto por los efectos de las cuestiones descritas en la sección Fundamento de la opinión con salvedades de nuestro informe, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2023, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en las notas 2 y 4 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

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

Fundamento de la opinión con salvedades

II.1 Valor recuperable de la participación en Renfe Mercancías S.M.E., S.A.

Entre las sociedades del Grupo se encuentra Renfe Mercancías S.M.E., S.A. (Renfe Mercancías), filial dedicada al transporte de mercancías. Sus cuentas anuales han sido auditadas por PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L., cuyo informe de 21 de junio de 2024 recoge una opinión con salvedades al haber incurrido la Sociedad en los últimos ejercicios en pérdidas de explotación relevantes que ponen de manifiesto un potencial deterioro de los activos materiales de la sociedad, valorados en 390.248 miles de euros, sin que la sociedad haya realizado el test de deterioro exigido por la normativa contable en estos casos, lo que ha supuesto una limitación al alcance de su trabajo de auditoría.

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

A la fecha de emisión de este informe la Dirección del Grupo no nos ha facilitado el oportuno test que, ante las citadas circunstancias indicativas de un potencial deterioro, determine si el valor

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

recuperable de los activos pudiera a 31 de diciembre de 2023 ser inferior al valor contable, por lo que no nos ha resultado posible concluir sobre la razonabilidad del valor por el que dichos activos figuran en el balance consolidado a 31 de diciembre de 2023.

Nuestro informe de auditoría de 2022 también contenía una salvedad al respecto.

II.2 Reconocimiento de ingresos por grado de avance en el proyecto Haramain

Como se indica en la nota 24 "Otros ingresos de explotación" de la memoria adjunta, los ingresos registrados del proyecto de la línea de Alta Velocidad que une La Meca y Medina en Arabia Saudí (proyecto Haramain) en el ejercicio 2023 ascienden a 43.036 miles de euros, estimados aplicando el método de grado de avance. Para ello, la Entidad elabora un Plan de Negocios con estimaciones significativas, en el que se incluyen el coste total realizado y previsto de los contratos, el ingreso total realizado y proyectado de los contratos, riesgos de contratos, así como otros juicios y estimaciones que han de considerarse a lo largo del período previsto de desarrollo del proyecto.

Asimismo, en la nota 12 "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" se recoge el derecho de cobro pendiente de facturar a Saudi Railways Organization (el Cliente) a 31 de diciembre de 2023 por la aplicación del citado método de grado de avance, por importe de 138.960 miles de euros.

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

Tal y como se informa en la nota 34 "Hechos Posteriores" de la memoria adjunta, el Cliente ha solicitado una reorganización del Consorcio adjudicatario del Proyecto, en el que Renfe participa, lo que se apunta que viene a significar una cancelación anticipada del contrato actual.

Inicialmente, la duración prevista para el contrato era de 12 años a contar desde el inicio de la fase de explotación (OPEX), que tuvo lugar el 31 de marzo de 2021, y en base a la cual Renfe ha venido realizando los cálculos y estimaciones recogidos anualmente en su Plan de Negocios, y que servían de base a la determinación del resultado de la operación aplicando el criterio de grado de avance.

Según la información de la memoria, la solicitud de modificación del sistema de funcionamiento del Consorcio ha conllevado que el Cliente y el Consorcio, con el visto bueno de todos sus miembros, hayan llegado a un principio de acuerdo, pendiente de ratificar por todas las partes, que cambiaría la actual composición consorcial buscando la simplificación de la toma de decisiones en su seno.

De acuerdo a las fechas establecidas, el contrato debería formalizarse en abril de 2024, previéndose que el nuevo "operador" comenzase la prestación del servicio en junio de 2024. No obstante, esas fechas pueden ser extendidas, considerando Renfe más probable y realista que los servicios comiencen a prestarse bajo los nuevos acuerdos a finales de 2024. Por ello, la imputación de ingresos por el método de grado de avance en 2023 se ha efectuado considerando

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

un año adicional (hasta 31 de diciembre de 2024) bajo el contrato actual y atendiendo a la estimación de la liquidación de la sociedad CEAVMM efectuada por Renfe, siendo estos cálculos los incluidos en el Plan de Negocios que soporta la determinación del resultado del proyecto a la fecha de cierre de ejercicio.

A la fecha de emisión del presente informe, los plazos inicialmente observados en los acuerdos ya han sido extendidos, pues los mismos no se han culminado, mientras prosiguen las negociaciones.

No se tiene por tanto certidumbre alguna sobre en qué momento se concretarán, en su caso, los acuerdos con el Cliente para la extinción del contrato original y la firma del nuevo acuerdo. Del mismo modo, se ha de alcanzar también un acuerdo entre todos los miembros del CEAVMM de cara a la liquidación de cuestiones pendientes, como el reparto definitivo de gastos consorciales objeto de controversia.

El total desconocimiento sobre los términos concretos en los que estos acuerdos se puedan llevar a cabo, el momento efectivo en que se culminen, o incluso la certeza de que finalmente se lleven a cabo determinan que no se haya podido concluir sobre la fiabilidad de determinadas ingresos y gastos incluidos en el plan de negocios y, en consecuencia, por aplicación del grado de avance, sobre la razonabilidad de los otros ingresos de explotación y los derechos de cobro pendientes de facturar asociados al proyecto. A ello habría que añadir que Renfe mantiene entre sus estimaciones aspectos que fueron cuestionados en el ejercicio precedente, como por ejemplo el importe de gastos consorciales considerado, afectando a la bolsa de riesgos considerada.

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

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

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

Cuestiones clave de la auditoría

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

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

1.- Registro y valoración de activos materiales.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Tal y como se detalla en la nota 6 "Inmovilizado Material" de la memoria consolidada adjunta, el balance consolidado 31 de diciembre de 2023 incluye activos materiales por 6.817.233 miles de euros, principalmente elementos de transporte y otro inmovilizado material por 4.943.665 miles de euros.

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

Tal y como se indica en la nota "6.c) Inmovilizado material-Deterioro" de la memoria consolidada, el Grupo considera a los activos vinculados a los servicios de Cercanías y Media Distancia declarados de interés público, así como a los servicios de Larga Distancia, como activos no generadores de flujos de efectivo, mientras que a los activos vinculados a los servicios de Alta Velocidad los considera como activos generadores de flujos de efectivo desde el ejercicio 2021.

A 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha realizado entre otros un análisis de potenciales indicios de deterioro de los activos que formaban parte de sus activos vinculados a la Alta Velocidad, en el cual ha estimado su importe recuperable, calculado sobre la base del valor en uso. Este valor está sujeto a la aplicación de determinados juicios e hipótesis por parte de los administradores del Grupo.

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

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

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

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

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

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

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

El segmento de actividad de fabricación procede en su mayor parte de la filial Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E., S.A., sociedad auditada por PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L. Este segmento tiene un total activos materiales de 527.883 miles de euros, integrándose en su práctica totalidad en una única unidad generadora de efectivo.

Los administradores evalúan con una periodicidad anual la existencia, o no, de indicios de deterioro del inmovilizado material a efectos de determinar si su valor contable excede de su valor recuperable. El valor recuperable de este inmovilizado material se ha determinado a través de la valoración realizada por expertos independientes. En este sentido, la determinación de dicho valor conlleva técnicas de valoración que, a menudo, requieren el ejercicio de juicio por

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

parte de los expertos independientes y los administradores, así como el uso de asunciones y estimaciones. Debido al elevado grado de juicio, a la incertidumbre asociada a las citadas estimaciones y a la significatividad del valor contable de los activos mencionados, se ha considerado un aspecto relevante de nuestra auditoría.

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

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

- Obtención y entendimiento del test de deterioro efectuado por el Grupo a cierre del ejercicio auditado sobre los bienes inmuebles de la filial.

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

- Revisión de la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable.

2.- Reconocimiento de ingresos de viajeros.

Tal y como se detalla en la nota 23 "Importe Neto de la Cifra de Negocio" de la memoria consolidada adjunta, los ingresos derivados de la venta de títulos de transporte de viajeros ascendieron a 1.593.325 miles de euros (1.883.401 miles en 2022).

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

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

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

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

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

- Realización, con la involucración de especialistas en riesgos tecnológicos de PKF-Attest Servicios Empresariales S.L., de un cuadre entre los ingresos por ventas según los registros contables y la recaudación total obtenida por la filial durante el ejercicio con objeto de llevar a cabo una conciliación para contrastarla con la realizada por la filial.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

Tal y como se detalla en la nota 10 de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2023, el Grupo tiene registrado dentro del epígrafe "V. Inversiones financieras a largo plazo" del activo no corriente del balance inversiones financieras en sociedades de integración del ferrocarril. En concreto:

- Instrumentos de patrimonio: se incluye un saldo de 0 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de las participaciones en el capital de las mismas (5.977 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (5.977 miles).

- Créditos: se incluye un saldo de 198.109 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de los préstamos participativos y créditos concedidos a las mismas (271.079 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (72.970 miles).

Por su parte, en la nota 16 de la memoria adjunta, se informa sobre las cartas de compromiso (comfort letter) y compromisos de aportación adquiridos con estas sociedades, así como de provisiones por compromisos con terceros dotadas por importe de 21.625 miles de euros.

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

Otra información

La "otra información" consiste en el informe de gestión consolidado del ejercicio 2023 y en el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al Sector Público, y no forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

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

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

Como se describe en la sección Fundamento de la opinión con salvedades, no hemos podido obtener evidencia de auditoría adecuada y suficiente sobre la existencia de un potencial deterioro de valor de los activos materiales de la filial Renfe Mercancías a 31 de diciembre de 2023 ni sobre los ingresos y derechos de cobro reconocidos por grado de avance relativos al proyecto Haramain. En consecuencia, no hemos podido alcanzar una conclusión sobre si existe una incorrección material en el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y el informe de gestión consolidado en relación con esta cuestión.

Señalar que, no siendo obligatorio para Renfe-Operadora, al ser una entidad pública empresarial, el cumplimiento del apartado 5 del artículo 49 del Código de Comercio en su redacción vigente

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

dada por el Real Decreto-ley 18/2017, de incluir un estado de información no financiera en el informe de gestión, la entidad ha incluido dicho estado en documento junto al informe de gestión consolidado del grupo Renfe-Operadora y Sociedades dependientes, por razones de transparencia. En nuestro trabajo no hemos realizado verificaciones sobre dicho estado.

Responsabilidad del órgano de gestión en relación con las cuentas anuales consolidadas

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

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

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestro trabajo no incluyó la auditoría de las cuentas anuales de las sociedades participadas de Renfe-Operadora (cuyos datos sobre actividad, porcentaje de participación directa e indirecta y valor de la participación se detallan en los Anexos I y II de la memoria consolidada adjunta). Las mencionadas cuentas anuales han sido auditadas por otros auditores y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas se basa, en lo relativo a las participaciones indicadas, únicamente en el informe de los otros auditores.

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

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas para el Sector Público vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

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

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el Presidente de la entidad dominante Renfe-Operadora.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización por el Presidente de Renfe-Operadora, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades económicas dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo en función de lo indicado al inicio de esta sección. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

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

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

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

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por un Auditor Nacional Director de Equipos, y por la Jefa de la División de Auditoría Pública II de la ONA, en Madrid, a 17 de julio de 2024.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_IUJIDOPG5PBUGMYNF9GUEG23BPP3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas

31 de diciembre de 2023

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes
Balances Consolidados a
31 de diciembre de 2023 y 2022

(Expresados en miles de euros)

Activo	Nota	2023	2022
Inmovilizado intangible	5	93.778	77.548
Inmovilizado material	6	6.817.233	6.674.815
Terrenos y construcciones		355.612	339.489
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		5.024.478	5.165.917
Inmovilizado en curso y anticipos		1.437.143	1.169.409
Inversiones inmobiliarias		224	244
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		164.305	154.446
Participaciones puestas en equivalencia	8	161.305	152.382
Créditos a sociedades puestas en equivalencia	9 y 28	3.000	2.064
Inversiones financieras a largo plazo	9 y 10	217.849	226.060
Activos por impuesto diferido	22	735	1.388
Deudores comerciales no corrientes	9 y 12	138.767	305.533
Total activo no corriente		7.432.891	7.440.034
Activos no corrientes mantenidos para la venta		1.131	1.131
Existencias	11	128.406	121.529
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	9 y 12	2.018.346	1.482.108
Clientes por ventas y prestaciones de servicios a corto plazo		353.552	345.513
Sociedades puestas en equivalencia	28	111.683	49.938
Activos por impuesto corriente		2.141	117
Otros deudores		1.550.970	1.086.540
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	28	39.323	33.878
Créditos a sociedades puestas en equivalencia		3.054	975
Otros activos financieros		36.269	32.903
Inversiones financieras a corto plazo	10	6.048	7.784
Créditos a terceros		5.644	7.496
Otros activos financieros		404	288
Periodificaciones a corto plazo		4.213	3.734
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	13	342.944	986.400
Total activo corriente		2.540.411	2.636.564
Total activo		9.973.302	10.076.598

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes
Balances Consolidados a
31 de diciembre de 2023 y 2022

(Expresados en miles de euros)

Pasivo	Nota	2023	2022
Fondos propios	14		
Aportación Patrimonial		3.450.337	3.450.337
Reservas		(1.168.301)	(1.059.761)
Resultado atribuido a la sociedad dominante		(123.496)	(107.549)
Total Fondos propios		2.158.540	2.283.027
Ajustes por cambios de valor	14		
Diferencia de conversión		213	177
Otros ajustes por cambios de valor		(212)	(880)
Total Ajustes por cambios de valor		1	(703)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	15	50.945	33.717
Socios externos	14	1.378	1.258
Total patrimonio neto		2.210.864	2.317.299
Provisiones a largo plazo	16	153.171	151.328
Deudas a largo plazo	18 y 19	5.608.438	5.202.611
Deudas con entidades de crédito		5.509.672	5.159.085
Otros pasivos financieros		98.766	43.526
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	18, 19 y 28	473	473
Otras deudas		473	473
Pasivos por impuesto diferido	22	18.262	13.145
Total pasivos no corrientes		5.780.344	5.367.557
Provisiones a corto plazo	16	60.032	77.695
Deudas a corto plazo		941.978	1.299.166
Deudas con entidades de crédito	18 y 19	526.321	787.366
Otros pasivos financieros		415.657	511.800
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	18, 19 y 28	730	69
Otras deudas		730	69
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	20	920.898	966.585
Proveedores a corto plazo	18	510.182	601.648
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia	18 y 28	132.014	120.158
Otros acreedores		278.702	244.779
Periodificaciones a corto plazo	17	58.456	48.227
Total pasivos corrientes		1.982.094	2.391.742
Total patrimonio neto y pasivo		9.973.302	10.076.598

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE – Operadora y sociedades dependientes
Cuentas de Pérdidas y Ganancias Consolidadas
para los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2023 y 2022

(Expresadas en miles de euros)

	Nota	2023	2022
Importe neto de la cifra de negocios	23	1.826.871	2.130.758
Trabajos realizados por el grupo para su activo	6	144.696	137.240
Aprovisionamientos	11	(115.812)	(116.543)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(100.357)	(96.642)
Trabajos realizados por otras empresas		(14.631)	(20.585)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos		(824)	684
Otros ingresos de explotación	24	2.081.787	1.847.330
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		172.301	141.724
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		1.909.486	1.705.606
Gastos de personal	25	(1.130.566)	(1.058.427)
Sueldos, salarios y asimilados		(862.317)	(818.636)
Cargas sociales		(276.159)	(252.393)
Provisiones		7.910	12.602
Otros gastos de explotación	26	(2.491.901)	(2.646.371)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(3.367)	(2.525)
Otros gastos de gestión corriente		(2.488.534)	(2.643.846)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(391.144)	(384.435)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	15	2.358	932
Excesos de provisiones		1.233	3.754
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	5 y 6	(10.370)	(16.944)
Deterioros y pérdidas		-	2.422
Resultados por enajenaciones y otras		(10.370)	(19.366)
Otros resultados		(403)	(40)
Resultado de explotación		(83.251)	(102.746)
Ingresos financieros		30.982	10.858
De participaciones en instrumentos de patrimonio		1.906	966
De valores negociables y otros instrumentos financieros		29.076	9.892
Gastos financieros		(73.568)	(30.497)
Diferencias de cambio		(872)	5.112
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		(11.604)	(8.599)
Deterioros y pérdidas		(11.660)	(8.599)
Resultados por enajenaciones		56	-
Resultado financiero	27	(55.062)	(23.126)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	8	14.920	18.722
Resultado antes de impuestos		(123.393)	(107.150)
Impuestos sobre beneficios	22	17	(426)
Resultado del ejercicio		(123.376)	(107.576)
Resultado atribuido a socios externos	14	120	(27)
Resultado atribuido a la sociedad dominante		(123.496)	(107.549)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2023 y 2022

A) Estados Consolidados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresados en miles de euros)

	Nota	2023	2022
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(123.376)	(107.576)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Activos financieros disponibles para la venta		-	(867)
Subvenciones, donaciones y legados	15	25.328	18.351
Diferencias de conversión	14	36	165
Otros ajustes por cambio de valor	14	668	-
Efecto impositivo		(6.332)	(4.650)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		19.700	12.999
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Subvenciones, donaciones y legados	15	(2.358)	(932)
Efecto impositivo		590	233
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(1.768)	(699)
Total de ingresos y gastos reconocidos		(105.444)	(95.276)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2023 y 2022

B) Estados Totales de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios						
	Aportación Patrimonial	Reservas y resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Socios externos	Total
Saldo final del ejercicio 2021	3.450.337	(705.574)	(350.032)	40	20.678	1.285	2.416.734
Ajustes por cambio de criterio	-	(4.139)	-	-	-	-	(4.139)
Saldo ajustado al inicio del año 2022	3.450.337	(709.713)	(350.032)	40	20.678	1.285	2.412.595
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(90.148)	(743)	13.043	(27)	(77.875)
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto							
1. Otros movimientos	-	(350.048)	350.032	-	(4)	-	(20)
Saldo final del ejercicio 2022	3.450.337	(1.059.761)	(90.148)	(703)	33.717	1.258	2.334.700
Ajustes por cambio de criterio	-	-	(17.401)	-	-	-	(17.401)
Saldo ajustado al inicio del año 2023	3.450.337	(1.059.761)	(107.549)	(703)	33.717	1.258	2.317.299
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(123.496)	704	17.228	120	(105.444)
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto							
1. Otros movimientos	-	(108.540)	107.549	-	-	-	(991)
Saldo final del ejercicio 2023	3.450.337	(1.168.301)	(123.496)	1	50.945	1.378	2.210.864

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2023 y 2022

(Expresados en miles de euros)

	2023	2022
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	(123.393)	(107.150)
2. Ajustes del resultado	512.733	488.780
a) Amortización del inmovilizado	391.144	384.436
b) Correcciones valorativas por deterioro	15.851	7.950
c) Variación de provisiones	53.526	69.726
d) Imputación de subvenciones	(2.358)	(932)
e) Resultado por bajas y enajenaciones del inmovilizado	10.370	19.500
f) Ingresos financieros	(30.982)	(10.858)
g) Gastos financieros	73.568	30.497
h) Diferencias de cambio	872	(5.112)
i) Otros ingresos y gastos	-	247
j) Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia neto de dividendos	742	(6.674)
3. Cambios en el capital corriente	(434.751)	28.042
a) Existencias	(7.701)	(6.777)
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	(332.879)	(4.574)
c) Otros activos corrientes	(479)	35.655
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	(45.687)	13.200
e) Otros pasivos corrientes	(48.005)	(9.261)
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	-	(201)
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(46.499)	(23.882)
a) Pagos de intereses	(56.198)	(51.055)
b) Cobros de dividendos	1.906	966
c) Cobros de intereses	5.185	25.855
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	(278)	18
e) Otros pagos (cobros)	2.886	334
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (1+2+3+4)	(91.910)	385.790
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
6. Pagos por inversiones	(669.923)	(411.305)
a) Sociedades asociadas	(12.440)	-
b) Inmovilizado intangible	(35.697)	(18.957)
c) Inmovilizado material	(617.432)	(390.575)
d) Otros activos financieros	(4.354)	(616)
e) Otros activos	-	(1.157)

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados correspondientes a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2023 y 2022

(Expresados en miles de euros)

7. Cobros por desinversiones	6.006	270.274
a) Inmovilizado material	4.270	7.570
c) Otros activos financieros	1.736	262.704
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (6+7)	(663.917)	(141.031)
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	25.092	5.845
a) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	25.092	5.845
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	87.058	151.901
a) Emisión	863.090	725.000
1. Deudas con entidades de crédito	850.000	725.000
2. Otras deudas	13.090	-
b) Devolución y amortización de	(776.032)	(573.099)
1. Deudas con entidades de crédito	(776.032)	(573.099)
2. Deudas con sociedades asociadas	-	-
3. Otras deudas	-	-
11. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (9+10)	112.150	157.746
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	221	905
E) Aumento/Disminución neta del efectivo equivalente	(643.456)	403.410
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	986.400	582.990
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	342.944	986.400

La memoria adjunta forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas
Ejercicio 2023

1. Naturaleza, actividades del Grupo, Entorno jurídico legal y composición del grupo

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (en adelante RENFE-Operadora, la Entidad o la Entidad Dominante) fue creada el 1 de enero de 2005 por la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF 39/2003), como organismo público dependiente de la Administración General del Estado (en adelante AGE), de los que actualmente se encuentran regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante Ley 40/2015).

RENFE-Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante MITMS), a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible según se establece en el Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. La creación de RENFE-Operadora fue consecuencia de la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación del transporte ferroviario, derivada de las Directivas comunitarias que regulan la liberalización del sector ferroviario. En este sentido y para alcanzar estos objetivos, la LSF 39/2003 encomendó la administración de las infraestructuras ferroviarias a la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (en adelante RENFE) que, con fecha 1 de enero de 2005, pasó a denominarse Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante Adif), integrando además al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) con extinción de éste y subrogación de Adif en todos los derechos y obligaciones del GIF, y segregando la rama de actividad de prestación del servicio ferroviario con la consiguiente creación de la Entidad Pública Empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios de transporte ferroviario.

La Entidad es dominante del Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe o el Grupo), su domicilio social y fiscal se encuentra en Avenida Pío XII, 110 de Madrid y su número de identificación fiscal es Q-2801659-J. La información relativa a las participaciones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas se presenta en el Anexo II.

La actividad principal del Grupo consiste en la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante y alquiler de material ferroviario. Asimismo, la Entidad presta servicios de apoyo a la gestión a sus filiales, y les proporciona la financiación que requieren, gestionándose la tesorería de forma centralizada.

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

La disposición adicional única de la Orden HAP/1724/2015, de 31 de julio, por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, determina que las entidades públicas empresariales que sean dominantes de un grupo deberán presentar cuentas anuales consolidadas conforme a los requerimientos de la normativa mercantil. El ejercicio 2008 fue el primero en el que la Entidad estuvo obligada a formular cuentas anuales consolidadas.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

La LSF tiene por objeto la regulación, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías, y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares.

Mediante la LSF se incorporan al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 que, entre otros, tratan aspectos sobre la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, el derecho de acceso a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria. En dicha Directiva se establece un espacio ferroviario europeo único y adapta los preceptos relativos a los derechos de los usuarios a lo previsto en el Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros del ferrocarril, refundido por el Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, del mismo nombre, aplicable desde el 7 de junio de 2023.

Asimismo, en diciembre de 2018 se modificó la LSF para transponer la Directiva (UE) 2016/2370, de 14 de diciembre de 2016, del Parlamento Europeo y del Consejo, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

Los servicios de transporte ferroviario de viajeros que se realizan a través de Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Viajeros), se han venido prestando en cuatro regímenes económicos distintos:

- Los servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público (Cercanías y Media Distancia) se refieren a servicios declarados de interés público por la Administración Pública titular del servicio y se prestan en régimen contractual con dicha Administración.

- El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se ha venido prestando en régimen de libre competencia desde el 31 de julio de 2013, atendiendo a las condiciones establecidas en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística. Desde el 13 de diciembre de 2020, se presta en régimen de libre competencia de la misma forma que los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia. No obstante, apenas existe competencia en este segmento, que además tiene un volumen muy reducido respecto al resto.

- Los servicios de Alta Velocidad y Larga Distancia que tenían prevista su entrada en un régimen de libre competencia a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se iniciara el 14 de diciembre de 2020. Ya en el ejercicio 2021 comenzó la competencia en determinados servicios por parte de Ouigo que se ha ido ampliando en 2022, año en el cual también comenzó la prestación de servicios en determinadas líneas Iryo.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Los servicios internacionales de transporte de viajeros, para los que las empresas ferroviarias que dispongan de licencia de empresa ferroviaria otorgada por un Estado miembro de la Unión Europea tienen libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General. Para la consideración de estos servicios de transporte de viajeros como internacional, el tren ha de cruzar, al menos, una vez la frontera de España y el principal objeto ha de ser transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. En estos servicios, Renfe Viajeros no tuvo competencia salvo la que la propia sociedad, junto con SNCF Voyage France Europe, S.A., desarrolló hasta el 10 de diciembre de 2022 a través de Elipsos Internacional, S.A. Durante el ejercicio 2023, Renfe Viajeros ha constituido una sucursal en Francia para el transporte de viajeros entre España y Francia, iniciando los trayectos Barcelona con Lyon y viceversa y Madrid con Marsella y viceversa, el 13 de julio y el 28 de julio, respectivamente.

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

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

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

La participación en el desarrollo de negocios internacionales se realiza a través de Renfe Proyectos Internacionales, Sociedad Mercantil Estatal, S.A., creada en el ejercicio 2023.

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

En diciembre de 2022, mediante la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

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

b) Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

El Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante RDL 22/2012) introdujo una serie de modificaciones en la estructura y regulación del transporte ferroviario, que básicamente consisten en las siguientes:

- Estructuración de RENFE-Operadora en cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital social pertenecía íntegramente a la Entidad, quien mantendría su naturaleza jurídica. Las cuatro sociedades se corresponden con las tres áreas de negocio, Viajeros, Mercancías y Fabricación y Mantenimiento (actualmente, Ingeniería y Mantenimiento), más una cuarta dedicada a operaciones de arrendamiento y otras vinculadas a los activos de material ferroviario. Las funciones y obligaciones que desarrollaba el área de negocio de Mercancías y Logística incluirían los correspondientes objetos sociales de Irion Renfe Mercancías, S.A., Multi Renfe Mercancías, S.A. y Contren Renfe Mercancías, S.A. Este Real Decreto dio lugar a la creación de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Supresión de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante FEVE) con fecha 31 de diciembre de 2012, subrogándose Adif y RENFE-Operadora, o las respectivas sociedades mercantiles estatales anteriores, en los derechos y obligaciones de aquella, asumiendo la titularidad de sus bienes e integrando a sus trabajadores. Con fecha 28 de diciembre de 2012, se aprobó la Orden FOM/2818/2012, por la que se fijaban los criterios de segregación de activos y pasivos de dicha entidad.
- Asimismo se señala que las Comunidades Autónomas que, a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto-ley citado, tuvieran traspasadas las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y regionales sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general, podrían disponer de la prestación de dichos servicios de transporte de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante, Reglamento 1370).

c) Estatuto de la Entidad Dominante

El Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, aprobó el Estatuto de la Entidad Dominante en el que se establecen, entre otros, los siguientes aspectos:

i) Actividades y objeto de la Entidad Dominante

El objeto de RENFE-Operadora es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluirá el mantenimiento de material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario y en las normas que la desarrollen.

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

ii) Régimen jurídico y de contratación

RENFE-Operadora se rige por el Derecho Privado excepto en lo relativo a la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tengan atribuidas y en los aspectos específicamente regulados para las Entidades Públicas Empresariales en los términos previstos en la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público, en la legislación presupuestaria y en su Estatuto. En todo caso, le es de aplicación lo previsto en la LSF y en su normativa de desarrollo.

El régimen de contratación y adquisición de RENFE-Operadora se somete a las normas del Derecho Privado sin perjuicio de lo determinado por el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales en adelante LCSE (Ley de Contratos de Sectores Excluidos).

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

iii) Régimen de contabilidad y control

El Grupo ajusta su contabilidad a lo previsto en la legislación que le es aplicable y, en particular, a la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (en adelante LGP), a las disposiciones del Código de Comercio, a las que se dicten en su desarrollo, al Plan General de Contabilidad de la empresa española y a los criterios de normalización de cuentas de las empresas ferroviarias establecidos por la normativa comunitaria.

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

Corresponde al MITMS, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, la dirección estratégica, evaluación y control de los resultados de su actividad, y a través de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, la propuesta de establecimiento y su control y seguimiento, de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril, así como de los correspondientes contratos y la ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

iv) Régimen presupuestario

Las Sociedades del Grupo elaborarán anualmente sus presupuestos estimativos de explotación y capital, con la estructura que determine el Ministerio de Hacienda, y una vez aprobados inicialmente por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en la LGP.

v) Régimen patrimonial y económico-financiero

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

La gestión, administración y explotación de los bienes y derechos de titularidad de RENFE-Operadora están sujetas a lo dispuesto en LSF y en su Estatuto y, en lo no dispuesto en estas normas, a lo establecido en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

De conformidad con lo establecido en la disposición adicional tercera de la LSF 39/2003 y en el artículo 107 de la Ley 40/2015, para la ejecución de sus fines, RENFE-Operadora dispondrá de los siguientes recursos:

- Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad.
- Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de Presupuestos Generales del Estado (en adelante PGE)
- Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los PGE.
- Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor, procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones Públicas, de Entes Públicos y de particulares.
- Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.
- Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.
- Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La Entidad Dominante podrá realizar todo tipo de operaciones financieras y, en particular, concertar operaciones activas o pasivas de crédito y préstamo, cualquiera que sea la forma en que se instrumente, incluso mediante la emisión de obligaciones, bonos, pagarés y cualquier otro pasivo financiero. Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en la LGP y de acuerdo con los límites establecidos en las Leyes de Presupuestos anuales.

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

vi) Régimen de personal

La disposición adicional primera de la LSF 39/2003 estableció que, a efectos de lo dispuesto en el artículo 44 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se entendería que existe sucesión de empresas entre la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora. Por tanto, los trabajadores que estaban en RENFE a 31 de diciembre de 2004 y que prestaban servicios correspondientes a RENFE-Operadora, quedaron integrados en ésta desde el momento de su creación, sujetos al mismo régimen laboral, es decir, el del Estatuto de los Trabajadores. Asimismo, algunas de las Sociedades del Grupo adquieren los derechos y obligaciones referidos sobre el personal que se traspasa desde RENFE-Operadora y FEVE.

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

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

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

El conjunto de bienes, obligaciones y derechos se valoró, a los efectos de la segregación del patrimonio de RENFE entre Adif y RENFE-Operadora para su integración en el patrimonio de esta última entidad, en 1.230.489 miles de euros, importe correspondiente al valor neto contable por el que figuraban registrados en las cuentas anuales de RENFE al 31 de diciembre de 2004, sin perjuicio de lo establecido en el punto 2.1.b) de la Orden FOM/2909/2006 al que se refieren los dos párrafos siguientes.

La Orden FOM/2909/2006 estableció la asignación a RENFE-Operadora de diversos edificios necesarios para su funcionamiento administrativo y sus órganos de gobierno, así como aquellos que se consideraron necesarios para garantizar su equilibrio financiero, por su valor neto contable. Asimismo, se concedió a la Entidad un derecho de uso sin contraprestación sobre diversos espacios situados en recintos ferroviarios por un total de 43.633,88 metros cuadrados. La referida cesión sería aplicable durante el período de tiempo necesario para que Adif y RENFE-Operadora acordara una nueva ubicación en inmuebles que permitiera su asignación a esta última entidad, debiendo asumir Adif el coste de reposición de dichos espacios.

Esta cesión fue valorada, a efectos de la segregación de la rama de actividad atribuida a RENFE-Operadora a 1 de enero de 2005, en un importe de 53.726 miles de euros, de los cuales 9.165 miles de euros corresponden al valor neto contable de los locales cedidos y 44.561 miles de euros a la estimación del coste de reposición de dichos espacios (véase nota 4 (e)).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El 28 de diciembre de 2015 se firmó el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Adif y Adif Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconocía a favor de RENFE-Operadora en la Orden FOM/2909/2006, así como para la adquisición por Adif y Adif Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos.

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

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

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

Una vez obtenida la información del inventario patrimonial de Adif sobre los terrenos de los recintos de taller acordados, se procedió a la inscripción registral y regularización catastral de los inmuebles, a favor de Renfe Fabricación y Mantenimiento (en la actualidad Renfe Ingeniería y Mantenimiento), así como al registro contable de su valor de adquisición, habiéndose completado durante el ejercicio 2020.

Por otra parte, con fecha 1 de enero de 2013 se incorporó a la Entidad el patrimonio determinado según la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, por la que se fijaban los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora.

El conjunto de bienes, obligaciones y derechos fue valorado, a los efectos de la segregación del patrimonio de FEVE entre Adif y RENFE-Operadora, para su integración en el patrimonio de esta última entidad, en 57.983 miles de euros, importe que corresponde fundamentalmente al valor neto contable por el que figuraban registrados en las cuentas anuales de FEVE al 31 de diciembre de 2012, y que a su vez se segregó en las sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento (en la actualidad Renfe Ingeniería y Mantenimiento) junto con el resto de patrimonio de la Entidad.

La estructuración mencionada en el RDL 22/2012 implicó el traspaso sin extinción, con fecha de efectos contables 1 de enero de 2013, de varias partes del patrimonio de la Entidad consistentes en:

- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes de la unidad de transporte ferroviario de viajeros de RENFE-Operadora, que constituía una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución, Renfe Viajeros, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en dicha rama de actividad.

- El conjunto de elementos patrimoniales integrantes en la unidad de transporte ferroviario de mercancías y logística de RENFE-Operadora, que constituía una rama de actividad, a la sociedad de nueva constitución Renfe Mercancías, que adquirió por sucesión universal todos los derechos y obligaciones integrados en

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

dicha rama de actividad, entre los que se incluían la totalidad de las acciones de las sociedades Irion Renfe Mercancías, S.A., Multi Renfe Mercancías, S.A. y Contren Renfe Mercancías, S.A.

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

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

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

Con fecha 22 de junio de 2023 se constituye Renfe Proyectos Internacionales, Sociedad Mercantil Estatal, S.A. con el objeto de la búsqueda de negocios o proyectos en el extranjero vinculados a prestaciones de servicios de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

e) Servicios de transporte ferroviario de interés público

El régimen por el que se prestan los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril viene regulado a nivel europeo por el Reglamento 1370, cuyo objetivo consiste en definir las modalidades según las cuales las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar.

Con ese fin, el citado Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer o contratar Obligaciones de Servicio Público (en adelante OSP), compensan a los operadores por los costes incurridos y conceden derechos exclusivos en contrapartida por la ejecución de OSP.

En ejecución de este Reglamento, tanto la Administración General del Estado (en adelante AGE) como determinadas comunidades autónomas, han declarado sujetos a OSP determinadas relaciones de servicios ferroviarios de viajeros que son prestados por Renfe Viajeros en la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG).

1. Acuerdos del Consejo de Ministros sobre Obligaciones de Servicio Público

Los actuales servicios ferroviarios OSP competencia de la AGE fueron declarados por el Consejo de Ministros en su reunión del 15 de diciembre de 2017 siendo prestados por Renfe Viajeros en la RFIG, según se detallan en el propio Acuerdo, y comprenden los siguientes:

- “Cercanías” prestados en la red de ancho convencional.
- "Media Distancia" prestados en la red de ancho convencional (con carácter general aquellas con un índice de aprovechamiento superior al 15%).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- "Alta velocidad Media Distancia" (AVANT), prestados en la red Altas Prestaciones (con carácter general aquellas con un índice de aprovechamiento superior al 30%).
- "Cercanías" y "Media Distancia" prestados en la red de ancho métrico.

En el plazo máximo de cuatro años desde la aprobación del Acuerdo de diciembre de 2017, todos los servicios ferroviarios declarados Obligación de Servicio Público deberán ser revisados, en lo que se refiere a esta calificación, en dicho Acuerdo. No obstante, el Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de diciembre de 2021 extendió dicho plazo hasta el 31 de diciembre de 2022, sin que se haya producido tal revisión hasta el momento.

El Ministerio de Fomento (ahora Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) deberá formalizar con Renfe Viajeros el contrato de servicio público relativo a las condiciones en las que se habrán de ejercer las obligaciones de servicio declaradas por el Acuerdo, estableciendo las condiciones para su compensación, que se llevará a cabo previa auditoría de la aplicación de los criterios de imputación de ingresos y gastos por la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante IGAE). El contrato fue formalizado el 18 de diciembre de 2018.

En caso de que alguna Comunidad Autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario de viajeros sobre alguna de las relaciones que no han sido declaradas de OSP por la AGE, dicha Comunidad Autónoma podrá formalizar el correspondiente contrato con Renfe Viajeros, asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio.

El 30 de agosto de 2019, mediante el Acuerdo Complementario nº1, el Consejo de Ministros acordó ampliar y modificar las OSP contempladas en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017, de la siguiente forma:

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

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

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

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

Con fecha 18 de diciembre de 2018 se formalizó el vigente contrato entre la AGE y Renfe Viajeros, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la AGE, sujetos a OSP en el periodo 2018-2027 (en adelante Contrato OSP AGE), con efectos desde el 1 de enero de 2018 y una duración de 10 años con opción a 5 años adicionales en los términos establecidos en el propio contrato. No obstante, en el segundo trimestre del año 2023, se evaluaría el cumplimiento del indicador de eficiencia de gestión del contrato, cuyo incumplimiento podría acarrear la rescisión de éste con fecha 31 de diciembre de 2023.

Dicha evaluación se produjo y la Comisión de Seguimiento del Contrato de fecha 12 de junio de 2023 dio por cumplido el citado indicador.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Este nuevo contrato incluye una partida destinada a remunerar el capital invertido a través de un beneficio razonable calculado como el 3% de los ingresos de tráfico reales del ejercicio, siempre que no se supere el techo de gasto anual contemplado en el contrato.

A su vez contempla una serie de incentivos y penalizaciones relativas tanto a la calidad del servicio como a la variación de costes imputables a la gestión, en ambos casos sin superar el techo de gasto.

Los aspectos fundamentales del contrato son los siguientes:

- Renfe Viajeros asumirá la dirección y gestión de los servicios, que incluirá la operación de los trenes, su explotación comercial y la gestión de las estaciones de Cercanías en virtud del Convenio suscrito con Adif.
- Las tarifas de aplicación a la venta de títulos de transporte de los servicios objeto del contrato serán objeto de revisión, y en su caso aprobación, por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (en adelante CDGAE), a propuesta del entonces Ministerio de Fomento y previo informe favorable de la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Economía y Empresa.
- Los servicios deberán ser prestados con arreglo a los niveles de calidad señalados en el contrato y serán anualmente evaluadas por un evaluador externo, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Transporte Terrestre.
- Se establece la obligación a Renfe Viajeros de mantener una contabilidad analítica separada por tipología de servicios (Cercanías con desagregación de núcleos, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico), de forma que los costes se imputen con arreglo a las normas contables y fiscales vigentes y a los criterios informados por la IGAE, que no se imputen costes ni ingresos relacionados con otras actividades de Renfe Viajeros a los servicios objeto del contrato y que no puedan transferirse los ingresos a otra actividad de Renfe Viajeros.
- La AGE concede a Renfe Viajeros el derecho de explotar en exclusiva los servicios objeto del contrato durante su vigencia.
- Se establece un procedimiento de cálculo de la compensación que tendrá en cuenta los costes totales de la prestación de los servicios, los ingresos procedentes de los títulos transporte, o cualquier otro derivado de la explotación de los servicios, más (o menos) el resultado de los incentivos y las penalizaciones que en su caso resulten de aplicación. Además, se incorpora un beneficio razonable calculado como el 3% de los ingresos de tráfico reales del ejercicio, siempre y cuando no se supere el techo de gasto anual.
- La IGAE auditará la aplicación de los criterios de imputación de ingresos y gastos a efectos de lo señalado en el Reglamento 1370 y comprobará que el cálculo de la compensación se ajuste a la realidad contable y no sea excesiva.
- Renfe Viajeros elaborará una propuesta de liquidación provisional para su aprobación provisional por parte de la Comisión de Seguimiento del contrato, y será objeto de informe de auditoría por parte de la IGAE, tras el cual se aprobará la liquidación definitiva por parte de la Comisión de Seguimiento, para proceder al cargo o al abono de la cantidad final que resulte de la liquidación.
- El contrato tiene establecido un mecanismo de revisión de sus condiciones ante modificaciones legislativas, circunstancias excepcionales o acuerdo de las partes.
- Previa audiencia de la Comisión de Seguimiento, las partes podrán revisar, de mutuo acuerdo, el contenido del contrato para alcanzar una mejor satisfacción del interés público o una mayor eficiencia del sistema de transporte. Las modificaciones del contrato deberán ser previamente informadas por la CDGAE.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En este contrato se establece la forma de cobro para todos los ejercicios a los que se refiere, básicamente dos entregas a cuenta, una en el propio ejercicio y otra en el siguiente, y la liquidación definitiva en el segundo ejercicio posterior al que se refiera la prestación.

El importe de dichas compensaciones se abonará con cargo a la aplicación 17.39.441M.442, prevista cada año a tal efecto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, de acuerdo con el siguiente calendario e importes estimados:

Miles de euros	Año de consignación y pago PGE												
Año de devengo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
2018	481.139	357.397	93.171										931.707
2019		612.822	233.293	94.013									940.128
2020			610.936	233.102	93.782								937.820
2021				610.285	237.712	94.222							942.219
2022					605.906	250.517	95.158						951.581
2023						592.661	281.546	97.134					971.341
2024							560.696	330.877	99.064				990.637
2025								509.389	391.458	100.094			1.000.941
2026									446.878	461.243	100.902		1.009.023
2027										376.063	540.463	101.836	1.018.362
	481.139	970.219	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	641.365	101.836	9.693.759

Estas cantidades suponen el compromiso de gasto máximo en concepto de compensación económica total en caso de que se realicen inversiones asociadas a la renovación del parque de material rodante dedicado a la prestación del servicio objeto de este contrato, las cuales han de ser informadas previamente a la CDGAE, si bien la cuantía en concepto de compensación económica por el déficit de explotación en la prestación de la OSP, sin tener en cuenta el efecto de las inversiones, no superará 9.251.302 miles de euros.

A la finalización del contrato, y en caso de licitación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible exigirá la subrogación del material rodante adquirido para la prestación de los servicios del contrato al operador que resulte adjudicatario, debiendo compensar a Renfe Viajeros por el valor de mercado de los activos.

El importe anual máximo de compensación, sin tener en cuenta el efecto de las inversiones de renovación del material rodante, es el siguiente:

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Miles de euros	931.707	934.123	931.823	929.366	926.739	924.808	921.997	919.823	916.138	914.778	9.251.302

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El 21 de diciembre de 2021 se formalizó la Adenda nº2 del Contrato OSP AGE, en la que se recogía el calendario de pago del nuevo techo de gasto fijado para 2020 que el Consejo de Ministros había acordado en la misma fecha.

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

Miles de euros	Año de consignación y pago PGE												
Año de devengo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
2018	481.139	357.397	71.283										909.819
2019		612.822	233.293	91.870									937.985
2020			610.936	270.545	226.908								1.108.389
2021				610.285	402.397	94.222							1.106.904
2022					605.906	250.517	95.158						951.581
2023						592.661	281.546	97.134					971.341
2024							560.696	330.877	99.064				990.637
2025								509.389	391.458	100.094			1.000.941
2026									446.878	461.243	100.902		1.009.023
2027										376.063	540.463	101.836	1.018.362
	481.139	970.219	915.512	972.700	1.235.211	937.400	937.400	937.400	937.400	937.400	641.365	101.836	10.004.982

El 15 de noviembre de 2023 se firma la Adenda nº5 al Contrato OSP AGE por la que se reconoce el mayor déficit incurrido en la prestación de los servicios en el ejercicio 2022 como consecuencia de los efectos de la pandemia y del incremento de los precios de la energía, estableciéndose un nuevo calendario de pagos:

Miles de euros	Año de consignación y pago PGE												
Año de devengo	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
2018	481.139	357.397	71.283										909.819
2019		612.822	233.293	91.870									937.985
2020			610.936	270.545	226.908								1.108.389
2021				610.285	402.397	91.070							1.103.752
2022					605.906	318.085	155.012	43106					1.122.109
2023						599.845	285.138	98.331					983.314
2024							568.850	334.954	100.423				1.004.227
2025								517.612	395.570	101.465			1.014.647
2026									449.833	462.720	101.394		1.013.947
2027										377.465	541.164	102.070	1.020.699
	481.139	970.219	915.512	972.700	1.235.211	1.009.000	1.009.000	994.003	945.826	941.650	642.558	102.070	10.218.888

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Asimismo, se recoge la modificación del techo de gasto ligada al contenido de las disposiciones adicionales centésima novena y centésima décima de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, que introducen, la primera, los denominados servicios ferroviarios de proximidad, y, la segunda, medidas para facilitar la movilidad cotidiana en los servicios ferroviarios de alta velocidad.

Como en la Adenda nº2, también se establece que el cálculo de incentivos y penalizaciones de los ejercicios 2021 y 2022 no será tenido en cuenta y no se repercutirá por tanto en las compensaciones a Renfe Viajeros.

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

Mediante Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, el Estado traspasó a la Generalitat de Cataluña, con fecha efectiva a partir del día 1 de enero de 2010, las funciones de la AGE correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el ámbito de las cercanías de Barcelona, en función del acuerdo adoptado por la Comisión Bilateral Generalitat – Estado de fecha 21 de julio de 2009, y en los términos del acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 22 de diciembre de 2009.

Por otro lado, el Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, recogió el traspaso del Estado a la Generalitat de Cataluña de las funciones de la AGE correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de vías de ancho convencional ibérico de la red ferroviaria de interés general cuyo recorrido discurriera íntegramente en el ámbito territorial de Cataluña, con fecha efectiva a partir del 1 de enero de 2011, en los términos del acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía de Cataluña, de fecha 17 de noviembre de 2010.

Los acuerdos adoptados básicamente consistían en lo siguiente:

- Las funciones que asumía la Generalitat de Cataluña comprendían la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de dicho servicio, así como la potestad tarifaria sobre el mismo.
- Las funciones objeto de valoración que se traspasaban a la Generalitat de Cataluña se venían realizando por RENFE-Operadora en el marco del Contrato-Programa 2006-2010 entre la AGE y la Entidad a la fecha de adopción de este acuerdo, por lo que no se incluyó valoración económica del coste efectivo de dichas funciones al estar incorporado para el ejercicio 2010 al citado Contrato-Programa.

El 13 de enero de 2010, la Generalitat de Cataluña y RENFE-Operadora firmaron un convenio en el que se establecía y concretaba la dirección y gestión de la prestación del servicio de Cercanías en Barcelona. La vigencia de este convenio iba desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2010, habiendo sido prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2011, y estableciéndose su prórroga tácita por periodos anuales.

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

- RENFE-Operadora constituiría un Área de Negocio específica Cercanías – Cataluña a fecha 1 de enero de 2010, en la que se integraría la Dirección de Cercanías Metropolitanas de Barcelona.
- Se crearía un Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalitat de Cataluña / RENFE-Operadora (en adelante el Órgano Mixto) al que se le atribuirían determinadas funciones relativas a la Dirección del Servicio de Cercanías en Barcelona.
- Los servicios quedaban definidos de acuerdo con lo establecido en el Presupuesto de RENFE-Operadora para el ejercicio 2010, que se inscribía en el marco del Contrato-Programa 2006-2010 entre RENFE-Operadora y la AGE.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- El Órgano Mixto podría proponer la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalitat de Cataluña debería satisfacer a RENFE-Operadora.

Asimismo, el Acuerdo de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales (en adelante CMAEF) de 22 de diciembre de 2009, de valoración de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías prestado por RENFE-Operadora en Barcelona, establecía que *"La Generalitat de Cataluña asume, en el ejercicio 2010, la gestión y dirección del transporte ferroviario de viajeros correspondiente a cercanías de Barcelona, en los términos y condiciones establecidos en el Acuerdo de subrogación de la posición de la Administración General del Estado en el Contrato-programa suscrito entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora, para el periodo 2006-2010".*

Con fecha 14 de diciembre de 2010, se firmó la segunda adenda de modificación al Convenio entre la Generalitat de Cataluña y RENFE-Operadora en la que se establece y concreta la dirección y gestión de la prestación del servicio de Cercanías en Barcelona para su ampliación a los servicios Regionales. Mediante esta adenda se adaptaba el mencionado Convenio para la adscripción de los servicios regionales de transporte de viajeros sobre la red de vías de ancho ibérico en Cataluña a la organización del servicio de cercanías, del que la Generalitat de Cataluña es la Administración titular desde el 1 de enero de 2010.

La prestación de los servicios ferroviarios de cercanías en Cataluña fue declarada de servicio público por la Generalitat de Cataluña mediante el Acuerdo GOV/111/2010, de 1 de junio, y la prestación de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de vías de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general en Cataluña, lo fue por el Acuerdo GOV/256/2010, de 14 de diciembre.

RENFE-Operadora, a partir del 1 de enero del 2011, incorporó los servicios regionales mencionados en el Área de Negocio específica de Cercanías de Cataluña.

El Órgano Mixto en su sesión de 17 de junio de 2013 de forma unánime aprobó la propuesta de "Contrato de servicio público para la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales de titularidad de la Generalitat de Cataluña sobre la red ferroviaria de interés general, 2011-2015", comprometiéndose ambas partes, en el ámbito de sus respectivas responsabilidades, a desplegar la actividad necesaria para que su tramitación se llevase a término.

Las características principales de este contrato son las siguientes:

- Duración: 2011-2015.
- Los estándares de calidad, los compromisos y las condiciones son las que se establecen de mutuo acuerdo entre las partes firmantes del presente Contrato de servicio público, tomando como referencia, además, las contenidas en el Contrato que la AGE haya subscrito con RENFE-Operadora para los servicios públicos de cercanías y regionales en el resto del Estado.
- Capacidad de la Generalitat, en uso de sus competencias, para aplicar una política tarifaria diferente o requerir unos estándares de calidad, compromisos y condiciones diferentes a las que se establezcan en el futuro Contrato entre la AGE y RENFE-Operadora para los servicios públicos de cercanías y regionales.
- Según el régimen económico establecido en su cláusula Decimonovena, Contraprestación económica por los servicios prestados, la evolución de la compensación económica prevista por los servicios prestados es la siguiente:

2011	*2012*	*2013*	*2014*	*2015*
130.222	*106.239*	*116.447*	*116.900*	*119.965*

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Este contrato se encuentra en fase de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat, y en el mismo se exponen los parámetros que habrán de ser utilizados para el cálculo de la compensación que al prestador de los servicios le correspondería recibir, de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento 1370, el cual desarrolla el esquema conceptual para el cálculo de dicha compensación, que incluye, entre otras partidas, una destinada a remunerar el capital invertido por la empresa para hacer frente a las obligaciones derivadas del contrato (beneficio razonable).

Los importes correspondientes a los ejercicios 2011 a 2013 fueron liquidados tras los correspondientes informes de auditoría de verificación de las propuestas de liquidación, en los que la IGAE minoraba las cantidades a liquidar fundamentalmente por la no consideración del beneficio razonable, que sí venía considerando la propuesta de Contrato con la Generalitat. En los ejercicios siguientes no se ha incluido beneficio razonable alguno en la propuesta de liquidación que verifica la IGAE.

La no consideración de importe alguno en concepto de beneficio razonable, tal como expresa la propia IGAE en sus informes de auditoría de verificación de la propuesta de liquidación emitidos hasta la fecha, no suponen ningún pronunciamiento sobre el derecho de Renfe Viajeros a obtener una compensación por tal concepto.

Si bien la propuesta de Contrato de Servicio Público 2011-2015, aprobada por el Órgano Mixto con fecha 17 de junio de 2013, recoge explícitamente la compensación en concepto de beneficio razonable y como expresamente prevé el Reglamento 1370, la IGAE considera que por tratarse de un documento pendiente de aprobación por la CMAEF y ratificación por la Comisión Bilateral Estado-Generalitat, la fijación del beneficio razonable, tal como se refleja en la propuesta de contrato, no sería algo establecido a día de hoy de un modo definitivo y vinculante, entendiendo que solo una vez aprobado, ratificado y suscrito el Contrato de Servicio Público 2011-2015, podrá determinarse y abonarse el concepto de beneficio razonable.

Hasta la fecha no se ha producido reunión de la CMAEF que aprobase la propuesta de Contrato OSP para Cataluña ni se ha establecido la forma de hacer efectiva la transferencia de recursos por parte de la AGE a la Generalitat de Cataluña. Por esta razón, la situación de tramitación en la que se encuentra el citado contrato, la AGE en la disposición adicional septuagésima segunda de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de PGE para el año 2014 recogió la dotación en el presupuesto del Ministerio de Fomento de las cantidades necesarias para hacer frente, con carácter de entrega a cuenta, a las anualidades correspondientes a 2011, 2012 y 2013. De este modo pretendió dar una solución transitoria a la situación de RENFE-Operadora, en cuanto cumplidora de unas obligaciones de servicio público durante los ejercicios 2011, 2012 y 2013, sin haber percibido la correspondiente compensación por el déficit producido como consecuencia de su prestación.

La Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de PGE para 2015, en su disposición adicional septuagésima primera estableció, en las mismas condiciones que las señaladas en la Ley de PGE para 2014, una consignación presupuestaria a favor de Renfe Viajeros con carácter de entrega a cuenta por los servicios de cercanías y regionales traspasados a la Generalitat de Cataluña prestados en 2014 por Renfe Viajeros.

Esta solución fue ampliada mediante disposiciones adicionales de las Leyes de PGE o sus prórrogas para los años 2015 a 2023. Para el ejercicio 2023 se recoge en la disposición adicional octogésimo tercera.

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

El 2 de enero del 2024 se ha cobrado la liquidación de la OSP de Cataluña del ejercicio 2022, con cargo a los PGE de 2023, por un total de 341.086 miles de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Plan de Acción

No será objeto de compensación por la AGE el mayor déficit de explotación que pudiera haberse originado a Renfe Viajeros como consecuencia de decisiones de la Generalitat de Cataluña, en uso de sus competencias, en cuanto a política tarifaria o estándares de calidad, compromisos y condiciones, distintos de los considerados a efectos del contrato con la AGE por los servicios OSP de su competencia, que se cita en el apartado 2 anterior.

No obstante, en la cláusula quinta del Convenio de 13 de enero de 2010, entre la Generalitat de Cataluña y RENFE-Operadora, se establece que "podrán proponer a través del Órgano Mixto de Coordinación y Control previsto en el presente Convenio, la modificación de los servicios, acordándose la valoración económica de los mismos, que la Generalitat de Cataluña deberá satisfacer a RENFE-Operadora", que son exclusivamente financiados, de forma directa, por esta comunidad.

En base a esta previsión, en la primera reunión del citado Órgano Mixto, de 13 de febrero de 2010, se decidió instrumentar estas medidas bajo la forma de un Plan de Acción 2010-2015 contenido como Anexo 4 de la propuesta de Contrato OSP Cataluña 2011-2015, aprobada por el citado Órgano en su reunión de 17 de junio de 2013. Las actuaciones contempladas en los Planes de Acción de los años siguientes hasta la actualidad son aprobadas en las reuniones del Órgano Mixto, y facturadas a la Generalitat de Cataluña de acuerdo con los criterios que se determinan en dichas reuniones, los cuales quedarán formalizadas una vez se firme el contrato para la prestación de la OSP en Cataluña (véase nota 12 d) ii)).

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

En 2020 se presentó reclamación contencioso-administrativa ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña sobre las cantidades facturadas y pendientes de cobro correspondientes a los servicios incluidos dentro del Plan de Acción desde el ejercicio 2016 a 2019, cuyo importe ascendía a 80.926 miles de euros. No obstante, la Generalitat de Cataluña vinculaba el pago efectivo de las liquidaciones del Plan de Acción al acuerdo que se adopte en el seno de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat de Cataluña. En el ejercicio 2023 se obtuvo sentencia íntegramente estimatoria por los ejercicios 2016 a 2019 incluidos que ha sido recurrida. Se han presentado reclamaciones por las cantidades facturadas y pendientes de cobro correspondientes a los servicios incluidos dentro del Plan de Acción de los ejercicios 2020 y 2021.

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

4. Contratos con otras Comunidades Autónomas

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En este sentido, Renfe Viajeros ha seguido prestando después del 30 de junio de 2013 determinados servicios ferroviarios de media distancia que no fueron declarados obligación de servicio público por la AGE, a petición de la Junta de Extremadura y el Gobierno de Aragón.

El 30 de diciembre de 2015 se firmó un contrato de Servicio Público con la Junta de Extremadura, finalizando sus efectos el 31 de diciembre de 2017.

Durante los ejercicios 2018 y 2019 se siguió prestando los servicios que ya se regulaban en el anterior contrato, y que habiendo sido declarados OSP por la Junta de Extremadura el 29 de abril de 2014, no habían sido declarados OSP por la AGE el 15 de diciembre de 2017. Desde el momento en que se decretó el Estado de Alarma en 2020, hasta noviembre de 2021, no han circulado ninguno de los trenes subvencionados por la Junta de Extremadura, por lo que no se ha producido déficit de explotación. Posteriormente a esta fecha no se ha firmado ningún contrato, si bien los servicios se han seguido prestando hasta la actualidad, habiéndose cobrado hasta el ejercicio 2022 (véase nota 12 d) ii)). Durante el ejercicio 2024 está prevista la firma de un nuevo contrato de servicios cuya vigencia se extienda desde el 1 de julio de 2024 hasta el 30 de junio de 2027.

En octubre de 2022 se firmó un nuevo Convenio con el Gobierno de Aragón con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024. Respecto al periodo comprendido entre el 1 de enero y el 26 de octubre de 2022, se llegó a un acuerdo de liquidación y se ha cobrado en el ejercicio 2023. Para el periodo comprendido entre el 27 de octubre y el 31 de diciembre de 2022 se ha acordado la liquidación definitiva en Comisión de Seguimiento del 15 de noviembre de 2023, cobrándose en el ejercicio 2024. La liquidación del ejercicio 2023 también ha sido aceptada por el Gobierno de Aragón (véase nota 12 d) ii)).

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

f) Convenios y otras relaciones con Adif

i) Cánones ferroviarios

La LSF establece una nueva estructura legal de los cánones ferroviarios más sencilla y estimuladora del tráfico que la establecida en la anterior Ley del Sector Ferroviario, suprimiendo el canon de acceso, implantando nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon a la rentabilidad potencial del mercado, incidiendo en las bonificaciones y descuentos para fomentar el desarrollo de los servicios y la explotación más eficaz de las líneas. Asimismo, esta ley modifica la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y amplía los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros considerando la capacidad económica de los servicios asociados.

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para el ejercicio 2023 han sido aplicables las cuantías unitarias establecidas en Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, tanto de los Cánones Ferroviarios previstos en los artículos 97 y 98 de la LSF, como para el resto de las tasas previstas en dicha Ley.

En el caso concreto de los Cánones, el artículo 86 de la referida Ley establece los valores unitarios a aplicar en 2023. No obstante, mediante la Disposición transitoria octava recogida en la propia Ley, se produce la modificación temporal de las cuantías unitarias previstas en esta, con el objeto de paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19 en el transporte ferroviario.

De esta manera, quedan sin efecto las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios previstas en el artículo 86 de esta ley. Esta disposición estará vigente siempre que no haya modificación de las tarifas del artículo 86, período durante el cual los administradores de infraestructuras ferroviarias aplicarán las cuantías unitarias recogidas en la Disposición transitoria octava.

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

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

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

ii) Convenios y otras relaciones

Desde el momento de producirse la segregación de RENFE y con el objetivo de garantizar la continuidad de los servicios, se negociaron entre Adif y RENFE-Operadora una serie de acuerdos y convenios que afectan a diferentes aspectos de la relación entre ambas entidades. Estos acuerdos se plasman en un conjunto de convenios aprobados por los Consejos de Administración y firmados por los presidentes de las dos entidades, cuyos efectos económicos, se recogen en estas cuentas anuales consolidadas.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

2. Bases de presentación de las cuentas anuales

a) Imagen fiel

Las cuentas anuales consolidadas se han formulado a partir de los registros contables de RENFE-Operadora y de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023 se han preparado de acuerdo con la legislación mercantil vigente, con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y en el Real Decreto 1159/2010 por el que se aprueban las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, así como con las comunicaciones de la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE, realizadas en el ejercicio de las funciones de desarrollo de los principios y criterios contables aplicados a las entidades a que se hace referencia en el apartado 3 del artículo 121 de la LGP, que la misma Ley otorga a la IGAE en el apartado b) del artículo 125.1. con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada al 31 de diciembre de 2023 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Estas cuentas anuales consolidadas han sido preparadas por la Dirección General Económico-Financiera y formuladas por el Presidente de la Entidad, siguiendo los principios y criterios contables mencionados en el párrafo anterior.

El Presidente de la Entidad Dominante estima que las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023 serán aprobadas por el Consejo de Administración sin variaciones significativas.

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

La preparación de las cuentas anuales consolidadas requiere la aplicación de estimaciones contables relevantes y la realización de juicios, estimaciones e hipótesis en el proceso de aplicación de las políticas contables del Grupo. En este sentido, se resumen a continuación los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales consolidadas.

(i) Estimaciones contables relevantes e hipótesis

El Grupo realiza la revisión de la vida útil de su inmovilizado en función de los informes técnicos elaborados en su caso a tal efecto.

El Grupo evalúa, al menos al cierre del ejercicio, si existen indicadores de deterioro de valor del inmovilizado material e intangible, de acuerdo con la política contable descrita en la nota 4(g), lo cual requiere la aplicación de un elevado nivel de juicio y, en caso de calcular un deterioro, la aplicación de estimaciones para llevar a cabo los cálculos pertinentes.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

El Grupo obtiene una parte de sus ingresos en proyectos plurianuales de prestación de servicios con clientes. El método de reconocimiento de ingresos se basa en la realización de estimaciones del grado de avance de los proyectos. La metodología para determinar el avance de los proyectos hace que se tengan que realizar estimaciones significativas en las que se incluyen el coste total previsto de los contratos, costes remanentes de finalización, el ingreso total de los contratos, riesgos de contratos, así como otros juicios y estimaciones que han de considerarse a lo largo de todo el periodo en el que se prevé que se desarrollará el proyecto, que en alguna ocasión se extiende hasta los 12 años.

La estimación del importe recuperable de los saldos a cobrar a clientes y deudores implican un elevado juicio de valor por parte de la Dirección del Grupo, quien efectúa una revisión de los saldos individuales con base en la calidad crediticia de los clientes, las tendencias actuales de mercado y la realización de análisis históricos de insolvencias a nivel agregado.

(ii) Cambios de estimación

Asimismo, a pesar de que las estimaciones realizadas por la Dirección del Grupo se han calculado en función de la mejor información disponible al cierre del ejercicio, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a su modificación en los próximos ejercicios. El efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

c) Comparación de la información

Las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023 presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2023, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022, aprobadas por el Consejo de Administración el 26 de diciembre de 2023 y disponibles, junto con el informe de gestión del Grupo y el informe de auditoría, en www.renfe.com.

Tanto los saldos del proyecto Haramain como el ingreso derivado del registro por grado de avance han sido modificados atendiendo a lo establecido en la respuesta recibida con fecha 28 de diciembre de 2023 de la Oficina Nacional de Contabilidad de la IGAE (véase nota 4 r)).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Cambios en criterios contables

A continuación, se detalla el cambio en criterio contable realizado en el ejercicio 2023:

Hasta el 31 de diciembre de 2022 RENFE-Operadora siguió el criterio de registrar los ingresos por grado de avance del Proyecto HARAMAIN en euros. También se registró en euros el anticipo recibido del cliente al inicio del proyecto.

En cuanto a la facturación emitida, se registró en la moneda de la operación y, en el caso de los importes en moneda saudí, se aplicó el criterio definido al inicio del proyecto, utilizando para valorar en euros el tipo de cambio de la oferta. Al cierre de cada ejercicio, los saldos de dichas facturas se valoraban a tipo de cambio de cierre.

Con la recepción de la respuesta de la ONC en 2023 (véase nota 4 r), RENFE-Operadora ha llevado a cabo un análisis de todas las operaciones desde el inicio del proyecto hasta 2022 siguiendo las recomendaciones recibidas, produciéndose una regularización con efecto en reservas y en cuenta de resultados. Esta regularización se ha debido al registro en moneda original y valoración a tipo de coste de los anticipos, a la regularización de deudores pendientes de facturar, a los efectos del registro en moneda original y su valoración a tipo de cambio medio del periodo, así como al cambio de criterio para los cálculos de los ingresos por grado de avance.

El efecto de las recomendaciones de la ONC se ha materializado también en una reclasificación de balance de los saldos pendiente de facturar en sares que presentan saldo acreedor que se han llevado al pasivo Adicionalmente, se ha registrado en el pasivo un anticipo recibido por el importe en el que lo efectivamente cobrado al cliente excede del importe de los ingresos devengados.

Las cifras comparativas de estas cuentas anuales que se han adaptado a los nuevos criterios para facilitar la comparación corresponden a los siguientes elementos:

- Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo
- Acreedores varios
- Reservas
- Cuenta de pérdidas y ganancias

Las correcciones efectuadas en las cifras comparativas del ejercicio 2022 son las siguientes:

Corrección en Balance	Miles de euros
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo	1.808
Acreedores varios	(23.348)
Reservas	4.139
Cuenta de pérdidas y ganancias	17.401

En el Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto, así como en el Estado de Flujos de Efectivo el ajuste por cambio de criterio efectuado en el ejercicio 2023 se ha introducido en los saldos de inicio del ejercicio comparativo.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

d) Moneda funcional y moneda de presentación

Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de euros, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación del Grupo.

3. Aplicación de Resultados de la Entidad Dominante

La aplicación de las pérdidas del ejercicio 2022 de la Entidad Dominante por importe de 15.964.869,63 euros, se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto de dicha Entidad.

La propuesta de aplicación de las pérdidas del ejercicio 2023 de la Entidad Dominante, que asciende a 17.958.389,15 euros, formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por el Accionista Único, es su traspaso a Resultados negativos de ejercicios anteriores.

4. Normas de registro y valoración

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

(a) Sociedades dependientes

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

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

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En la fecha de adquisición, los activos adquiridos, pasivos y pasivos contingentes asumidos (activos netos identificables) del negocio adquirido se registran por su valor razonable siempre y cuando dicho valor razonable pueda ser medido con suficiente fiabilidad.

El exceso existente entre el coste de la combinación de negocios sobre el correspondiente valor de los activos netos identificables del negocio adquirido se registra como fondo de comercio dentro del inmovilizado intangible, si la adquisición se ha reconocido en las cuentas anuales individuales o como fondo de comercio de consolidación, si la adquisición del negocio se ha realizado en las cuentas anuales consolidadas.

Las sociedades dependientes se han consolidado mediante la aplicación del método de integración global.

En el Anexo II se incluye la información sobre las sociedades dependientes incluidas en la consolidación del Grupo.

Los ingresos, gastos y flujos de efectivo de las sociedades dependientes se incluyen en las cuentas anuales consolidadas desde la fecha de adquisición, que es aquella en la que el Grupo obtiene efectivamente el control de éstas. Las sociedades dependientes se excluyen de la consolidación desde la fecha en la que se ha perdido control.

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

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

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

(b) Socios externos

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

(c) Sociedades asociadas

Se consideran sociedades asociadas, aquellas sobre las que la Entidad Dominante, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma. En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por el Grupo o de terceros.

Las inversiones en sociedades asociadas se registran por el método de puesta en equivalencia desde la fecha en la que se ejerce influencia significativa hasta la fecha en la que la Entidad Dominante no puede seguir justificando la existencia de la misma. No obstante, si en la fecha de adquisición cumplen las condiciones para clasificarse como activos no corrientes o grupos enajenables de elementos mantenidos para la venta, se registran a valor razonable, menos los costes de venta.

Como se indica en la nota 1, el ejercicio 2008 fue el primer ejercicio en el que la Entidad Dominante estaba obligada a la presentación de cuentas anuales consolidadas, la fecha de primera consolidación para aquellas participaciones que se poseían con anterioridad al 1 de enero de 2008 se ha considerado la fecha en la que se adquirió la capacidad de ejercer una influencia significativa en la gestión, excepto para aquellas participaciones que provenían de RENFE, y que se adscribieron a RENFE-Operadora el 1 de enero de 2005 fecha de su creación (véanse notas 1. d) y 4. e)).

La información relativa a las sociedades asociadas a las que se les ha aplicado el método de puesta en equivalencia se incluye en el Anexo I.

La adquisición de sociedades asociadas se registra aplicando el método de adquisición al que se hace referencia en el caso de sociedades dependientes. El exceso entre el coste de la inversión y el porcentaje correspondiente al Grupo en los valores razonables de los activos netos identificables se registra como fondo de comercio, que se incluye en el valor contable de la inversión. El defecto se excluye del valor contable de la inversión y se registra como un ingreso del ejercicio en que se ha adquirido.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las asociadas obtenidas en el ejercicio, desde el 1 de enero o desde la fecha de adquisición, se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones con abono o cargo a la partida "Participación en beneficios o pérdidas de sociedades puestas en equivalencia" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Asimismo, la participación del Grupo en el total de ingresos y gastos reconocidos de las asociadas obtenidos desde la fecha de adquisición se registra como un aumento o disminución del valor de las inversiones en las asociadas reconociéndose la contrapartida en cuentas de patrimonio neto consolidado. Las distribuciones de dividendos se registran como minoraciones del valor de las inversiones. Para determinar la participación del Grupo en los beneficios o pérdidas, incluyendo las pérdidas por deterioro de valor reconocidas por las asociadas, se consideran los ingresos o gastos derivados de la aplicación del método de adquisición.

La participación del Grupo en los beneficios o pérdidas de las sociedades asociadas y en los cambios en el patrimonio neto, se determinan en base a la participación en la propiedad al cierre del ejercicio, sin considerar el posible ejercicio o conversión de los derechos de voto potenciales.

Las pérdidas en las sociedades asociadas que corresponden al Grupo se limitan al valor de la inversión neta, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte del Grupo obligaciones legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades asociadas. A los efectos del reconocimiento de las pérdidas en asociadas, se considera inversión neta el resultado de añadir al valor contable resultante de la aplicación del método de la puesta en equivalencia, el correspondiente a cualquier otra partida que, en sustancia, forme parte de la inversión en las asociadas. Los beneficios obtenidos con posterioridad por aquellas asociadas en las que se haya limitado el reconocimiento de pérdidas al valor de la inversión se registran en la medida que excedan de las pérdidas no reconocidas previamente.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Los beneficios y pérdidas no realizados en las transacciones realizadas entre el Grupo y las sociedades asociadas sólo se reconocen en la medida que corresponden a participaciones de otros inversores no relacionados. Se exceptúa de la aplicación de este criterio el reconocimiento de pérdidas no realizadas que constituyan una evidencia del deterioro de valor del activo transmitido.

Las políticas contables de las sociedades asociadas han sido objeto de homogeneización temporal y valorativa en los mismos términos a los que se hace referencia en las sociedades dependientes.

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

(i) Deterioro de valor

El Grupo aplica los criterios de deterioro desarrollados en el apartado de instrumentos financieros con el objeto de determinar si es necesario registrar pérdidas por deterioro adicionales a las ya registradas en la inversión neta en la asociada o en cualquier otro activo financiero mantenido con la misma como consecuencia de la aplicación del método de la puesta en equivalencia.

El cálculo del deterioro se determina como resultado de la comparación del valor contable asociado a la inversión neta en la asociada con su valor recuperable, entendiéndose por valor recuperable el mayor del valor en uso o valor razonable menos los costes de venta.

La pérdida por deterioro de valor no se asigna al fondo de comercio o a otros activos implícitos en la inversión en las asociadas derivadas de la aplicación del método de adquisición. En ejercicios posteriores se reconocen las reversiones de valor de las inversiones contra resultados, en la medida que exista un aumento del valor recuperable.

(d) Negocios conjuntos – Sociedades Multigrupo

Se consideran sociedades multigrupo, aquellas que están gestionadas conjuntamente por la Entidad o alguna o algunas de las empresas del Grupo, incluidas las sociedades o personas físicas dominantes, y uno o varios terceros ajenos al Grupo.

La información relativa a las sociedades multigrupo se presenta en el Anexo II.

Los criterios aplicados se corresponden en su totalidad con los aplicados para las sociedades asociadas indicados en el apartado (c) anterior.

Las cuentas anuales o estados financieros de las sociedades multigrupo utilizados en el proceso de consolidación están referidos a la misma fecha de presentación y mismo periodo que los de la Entidad Dominante, con la excepción de la sociedad multigrupo Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A., que se refieren al ejercicio anual terminado el 30 de septiembre de 2023.

(e) Incorporación de rama de actividad

Rama de actividad procedente de RENFE

Para la valoración y registro de la operación de integración en el patrimonio de la Entidad de los activos y pasivos, determinados por la Orden FOM/2909/2006, de la rama de actividad de prestación de servicios ferroviarios, perteneciente a RENFE, la Dirección de la Entidad siguió los criterios establecidos por la Subdirección General de Planificación y Dirección de la Contabilidad de la IGAE acerca del modo en que debían valorarse y registrarse contablemente ciertas operaciones de integración en el patrimonio de RENFE-Operadora de bienes, derechos y obligaciones pertenecientes a la extinta RENFE.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Los aspectos más relevantes de estos criterios se detallan a continuación:

- Segregación de activos y pasivos

  RENFE-Operadora registró los activos y pasivos procedentes de RENFE, según su naturaleza, valorándolos por su valor neto contable y utilizando como contrapartida la cuenta de patrimonio.

- Reconocimiento del derecho de uso y obligación de reposición

  Para reflejar contablemente el derecho de uso que se menciona en la nota 1 (d), RENFE-Operadora registró un inmovilizado intangible, amortizable a lo largo del periodo de cesión, por el valor contable correspondiente a los tres años del periodo de cesión, utilizando como contrapartida la cuenta de patrimonio y amortizándolo a lo largo del periodo de cesión.

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

  De acuerdo con la Orden FOM/2909/2006 por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora, este derecho de uso y reposición fue valorado en 53.726 miles de euros a los únicos efectos de determinar sus fondos propios, de los cuales 9.165 miles de euros correspondían al valor contable del derecho de uso y 44.561 miles de euros a la estimación del coste de reposición de dichos espacios (véase nota 1 (d)).

  El 28 de diciembre de 2015, se firmó el Acuerdo entre RENFE-Operadora, Adif y Adif Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie, así como para la adquisición por Adif y Adif Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos. Respecto de los elementos a reponer, RENFE-Operadora contabiliza la recepción por el valor neto contable que dichos elementos tengan en Adif (véase nota 10).

Rama de actividad procedente de FEVE

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Los activos y pasivos, incluyendo el fondo de comercio y los ajustes a los activos netos derivados de la adquisición de los negocios, se convierten al tipo de cambio de cierre del balance.
- Los ingresos y gastos se convierten a los tipos de cambio medios del periodo.
- Las diferencias de cambio resultantes de la aplicación de los criterios anteriores se reconocen como diferencias de conversión en el patrimonio neto consolidado.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las diferencias de conversión registradas en patrimonio neto consolidado se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el momento en que tiene lugar la enajenación o disposición por otra vía de las sociedades. La disposición se puede producir por liquidación, reembolso de la inversión o abandono. El pago de un dividendo constituye una disposición en la medida que suponga un reembolso de la inversión.

Con fecha 1 de octubre de 2019, EUROFIMA, sociedad puesta en equivalencia con moneda funcional distinta del euro, tomó la decisión de cambiar su moneda funcional al euro, cuando hasta entonces era el franco suizo. En consecuencia, reclasificó las diferencias de conversión existentes a dicha fecha a reservas en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, sin reconocerse efecto alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias por cuanto no se produjo la enajenación o disposición de la participación en la sociedad.

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

(g) Deterioro de valor de los activos no financieros sujetos a amortización o depreciación

La Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias (en adelante la Orden 733) contiene las normas que constituyen la regulación del deterioro del inmovilizado material en las empresas públicas que operan condicionadas por circunstancias que les impiden generar flujos de efectivo.

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

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

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

De acuerdo con la normativa contable, el Grupo comprueba el deterioro de valor de sus activos cuando existen indicadores de deterioro de valor significativos y efectos a largo plazo.

Si existen indicadores de deterioro de valor, el valor recuperable es el mayor entre el valor en uso y el valor razonable menos costes de venta.

El Grupo evalúa, en cada fecha de cierre, si existe algún indicio de que la pérdida por deterioro de valor que en su caso se haya reconocido en ejercicios anteriores ya no existe o pudiera haber disminuido. Las pérdidas por deterioro sólo se revierten si se hubiese producido un cambio significativo en las estimaciones utilizadas para determinar el valor recuperable del activo.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

También se puede destacar la definición de infraestructura que se incluye en la norma segunda, en la que se identifican dicho tipo de activos con terrenos, obras de ingeniería civil, inmuebles e instalaciones utilizables por la generalidad de los ciudadanos o destinados a la prestación de servicios públicos, que tienen una finalidad específica, aunque puedan admitir usos alternativos, o son parte de un sistema o red.

La incorporación de las infraestructuras en un sistema o red supone que dichos activos forman parte de conjuntos integrados de obras y construcciones relacionados entre sí, con los cuales los poderes públicos pretenden garantizar el desarrollo de servicios básicos para el funcionamiento de la economía y la vida de los ciudadanos, como pueden ser las redes de carretera, sistema de alcantarillado y suministro de energía, redes de telecomunicación o el sistema ferroviario.

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

- Aquellos destinados a la prestación de los servicios de cercanías y media distancia declarados Obligación de Servicio Público (OSP) por la Administración Pública titular del servicio, quien fija las correspondientes tarifas para la prestación del servicio, y asume el déficit final resultante de acuerdo con lo estipulado en el contrato o convenio por el que se rige la correspondiente prestación.

- Los destinados a la prestación de los servicios de alta velocidad, larga distancia y media distancia no declarados OSP que han sido liberalizados a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020. Estos servicios se han prestado hasta el 14 de diciembre de 2020 en régimen de no concurrencia sobre las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), las cuales son consideradas como activos no generadores de flujos de efectivo por parte de Adif, entre otras razones porque sus ingresos son los cánones por el uso de la RFIG que se regulan en la LSF y demás legislación, y cuyas cuantías se actualizan a propuesta de Adif para su inclusión en los anteproyectos de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

  En este sentido, hay que considerar que la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en la RFIG, que ha sido prestada hasta el ejercicio 2020 en régimen de no competencia por parte de Renfe Viajeros, entidad dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actualmente Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible), del cual también depende Adif, y que los cánones que fija ésta, en lo referente al tráfico ferroviario de viajeros, afectan exclusivamente a Renfe Viajeros, determinando en gran medida la rentabilidad que los activos destinados a la prestación de estos servicios puedan obtener.

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

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

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

De acuerdo con la normativa contable, el Grupo comprueba el deterioro de valor de estos activos no generadores, cuando existen indicadores de deterioro de valor propios de este tipo de activos, que no están basados en indicadores de carácter comercial, sino en el potencial de servicio que generan.

En cualquier caso, los eventos o circunstancias que puedan implicar un indicio de deterioro de valor han de ser significativos y, sobre todo, deben tener efectos a largo plazo.

Si existen indicadores de deterioro de valor, el valor recuperable es el mayor del valor en uso y el valor razonable, menos los costes de venta. El valor en uso es el valor actual del activo manteniendo su potencial de servicio y se determina por referencia al coste de reposición depreciado.

El deterioro de valor de los activos no generadores de flujos de efectivo se determina a nivel de activos individuales, salvo que la identificación del potencial de servicio no fuera evidente, en cuyo caso el importe recuperable se determina a nivel de la unidad de explotación o servicio a la que pertenece.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En relación con los elementos generadores de flujos de efectivo, como son los destinados a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, los de Alta Velocidad, los vinculados con la prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación del material rodante, los destinados al transporte ferroviario de mercancías y los destinados a la venta o alquiler del material rodante, de acuerdo con la normativa contable, el Grupo sigue el criterio de evaluar la existencia de indicios que pudieran poner de manifiesto el potencial deterioro de valor de los mismos, al objeto de comprobar si el valor contable de los mencionados activos excede de su valor recuperable, entendido como el mayor entre el valor razonable menos costes de venta, y su valor en uso.

El Grupo evalúa, en cada fecha de cierre, si existe algún indicio de que la pérdida por deterioro de valor reconocida en ejercicios anteriores ya no existe o pudiera haber disminuido. Las pérdidas por deterioro sólo se revierten si se hubiese producido un cambio significativo en las estimaciones utilizadas para determinar el valor recuperable del activo.

En cualquier caso, en cuanto a la identificación de activos deteriorados, así como en la determinación del valor recuperable de los activos generadores de flujos de efectivo, se tienen en cuenta los criterios que establece la Resolución de 18 de septiembre de 2013, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan normas de registro y valoración e información a incluir en la memoria de las cuentas anuales consolidadas sobre el deterioro de valor de los activos.

(h) Inmovilizado intangible

Los activos incluidos en el inmovilizado intangible figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción. El inmovilizado intangible se presenta en el balance por su valor de coste, minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas, conforme a los siguientes criterios:

- Las aplicaciones informáticas adquiridas y elaboradas por la propia empresa se reconocen en la medida que cumplen las condiciones para su capitalización y se amortizan linealmente durante el periodo entre cinco años y diez años en que esté prevista su utilización. Los gastos de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se llevan a gastos en el momento en que se incurre en ellos.
- Las concesiones y licencias se amortizan linealmente durante el periodo de concesión.
- Otro inmovilizado intangible, que recoge principalmente los derechos de uso mencionados en la nota 4(e) anterior, los cuales se amortizan linealmente durante el periodo de cesión.

Los costes incurridos en la realización de actividades que contribuyen a desarrollar el valor del negocio del Grupo en su conjunto, como fondo de comercio, marcas y similares generadas internamente, así como los gastos de establecimiento, se registran como gastos en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas a medida que se incurren.

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible, se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

El Grupo evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido la vida útil del mismo, siendo objeto de amortización sistemática en el periodo durante el cual se prevé que los beneficios económicos inherentes al activo produzcan rendimientos para la empresa.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Fondo de comercio de consolidación

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

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

(i) Inmovilizado material

- Coste del inmovilizado material

En relación con la valoración de los elementos del inmovilizado recibidos de RENFE a través de la segregación de la rama de actividad del servicio de transporte ferroviario, éstos se registraron a los valores contables por los que se encontraban registrados en RENFE de la misma forma que los elementos de inmovilizado recibidos de FEVE; habiéndose registrado estos últimos por su valor neto contable sin registrar separadamente la amortización acumulada ni el deterioro que dichos activos pudieran tener en las cuentas de FEVE. El resto de los activos incluidos en el inmovilizado material figuran contabilizados a su precio de adquisición o a su coste de producción.

El inmovilizado material se presenta en el balance consolidado por su valor de coste minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas.

Los trabajos que el Grupo realiza para su propio inmovilizado que suponen una mejora o alargamiento de la vida útil, son considerados como inversiones y se registran al coste acumulado que resulta de añadir a los costes externos, según facturas de proveedores, los costes internos, determinados en función de los consumos propios de materiales de almacén y el resto de los costes incurridos. La capitalización del coste de producción se realiza a través del epígrafe “Trabajos efectuados por la empresa para su activo” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Las inversiones de carácter permanente realizadas en inmuebles arrendados por el Grupo mediante un contrato de arrendamiento operativo se clasifican como inmovilizado material.

De acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/2909/2006, se incorporarían al patrimonio de la Entidad Dominante, los bienes y derechos que hasta la fecha de entrada en vigor de la LSF 39/2003 pertenecían o estaban adscritos a RENFE y, en concreto, los talleres e instalaciones destinados a la reparación y mantenimiento de los trenes que se detallan en los anexos V.1 y V.2 de la citada Orden, así como los terrenos en que aquellos se ubican hasta el límite marcado por la salida a las vías de circulación de la red general.

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

El apartado 2.2 de la Norma de Valoración de Inmovilizado Material del PGC, establece que se producirá una pérdida de valor de un inmovilizado material cuando su valor contable supere a su importe recuperable, entendido este como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Teniendo en cuenta lo anterior, el Grupo aplica a su inmovilizado material correcciones por deterioro, cuando de las circunstancias específicas de determinados activos, se deduce que los mismos han dejado de prestar servicios, reconociendo la pérdida directamente en el capítulo de pérdidas procedentes de inmovilizado material de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

- Capitalización de gastos financieros

  El Grupo incluye en el coste del inmovilizado material que necesita un periodo de tiempo superior a un año para estar en condiciones de uso, los gastos financieros relacionados con la financiación específica o genérica directamente atribuible a su adquisición, construcción o producción. En este sentido, el importe de los intereses a capitalizar se determina en función de los gastos financieros devengados por la financiación que se haya obtenido.

  La capitalización de los gastos financieros comienza cuando se ha incurrido en los costes relacionados con los activos y se están llevando a cabo las obras físicas necesarias para preparar los activos o partes de los mismos para su uso o explotación y finaliza cuando se han completado todas las actuaciones necesarias para su puesta en funcionamiento, independientemente de que se hayan obtenido los permisos administrativos requeridos, sin considerar las interrupciones.

  La capitalización de gastos financieros se realiza registrando un ingreso financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

- Amortización del inmovilizado material

  La amortización de los elementos de inmovilizado material se realiza distribuyendo su importe amortizable de forma sistemática a lo largo de su vida útil. A estos efectos, se entiende por importe amortizable el coste de adquisición menos su valor residual.

  El Grupo determina el gasto de amortización de forma independiente para cada componente que tenga un coste significativo en relación al coste total del elemento y una vida útil distinta del resto del elemento.

  La amortización de los elementos del inmovilizado material se determina mediante la aplicación de los criterios que se mencionan a continuación:

	Método de amortización	Años de vida útil estimada
Construcciones	Lineal	50
Instalaciones de vía	Lineal	20 - 40
Equipos de transporte material rodante:		
- Locomotoras	Lineal	20-40
- Trenes autopropulsados	Lineal	20-40
- Material remolcado y vagones	Lineal	20-40
- Otros elementos de transporte	Lineal	10-30
Maquinarias	Lineal	10-20
Equipo para procesos de información	Lineal	5
Vehículos	Lineal	10
Otro inmovilizado material	Lineal	5-40

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

(j) Inversiones Inmobiliarias

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

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

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

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

(k) Arrendamientos

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

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

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

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

(l) Instrumentos financieros

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio.

A efectos de su valoración, el Grupo clasifica los instrumentos financieros en las diferentes categorías atendiendo a las características y a las intenciones de la Dirección en el momento de su reconocimiento inicial, correspondiendo los activos financieros a la categoría de activos financieros valorados a coste amortizado, y los pasivos financieros a la categoría de pasivos financieros valorados a coste amortizado.

- Activos y pasivos financieros valorados a coste amortizado

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

No obstante, los activos y pasivos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere recibir en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.

- Principios de compensación

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

- Intereses y dividendos

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

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

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

- Bajas de activos financieros

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

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

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

- Deterioro de valor de activos financieros

  Un activo financiero o grupo de activos financieros está deteriorado y se ha producido una pérdida por deterioro, si existe evidencia objetiva del deterioro como resultado de uno o más eventos que han ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento o eventos causantes de la pérdida tienen un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo o grupo de activos financieros que puede ser estimado con fiabilidad.

  Asimismo, en el caso de instrumentos de patrimonio existe deterioro de valor cuando se produce la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo por un descenso prolongado o significativo en su valor razonable.

  El Grupo sigue el criterio de registrar las oportunas correcciones valorativas por deterioro de los activos financieros valorados a coste amortizado, cuando se ha producido una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros, motivados por la insolvencia del deudor.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Deterioro de valor de activos financieros valorados a coste amortizado

  En el caso de activos financieros contabilizados a coste amortizado, el importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor contable del activo financiero y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo original del activo.

  Para los activos financieros a tipo de interés variable se utiliza el tipo de interés efectivo que corresponde a la fecha de valoración según las condiciones contractuales.

  La pérdida por deterioro se reconoce con cargo a resultados y es reversible en ejercicios posteriores si la disminución puede ser objetivamente relacionada con un evento posterior a su reconocimiento. No obstante, la reversión de la pérdida tiene como límite el coste amortizado que hubieran tenido los activos si no se hubiera registrado la pérdida por deterioro de valor.

- Bajas y modificaciones de pasivos financieros

  El Grupo da de baja un pasivo financiero o una parte de éste cuando ha cumplido con la obligación contenida en el pasivo o bien está legalmente dispensada de la responsabilidad fundamental contenida en el pasivo ya sea en virtud de un proceso judicial o por el acreedor.

  El Grupo reconoce la diferencia entre el valor contable del pasivo financiero o de una parte de este cancelado o cedido a un tercero y la contraprestación pagada, incluida cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, con cargo o abono a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

(m) Existencias

Las existencias se valoran inicialmente por el coste de adquisición o producción siguiendo el método del precio medio ponderado.

El coste de adquisición incluye el importe facturado por el vendedor después de deducir cualquier descuento, rebaja u otras partidas similares, así como los intereses incorporados al nominal de los débitos, más los gastos adicionales que se producen hasta que los bienes se hallen ubicados para su venta o uso.

El valor de coste de las existencias es objeto de corrección valorativa en aquellos casos en los que su coste exceda su valor neto realizable. A estos efectos, se entiende por valor neto realizable su precio estimado de venta, menos los costes necesarios para la venta.

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

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

(n) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

(o) Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones, donaciones y legados no reintegrables se contabilizan inicialmente, con carácter general, como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención, donación o legado.

Las subvenciones, donaciones y legados no reintegrables recibidos de socios o propietarios, no constituyen ingresos, registrándose directamente en los fondos propios, independientemente del tipo de subvención, donación o legado de que se trate.

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

Son aplicables al Grupo las siguientes subvenciones:

- *Las concedidas para el cumplimiento de los contratos de Obligación de Servicio Público.*

  Aquellas subvenciones que sean destinadas a cubrir el déficit previsto por los servicios de interés general relacionados con los negocios de Cercanías y Media Distancia, siguiendo los criterios del Contrato o Acuerdo aplicable con el organismo titular de los servicios públicos (Estado o Comunidad Autónoma) se llevan a Patrimonio cuando se han cumplido las condiciones para ello, imputándose a ingresos del ejercicio, atendiendo a su finalidad.

- *Las recibidas de otras Administraciones Públicas (Comunidades Autónomas o Ayuntamientos).*

  Las aportaciones efectuadas por otras Administraciones Públicas para financiar el déficit de explotación de determinadas líneas, o para sufragar determinados gastos, se imputan a ingresos del ejercicio, atendiendo a su finalidad.

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Asimismo, son de destacar las subvenciones incluidas dentro del ámbito del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) para la transformación digital. También son relevantes las subvenciones de capital aportadas por la Comisión Europea, que proporciona ayudas para financiar proyectos que permitan el desarrollo de la Red Trans-Europea de Transporte (TEN-T), otras vinculadas al programa de innovación CEF (Connecting Europe Facility) para financiar proyectos de innovación europea, actualmente el desarrollo de ERTMS así como concretamente el "Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria" y el "Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL". A ellos hay que añadir el proyecto "European Rail's Joint Undertaking (ERJU)", también financiado con ayudas de la UE a la innovación en el sector ferroviario (véanse notas 5, 15 y 18). En el caso de Ingeniería y Mantenimiento se encuentran las subvenciones de capital procedentes fundamentalmente del Fondo Europeo de Desarrollo (FEDER).

(p) Prestaciones a los empleados

El Grupo ha asumido el pago a sus empleados de determinadas obligaciones derivadas de los siguientes conceptos.

- Premios de permanencia

  La normativa laboral de RENFE-Operadora establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados a la Entidad. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio y su cuantía, para cada ejercicio, viene establecida en el convenio colectivo vigente suscrito entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores, esta normativa es aplicable a Renfe Viajeros, Renfe Ingeniería y Mantenimiento, Renfe Mercancías, Renfe Alquiler y Renfe Proyectos Internacionales.

  En la firma del I Convenio Colectivo para el Grupo Renfe se establecía que, para los trabajadores procedentes de la extinta FEVE, su integración al Convenio del Grupo Renfe surtirá efectos desde el 1 de enero de 2016, fecha en la que dichos trabajadores se suscriben a los derechos establecidos en la normativa laboral conforme a lo indicado en el párrafo anterior.

  El importe provisionado al cierre de cada ejercicio se determina mediante un estudio actuarial elaborado según el método de capitalización individual utilizando los siguientes parámetros técnicos: tipo de interés anual para el ejercicio 2023 de 2,88% (3,53% para el ejercicio 2022), tasa de crecimiento anual del 2% y la tabla de permanencia en Renfe, basada en la tabla PERM2020_Col_2ndo.orden (véase nota 16).

  Las obligaciones asumidas por retribuciones a largo plazo se reconocen según lo establecido para los planes de prestaciones definidas, es decir, se reconoce en cuentas de provisiones la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los activos afectos, menos, en su caso, el importe del coste por servicios prestados todavía no reconocidos, excepto que el coste por servicios pasados y las pérdidas y ganancias actuariales se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas cuando se producen.

- Indemnizaciones por fallecimiento

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las cuantías y beneficiarios a los que corresponde dicho derecho vienen definidas entre los art. 228 y art. 232 del XIX convenio colectivo de FEVE cuya vigencia finalizó el 31 de diciembre de 2015.

Para los trabajadores en activo el 1 de enero de 2016, este derecho quedó sustituido por los establecidos por la normativa laboral de RENFE-Operadora y el I Convenio Colectivo del Grupo Renfe.

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

Para los trabajadores jubilados con anterioridad al 1 de enero de 2013, la provisión se mantiene valorada por la mejor estimación al cierre del ejercicio. Adif es el obligado al pago con dichos trabajadores, si bien RENFE-Operadora ha de asumir frente a Adif el 50% de su coste, posteriormente éste se repercute a las sociedades.

- Indemnizaciones por cese

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

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

- Jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas

El III Convenio Colectivo del Grupo Renfe, aprobado con vigencia de tres años desde el 1 de enero de 2022 y prorrogable de año en año de no existir denuncia expresa en los plazos establecidos, mantiene vigente el Plan de Empleo contenido en el II Convenio Colectivo que incluye un plan de desvinculaciones voluntarias y un plan de jubilación parcial, que tienen como finalidad llevar a efecto un conjunto de mejoras de productividad y competitividad para continuar con el rejuvenecimiento de la plantilla.

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La provisión por bajas incentivadas se registra en el momento en que nace la obligación contractual o legal o, si esta fuera tácita, en el momento en que se hubieran creado expectativas válidas a los empleados que puedan acogerse a las mismas, valorándose por la mejor estimación al cierre del ejercicio con base en la experiencia y en el número probable de adhesiones.

(q) Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando el Grupo tiene una obligación presente, ya sea legal, contractual, implícita o tácita, como resultado de un suceso pasado; es probable que exista una salida de recursos que incorporen beneficios económicos futuros para cancelar tal obligación; y se puede realizar una estimación fiable del importe de la obligación.

Los importes reconocidos en el balance de situación consolidado corresponden a la mejor estimación a la fecha de cierre de los desembolsos necesarios para cancelar la obligación presente, una vez considerados los riesgos e incertidumbres relacionados con la provisión y, cuando resulte significativo, el efecto financiero producido por el descuento, siempre que se puedan determinar con fiabilidad los desembolsos que se van a efectuar en cada periodo.

El tipo de descuento se determina antes de impuestos, considerando el valor temporal del dinero, así como los riesgos específicos que no han sido considerados en los flujos futuros relacionados con la provisión.

El efecto financiero de las provisiones se reconoce como gastos financieros en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Las provisiones se revierten contra resultados cuando no es probable que exista una salida de recursos para cancelar tal obligación.

(r) Ingresos por ventas de bienes y prestación de servicios

Los ingresos por ventas de bienes y prestación de servicios se reconocen por el valor razonable de la contrapartida recibida o a recibir derivada de los mismos, en función de la corriente real de bienes y servicios que representen y con independencia del momento que se produce la corriente monetaria o financiera derivada de ellos. Los descuentos por pronto pago, por volumen u otro tipo de descuentos, así como los intereses incorporados al nominal de los créditos, se registran como una minoración de los ingresos.

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

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

Los ingresos por prestación de servicios por grado de avance de realización se reconocen considerando el grado de realización a la fecha de cierre cuando el importe de los ingresos; el grado de realización; los costes ya incurridos y los pendientes de incurrir pueden ser valorados con fiabilidad y es probable que se reciban los beneficios económicos derivados de la prestación del servicio.

En el caso de prestaciones de servicios cuyo resultado final no puede ser estimado con fiabilidad, los ingresos sólo se reconocen hasta el límite de los gastos reconocidos que son recuperables.

Con fecha 28 de diciembre de 2023, la Oficina Nacional de Contabilidad de la IGAE emitió respuesta a la consulta planteada por RENFE-Operadora sobre el tratamiento contable relativo a los tipos de cambio a aplicar en las diferentes partidas contables del proyecto Haramain.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En primer lugar, indica que los cambios en el coeficiente del grado de avance se han de registrar de forma prospectiva, por lo que el efecto de la variación del coeficiente a fin de ejercicio se ha de distribuir entre los ejercicios siguientes. La contrapartida de estos ingresos será deudores pendientes de facturar. A todos los movimientos de esta partida se les aplicará el tipo de cambio de la fecha de cada operación y al cierre del ejercicio se valorará al tipo de cambio de cierre anual.

En segundo lugar, establece que tanto el deudor pendiente de facturar como los anticipos recibidos deben ser clasificados por la moneda original de cada operación. Adicionalmente, para el deudor pendiente de facturar indica lo siguiente:

- Si los importes facturados son superiores a los ingresos registrados surgirá un pasivo.
- Si el importe efectivamente cobrado excediera el importe de los ingresos devengados, se registrará un anticipo de cliente.

Los ingresos se contabilizan atendiendo al fondo económico de las operaciones, separando los componentes identificables de una misma transacción cuando deban reconocerse aplicando criterios diversos, como una venta de bienes y los servicios anexos; a la inversa, las transacciones diferentes que se encuentren ligadas entre sí se tratan contablemente de forma conjunta.

Los componentes de un contrato o transacción se contabilizan como contratos o transacciones independientes cuando cada uno opera de forma individual, y se cumplen todos de los siguientes criterios:

- Se han realizado propuestas económicas diferentes para cada componente.
- Cada componente ha estado sujeto a negociación independiente y podría haber sido aceptado o rechazado.
- Los costes e ingresos de cada componente pueden identificarse.

Por otro lado, las transacciones se consideran que están ligadas entre sí cuando:

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

El Grupo evalúa periódicamente si algún contrato de prestación de servicios tiene carácter oneroso y reconoce, en su caso, las provisiones necesarias.

(s) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el impuesto sobre beneficios comprende tanto el impuesto corriente como el impuesto diferido.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Los activos o pasivos por impuesto sobre beneficios corriente se valoran por las cantidades que se espera pagar o recuperar de las autoridades fiscales, utilizando la normativa y tipos impositivos vigentes o aprobados y pendientes de publicación en la fecha de cierre del ejercicio.

El impuesto sobre beneficios corriente o diferido se reconoce en resultados, salvo que surja de una transacción o suceso económico que se ha reconocido en el mismo ejercicio o en otro diferente, contra patrimonio neto o de una combinación de negocios.

El Grupo, compuesto por la entidad RENFE-Operadora, como Entidad Dominante tributa en régimen de declaración consolidada con las sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Ingeniería y Mantenimiento, Renfe Alquiler, Logirail S.M.E. S.A. (en adelante Logirail), Pecovasa Renfe Mercancías S.M.E, S.A. (en adelante Pecovasa) y Renfe Proyectos Internacionales S.M.E., S.A. (en adelante Renfe Proyectos Internacionales).

El gasto devengado por impuesto sobre sociedades, de las entidades que se encuentran en régimen de declaración consolidada, se determina teniendo en cuenta, además de los parámetros a considerar en caso de tributación individual expuestos anteriormente, los siguientes:

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre sociedades del Grupo, derivada del proceso de determinación de la base imponible consolidada.
- Las deducciones y bonificaciones que corresponden a cada entidad del grupo fiscal en el régimen de declaración consolidada; a estos efectos, las deducciones y bonificaciones se imputarán a la entidad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.
- Las diferencias temporarias derivadas de las eliminaciones de resultados entre las empresas del grupo fiscal se reconocen en la sociedad que ha generado el resultado y se valoran por el tipo impositivo aplicable a la misma.

Por la parte de los resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las sociedades del Grupo que han sido compensados por el resto de las sociedades del grupo consolidado, surge un crédito y débito recíproco entre las sociedades a las que corresponden y las sociedades que lo compensan.

En caso de que exista un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de las sociedades del Grupo consolidado, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido siguiendo los criterios establecidos para su reconocimiento, considerando el grupo fiscal como sujeto pasivo.

La Entidad Dominante del Grupo registra el importe total a pagar (a devolver) por el Impuesto sobre Sociedades consolidado con cargo (abono) a Créditos (Deudas) con empresas del grupo y asociadas.

El importe de la deuda (crédito) correspondiente a las sociedades dependientes se registra con abono (cargo) a Deudas (Créditos) con empresas del grupo y asociadas.

(i) Reconocimiento de diferencias temporarias imponibles

Las diferencias temporarias imponibles se reconocen en todos los casos excepto que:

- Surjan del reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Correspondan a diferencias relacionadas con inversiones en dependientes, asociadas y multigrupo y negocios conjuntos sobre las que la Entidad tenga la capacidad de controlar el momento de su reversión y no fuese probable que se produzca su reversión en un futuro previsible.

(ii) Reconocimiento de diferencias temporarias deducibles

Las diferencias temporarias deducibles se reconocen siempre que:

- Resulte probable que existan bases imponibles positivas futuras suficientes para su compensación excepto en aquellos casos en las que las diferencias surjan del reconocimiento inicial de activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

- Correspondan a diferencias temporarias asociadas con inversiones en dependientes, asociadas y multigrupo y negocios conjuntos en la medida que las diferencias temporarias vayan a revertir en un futuro previsible y se espere generar bases imponibles futuras positivas para compensar las diferencias.

(iii) Valoración

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran por los tipos impositivos que vayan a ser de aplicación en los ejercicios en los que se espera realizar los activos o pagar los pasivos, a partir de la normativa y tipos que están vigentes o aprobados y pendientes de publicación y una vez consideradas las consecuencias fiscales que se derivarán de la forma en que la Entidad espera recuperar los activos o liquidar los pasivos.

(iv) Clasificación

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en el balance como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

(t) Clasificación de activos y pasivos entre corriente y no corriente

El Grupo presenta el balance clasificando activos y pasivos entre corriente y no corriente. A estos efectos son activos o pasivos corrientes aquellos que cumplan los siguientes criterios:

- Los activos se clasifican como corrientes cuando se espera realizarlos o se pretende venderlos o consumirlos en el transcurso del ciclo normal de la explotación del Grupo, se mantienen fundamentalmente con fines de negociación, se espera realizarlos dentro del periodo de los doce meses posteriores a la fecha de cierre o se trata de efectivo u otros activos líquidos equivalentes, excepto en aquellos casos en los que no puedan ser intercambiados o utilizados para cancelar un pasivo, al menos dentro de los doces meses siguientes a la fecha de cierre.

- Los pasivos se clasifican como corrientes cuando se espera liquidarlos en el ciclo normal de la explotación del Grupo, se mantienen fundamentalmente para su negociación, se tienen que liquidar dentro del periodo de doce meses desde la fecha de cierre o del Grupo no tiene el derecho incondicional para aplazar la cancelación de los pasivos durante los doce meses siguientes a la fecha de cierre.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

(u) Medioambiente

El Grupo realiza operaciones cuyo propósito principal es prevenir, reducir o reparar el daño que como resultado de sus actividades pueda producir sobre el medio ambiente.

Los gastos derivados de las actividades medioambientales se reconocen como "Otros gastos de explotación" en el ejercicio en el que se incurren. No obstante, el Grupo reconoce provisiones medioambientales mediante la aplicación de los criterios que se desarrollan en la nota 30.

(v) Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con empresas asociadas, multigrupo y otras partes vinculadas se reconocen por el valor razonable de la contraprestación entregada o recibida. La diferencia entre dicho valor y el importe acordado, se registra de acuerdo con la sustancia económica subyacente. No obstante, todas las transacciones de la RENFE-Operadora con partes vinculadas se han efectuado por su valor razonable.

(w) Estado de flujos de efectivo

El estado de flujos de efectivo ha sido elaborado utilizando el método indirecto, y en él se utilizan las siguientes expresiones con el significado que se indica a continuación:

- Actividades de explotación: actividades que constituyen los ingresos ordinarios, así como otras actividades que no pueden ser clasificadas como de inversión o financiación.
- Actividades de inversión: actividades de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- Actividades de financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del patrimonio neto y de los pasivos que no forman parte de las actividades de explotación.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5. Inmovilizado Intangible

La composición y el movimiento del ejercicio 2023 relativo a este epígrafe, han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	2023			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Fondo de Comercio de Consolidación	929	-	-	929
Concesiones y licencias	2.748	-	-	2.748
Aplicaciones informáticas	248.616	18.215	-	266.831
Otro inmovilizado intangible	1.755	943	-	2.698
Inmovilizado intangible en curso y anticipos	22.653	14.529	(4)	37.178
	276.701	33.687	(4)	310.384
Amortización acumulada				
Fondo de Comercio de Consolidación	(929)	-	-	(929)
Concesiones y licencias	(778)	(33)	-	(811)
Aplicaciones informáticas	(197.088)	(17.190)	-	(214.278)
Otro inmovilizado intangible	(358)	(230)	-	(588)
	(199.153)	(17.453)	-	(216.606)
Total	77.548	16.234	(4)	93.778

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En la columna de Altas y Traspasos en el ejercicio 2023, el importe de mayor relevancia figura en el epígrafe de "Aplicaciones Informáticas", donde se han realizado altas por la recepción de activos finales por un total de 18.215 miles de euros. De ese importe, entre las principales altas figuran 3.071 miles de euros de la plataforma DÓCÓ, a la que se le han incorporado nuevas funcionalidades, 3.222 miles de euros correspondientes a software para los ordenadores centrales, así como a la adquisición de licencias de software, 3.262 miles de euros de licencias de Microsoft Power Platform y otros 2.932 miles de euros en licencias para cortafuegos de seguridad. El resto de las altas corresponden a la recepción de nuevas aplicaciones y al desarrollo de nuevas funcionalidades para los sistemas de gestión corporativos, principalmente para los económico-financieros, así como para las aplicaciones relacionadas con la venta de títulos de transporte, con el ámbito comercial o relativas a la prestación de servicios al cliente. También se han puesto en funcionamiento desarrollos concluidos en aplicaciones encuadradas en el Plan Director de Sistemas del área de mantenimiento, particularmente para herramientas relacionadas con la gestión logística de almacenes y la optimización de los inventarios de éstos.

Las altas de coste que figuran en 2023 en el epígrafe de "Otro Inmovilizado Intangible", 943 miles de euros, corresponden a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio. Éstos se reparten en varios proyectos, concretamente entre los denominados "Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria" y "Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL", que se enmarcan dentro de los Programas CEF (Connecting Europe Facility) de ayudas de la Comisión Europea, destinados a apoyar proyectos innovadores que favorezcan un cambio de combustibles para el sistema de transportes en los principales corredores europeos. A éstos hay que añadir el proyecto "European Rail's Joint Undertaking" (ERJU) de ayudas de la UE a la innovación en el sector ferroviario, estructurado en siete áreas prioritarias (Flagship Áreas ó FA) más un área Transversal (Transversal Topic ó TT), cada una de las cuales se divide en varios subproyectos. Todos estos proyectos están financiados en virtud de dichos programas (véanse notas 4 o) y 15) y junto a RENFE-Operadora participan otras empresas.

El importe total de la inversión realizada en el Inmovilizado Intangible en 2023 asciende a 34.143 miles de euros (de ellos, 7.330 miles corresponden a trabajos realizados por el Grupo para su inmovilizado intangible). Aparte de los 943 miles de euros en gastos de Investigación activables, el resto de ésta se ha destinado al desarrollo de aplicaciones informáticas y a la adquisición de licencias de software, principalmente a las que se han indicado anteriormente en relación con las altas de coste de activos finales, además de a otras, entre las que destacan las relativas a ciberseguridad y los desarrollos para la transformación de los procesos económico-financieros en entorno SAP S4 HANA. Desde Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos, además de las altas anteriormente indicadas, también se ha efectuado el traspaso en el ejercicio de 456 miles de euros al Inmovilizado Material, correspondientes a la activación en elementos de éste de inversiones en proyectos relacionados, principalmente, con la instalación de software en controles de acceso y sistemas de información en estaciones de Cercanías. Finalmente, el saldo existente al cierre del ejercicio 2023 en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos, corresponde al importe de inversiones para el desarrollo de aplicaciones informáticas o de nuevas funcionalidades en las ya existentes, que aún no han sido finalizadas, particularmente relacionados con la aplicación de venta de títulos de transporte y los sistemas de gestión corporativos, principalmente los económico-financieros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el ejercicio 2022 se efectuaron altas de activos finales en el epígrafe de "Aplicaciones informáticas" por un coste total de 35.816 miles de euros (de ellos, 1.459 miles de euros se reclasificaron desde el Inmovilizado Material en Curso, procedentes de inversiones de dicha naturaleza que incluían parte de software). De ese importe, entre las principales altas destacaban 14.313 miles de euros de licencias para la implantación de Office 365, así como desarrollos relativos a aplicaciones relacionadas con la venta de títulos de transporte que, una vez concluidos, entraron en funcionamiento. Especialmente destacable fue el alta de la plataforma DÓCÓ, que se puso en servicio con sus funcionalidades básicas, así como software para los ordenadores centrales. El resto de las altas correspondieron a la recepción de nuevas aplicaciones y de nuevas funcionalidades desarrolladas para los sistemas de gestión corporativos, principalmente para los económico-financieros y los relacionados con la coordinación de la seguridad en la circulación de los trenes, así como a los desarrollos concluidos en aplicaciones encuadradas en el Plan Director de Sistemas del área de mantenimiento, concretamente en la evolución y ampliación de la aplicación Máximo para la gestión de almacenes.

También figuraban altas en 2022 en el epígrafe de "Otro Inmovilizado Intangible", que correspondían a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio, concretamente 251 miles de euros del proyecto "Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria", mientras que el resto del importe correspondía al proyecto "Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL", ambos incluidos en los Programas CEF de ayudas de la Comisión Europea como se ha indicado.

La inversión realizada en 2022 en Inmovilizado Intangible ascendió a 38.213 miles de euros (de ellos, 6.872 miles correspondían a trabajos realizados por el Grupo para su inmovilizado), que se destinó, además de a los 465 miles de euros en gastos de Investigación activables, al desarrollo de aplicaciones informáticas y a la adquisición de licencias de software, principalmente a las que se han indicado anteriormente en relación con las altas de coste de activos finales. Al cierre de dicho ejercicio, el saldo existente en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos correspondía al importe de inversiones para el desarrollo de aplicaciones informáticas o de nuevas funcionalidades en las ya existentes, que aún no habían sido finalizadas, particularmente los relacionados con la aplicación de venta de títulos de transporte y los sistemas de gestión corporativos, principalmente los económico-financieros.

En la columna de Bajas, los importes registrados en el ejercicio 2022 correspondían a aplicaciones informáticas que habían quedado fuera de uso, cuyo valor neto contable era igual a cero, tras haberse puesto en funcionamiento nuevas aplicaciones que las sustituyeron.

El importe que figura en Altas y Traspasos en Amortización Acumulada, tanto en el ejercicio 2023 como en el 2022, corresponde a la dotación de amortización del ejercicio.

(a) Fondo de Comercio de Consolidación

El Fondo de comercio de consolidación procede de la incorporación al perímetro de consolidación de Pecovasa Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.

(b) Elementos totalmente amortizados

El coste de los elementos de inmovilizado intangible que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre de 2023 asciende a 99.038 miles de euros. A 31 de diciembre de 2022 esta cifra ascendía a 95.614 miles de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6. Inmovilizado Material

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2023 han sido los siguientes:

	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	31.011	-	-	31.011
Edificios y construcciones	524.036	30.850	-	554.886
Instalaciones de Vía (a)	156.905	5.929	-	162.834
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.748.960	174.945	(136.689)	9.787.216
- Material Remolcado y Vagones	774.233	7.324	(21.216)	760.341
- Otros Elementos de Transporte	257.363	2.271	(65)	259.569
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	90.920	7.655	-	98.575
- Equipos procesos de Información	91.178	3.474	(1.487)	93.165
- Vehículos	4.693	-	(150)	4.543
- Resto	627.069	29.025	(136)	655.958
	12.306.368	261.473	(159.743)	12.408.098
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	1.169.409	269.563	(1.829)	1.437.143
Total Coste	13.475.777	531.036	(161.572)	13.845.241
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(215.558)	(14.727)	-	(230.285)
Instalaciones de Vía (a)	(76.911)	(4.810)	-	(81.721)
Total Elementos de Transporte	-			
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(5.110.048)	(302.764)	124.713	(5.288.099)
- Material Remolcado y Vagones	(547.450)	(15.475)	20.398	(542.527)
- Otros Elementos de Transporte	(155.421)	(4.834)	65	(160.190)
Otras Inmovilizaciones materiales	-			
- Maquinaria	(55.378)	(5.325)	-	(60.703)
- Equipos procesos de Información	(76.849)	(4.491)	1.487	(79.853)
- Vehículos	(4.692)	-	150	(4.542)
- Resto	(515.080)	(21.555)	103	(536.532)
Total Amortización Acumulada	(6.757.387)	(373.981)	146.916	(6.984.452)
Deterioro				
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(22.706)	-	-	(22.706)
- Material Remolcado y Vagones	(20.863)	-	19	(20.844)
- Otros elementos de transporte	(6)	-	-	(6)
Total Deterioro	(43.575)	-	19	(43.556)
Valor Neto Contable	6.674.815	157.055	(14.637)	6.817.233

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para este mismo epígrafe del Balance, la composición y el movimiento de las cuentas incluidas en el mismo en el ejercicio 2022 fueron los siguientes:

	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	31.011	-	-	31.011
Edificios y construcciones	502.804	21.485	(253)	524.036
Instalaciones de Vía (a)	155.573	1.332	-	156.905
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	9.627.824	238.240	(117.104)	9.748.960
- Material Remolcado y Vagones	857.366	(19.474)	(63.659)	774.233
- Otros Elementos de Transporte	256.286	5.592	(4.515)	257.363
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	89.781	1.341	(202)	90.920
- Equipos procesos de Información	84.440	6.763	(25)	91.178
- Vehículos	4.729	-	(36)	4.693
- Resto	604.427	23.956	(1.314)	627.069
	12.214.241	279.235	(187.108)	12.306.368
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	886.571	282.977	(139)	1.169.409
Total Coste	13.100.812	562.212	(187.247)	13.475.777
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(202.596)	(13.155)	193	(215.558)
Instalaciones de Vía (a)	(72.054)	(4.857)	-	(76.911)
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(4.910.752)	(310.410)	111.114	(5.110.048)
- Material Remolcado y Vagones	(586.372)	(7.224)	46.146	(547.450)
- Otros Elementos de Transporte	(155.043)	(4.597)	4.219	(155.421)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(50.499)	(5.081)	202	(55.378)
- Equipos procesos de Información	(73.553)	(3.321)	25	(76.849)
- Vehículos	(4.728)	-	36	(4.692)
- Resto	(495.207)	(20.947)	1.074	(515.080)
Total Amortización Acumulada	(6.550.804)	(369.592)	163.009	(6.757.387)
Deterioro				
Total Elementos de Transporte				
- Locomotoras y Trenes Autopropulsados	(25.512)	-	2.806	(22.706)
- Material Remolcado y Vagones	(20.917)	-	54	(20.863)
- Otros elementos de transporte	(11)	-	5	(6)
Total Deterioro	(46.440)	-	2.865	(43.575)
Valor Neto Contable	6.503.568	192.620	(21.373)	6.674.815

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

a) Coste

Del total de Altas y traspasos en el ejercicio 2023, es de destacar un importe de 115.243 miles de euros incluido en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados y, por otra parte, de una cifra de 6.809 miles de euros dentro del epígrafe de Material Remolcado y Vagones, que corresponden a la realización de intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante, principalmente en trenes de Cercanías y Media Distancia y en locomotoras y vagones para el transporte de mercancías, respectivamente. A efectos contables, estas intervenciones son consideradas como una gran reparación y activadas como un componente separado del coste de cada uno de los vehículos objeto de las mismas.

El resto del importe de Altas y Traspasos recoge la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante. Así, las altas más relevantes registradas en material rodante del parque del área de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales en 2023 corresponden, principalmente, a la remodelación de las composiciones de la serie 130 y 730, de las que se han recibido 7, y las procedentes de la mejora de los equipos de tracción de la serie 100, concluidas en otros 8 trenes en dicho año.

En lo referente al material rodante de Cercanías y Media Distancia, en 2023 se realizaron actuaciones, que se incluyen en Altas y Traspasos en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados, para la mejora de la fiabilidad, principalmente en la serie 447, así como de otros elementos de distintas series, además de otros trabajos destinados a la modernización de los sistemas de seguridad, particularmente los relativos a la implantación de la versión 4 del ASFA Digital, en diversas series tanto del parque de ancho ibérico como del de ancho métrico.

Entre las actuaciones realizadas en el material rodante destinado al tráfico de mercancías, en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados se han realizado altas en 2023 correspondientes a la recepción de las 6 locomotoras eléctricas de gran potencia que quedaban pendientes del total de 12 que componían el lote 1 adquirido. Respecto al resto de actuaciones en material rodante, las realizadas en vagones han estado destinadas incorporar mejoras en distintas series de éstos.

En relación con el material rodante, también es preciso mencionar que las altas que figuran en el epígrafe de Otros elementos de transporte corresponden, casi en su totalidad, a la adquisición de piezas de parque para distintas series de éste. También se incluye la afloración de un coche-taller con un coste de 310 miles de euros (se encuentra totalmente amortizado, por lo que no tienen ningún efecto en patrimonio neto), que se encontraba cedido a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y no figuraba en el balance del Grupo.

En el resto de los epígrafes no correspondientes a Elementos de Transporte, el importe que figura en Altas y Traspasos está relacionado, en una gran parte, con la recepción de obras realizadas en estaciones de Cercanías, registradas en el epígrafe de Edificios y Construcciones, a cuyo equipamiento e instalaciones (controles de acceso, teleindicadores, megafonía, etc.) corresponden, también en gran medida, las altas registradas en el epígrafe Resto. Entre éstas se encuentran casi la totalidad de las altas correspondientes al traspaso por importe de 456 miles de euros realizado desde el Inmovilizado Intangible en curso, procedentes de inversiones en proyectos relacionados con la instalación de software en controles de acceso y sistemas de información en estaciones de Cercanías.

Otra gran parte de las altas corresponde a distintas actuaciones en recintos de talleres. Entre éstas, la de mayor relevancia corresponde a la ampliación realizada en la base de mantenimiento de Santa Catalina, con un importe de 10.339 miles de euros que se incluye en el epígrafe de Edificios y Construcciones, además de otros 3.468 miles de euros correspondientes a instalaciones y otro equipamiento de ésta que se encuentran distribuidos entre los epígrafes de Instalaciones de Vía, Maquinaria y Resto. Aunque con un valor significativamente menor, 2.215 miles de euros en total, también se distribuye entre dichos epígrafes la construcción de otra base de mantenimiento en Cercedilla, destinada a los trenes de la línea de Navacerrada. También destacan entre las principales altas, la construcción de un intercambiador de ancho dual TALGO/CAF en el complejo de Fuencarral, que forma parte del epígrafe de Instalaciones de Vía con un importe de 2.054 miles de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el epígrafe de Maquinaria hay que destacar también que en el importe de las altas que figura en el mismo en 2023 se incluyen 4.019 miles de euros correspondientes a la adquisición de 16 locotractores.

Respecto al importe de la columna de Altas y Traspasos en el ejercicio 2023, sólo queda mencionar las altas registradas en el epígrafe de "Equipos para procesos de información", que se distribuyen entre la adquisición de ordenadores centrales Mainframe y el aumento de su capacidad de almacenamiento, diversas actuaciones correspondientes al centro de proceso de datos de respaldo, así como otras para dotar de equipamiento y aumentar la capacidad de almacenamiento de en los centros de proceso de datos (CPDs).

El importe total de la inversión en Inmovilizado Material en 2023 asciende a 530.270 miles de euros. Parte de este importe se ha destinado, fundamentalmente, a las actuaciones antes indicadas en relación con las altas en activos finales del ejercicio o a algunas otras que no estaban concluidas al cierre del mismo y que formaban parte del saldo final del epígrafe de Inmovilizado Material en Curso y Anticipos. Entre éstas, hay que destacar principalmente que dicha cifra de inversión del ejercicio incluye un total de 215.643 miles de euros correspondientes a los contratos de construcción de 30 nuevos trenes de la Serie 106 y de adquisición de 28 cabezas tractoras para las 13 composiciones de la serie 107, procedente de la transformación de material Talgo VII, ambas series de alta velocidad, así como a los de construcción de 211 trenes de gran capacidad, más 69 adicionales, para servicios de cercanías, de 28 trenes eléctricos para Media Distancia, más 32 adicionales, y más otros 29 para servicios de cercanías, y de 6 trenes alpinos para la línea de Navacerrada, todos ellos en proceso de fabricación, por lo que aún no se ha realizado la recepción de ninguno. También es destacar entre la inversión realizada en el ejercicio 6.566 miles del euros para la adquisición de un segundo lote de 12 locomotoras de gran potencia para el transporte de mercancías, así como la destinada a la implantación de sistemas de seguridad en diversas series de locomotoras, tales como el ERTMS o el ASFA Digital v.4, además de 14.335 miles de euros para la adquisición de piezas de parque, en su mayoría para las citadas series de material rodante de viajeros y de locomotoras de mercancías en construcción, y de 17.435 miles de euros correspondientes a las obras de ampliación y remodelación del complejo de Fuencarral, todas ellas en curso.

Los contratos de los proyectos mencionados, junto con el de transformación del material Talgo VII en composiciones autopropulsadas de la serie 107 y con el de adquisición de 31 trenes de ancho métrico, así como el de construcción de una planta fotovoltaica para el suministro de energía y de un nuevo taller en Ripoll, son los de mayor relevancia para el Grupo al cierre del ejercicio 2023 en relación con compromisos contraídos con naturaleza de inversión, ascendiendo el importe pendiente de dichos compromisos a un total de 3.416.985 miles de euros.

La cifra de inversiones del ejercicio 2023, incluye un total de 137.366 miles de euros correspondiente a trabajos realizados por el Grupo para su Inmovilizado Material. También incluye otros 13.335 miles de euros por capitalización de intereses (véase nota 27).

En el ejercicio 2022, del total de Altas y traspasos, era de destacar el importe correspondiente a la realización de intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado en el material rodante, incluido en los epígrafes de Locomotoras y Trenes Autopropulsados (104.851 miles de euros) y de Material Remolcado y Vagones (6.495 miles de euros).

El resto del importe de Altas y Traspasos en 2022 recogía la recepción de nuevos activos o de las actuaciones de remodelación o mejora sobre activos ya existentes, fundamentalmente en material rodante. En el ámbito de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales, entre lo más destacable, se incluían la recepción de 6 composiciones autopropulsadas, procedentes de la transformación de material Talgo VII, efectuándose también la reclasificación de éste desde el epígrafe de Material Remolcado y Vagones en que se encontraba registrado, al de Locomotoras y Trenes Autopropulsados. Asimismo, aunque con una relevancia mucho menor, era de destacar también las altas originadas por la remodelación de las composiciones de la serie 130 y 730, de las que se recibieron 6 en el ejercicio 2022, y las procedentes de la mejora de los equipos de tracción de la serie 100, que finalizaron en 8 trenes en dicho año.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En cuanto al ámbito de Cercanías y Media Distancia, en 2022 figuraban, entre las altas registradas en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados, la realización de actuaciones de mejora de la fiabilidad, renovación del interiorismo, además de otros trabajos destinados a la modernización de los sistemas de seguridad en diversas series, tanto del parque de ancho ibérico como del de ancho métrico.

En lo referente al material rodante destinado al tráfico de mercancías, lo más relevantes en 2022 fue la recepción de 6 de las 12 locomotoras eléctricas de gran potencia del primer lote adquirido, cuya alta fue registrada en el epígrafe de Locomotoras y Trenes Autopropulsados. También se registraron altas en el epígrafe de Material Remolcado y Vagones, que correspondían principalmente a la adecuación de vagones para transporte frigorífico, así como otras de menor relevancia que tenían por objeto incorporar mejoras en vagones de distintas series.

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

Respecto al epígrafe de Otros elementos de transporte, las altas que figuraban en el epígrafe de Otros elementos de transporte correspondían, casi en su totalidad, a la adquisición de piezas de parque para distintas series de éste.

En el ejercicio 2022, en lo que respecta a los epígrafes no correspondientes a Elementos de Transporte, fue de destacar la adquisición de locales en Zaragoza por un importe de 1.852 miles de euros, destinados a oficinas y a centro de formación, registrados en el epígrafe de Edificios y Construcciones. En dicho epígrafe, el resto del importe que figuraba en Altas y Traspasos estaba relacionado, en su mayor parte, con la recepción de obras realizadas en estaciones de Cercanías, a cuyo equipamiento e instalaciones (controles de acceso, teleindicadores, megafonía, etc.) corresponden, fundamentalmente, las altas registradas en el epígrafe Resto.

También es preciso hacer mención a las actuaciones en distintos recintos de talleres realizadas en 2022, destinadas principalmente a la adquisición de maquinaria y utillaje, así como a realizar mejoras en sus instalaciones. La totalidad del importe que figuraba en Altas y Traspasos para el epígrafe Maquinaria correspondía a estas actuaciones, así como una parte relevante del importe que figuraba en el epígrafe Resto.

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

Respecto el epígrafe de "Equipos para procesos de información", entre las altas registradas en 2022 destacaban las correspondientes al centro de proceso de datos de respaldo, tales como la ampliación del equipamiento de red y el aumento de su capacidad, por un importe de 4.185 miles de euros, así como a ordenadores centrales Mainframe por importe de 2.233 miles de euros.

En 2022 el importe total de la inversión en Inmovilizado Material ascendió a 564.782 miles de euros. Parte de este importe estuvo destinado, fundamentalmente, a las actuaciones antes indicadas en relación con las altas en activos finales de dicho ejercicio o a algunas otras que no estaban concluidas al cierre de éste y que formaban parte del saldo final del epígrafe de Inmovilizado Material en Curso y Anticipos. Entre estas últimas, fue de destacar la inversión correspondientes a los contratos de construcción de 30 nuevos trenes de la Serie 106 y de adquisición de 28 cabezas tractoras para las 13 composiciones de la serie 107, procedente de la transformación de material Talgo VII, ambas series de alta velocidad, así como a los de construcción de 211 trenes de gran capacidad, más 69 adicionales, para servicios de cercanías, de 28 trenes eléctricos para Media Distancia y de 6 trenes alpinos para la línea de Navacerrada, todos ellos en proceso de fabricación, por lo que aún no se ha realizado la recepción de ninguno. También formaba parte del saldo del inmovilizado en curso al cierre del ejercicio, la inversión correspondiente a las 6 locomotoras eléctricas de gran potencia pendientes de recibir del total de 12 adquiridas para el transporte de mercancías en el lote 1, además de la destinada a la adquisición de piezas de parque para las citadas series de material rodante de viajeros y de locomotoras de mercancías en construcción, así como la correspondiente a las obras de ampliación y remodelación del complejo de Fuencarral, a la ampliación en la base de mantenimiento de Santa Catalina y a la de construcción de la nueva base Cercedilla, todas ellas en curso.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La cifra de inversiones del ejercicio 2022 incluía un total de 130.168 miles de euros correspondiente a trabajos realizados por el Grupo para su Inmovilizado Material. También incluía otros 5.865 miles de euros por capitalización de intereses.

b) Amortización acumulada

Del importe que figura en Altas y traspasos en el ejercicio 2023 en Total Amortización Acumulada, la dotación de amortización del ejercicio asciende a 373.671 miles de euros. En el ejercicio 2022, la dotación de amortización ascendió a un importe total de 369.905 miles de euros.

Teniendo en cuenta que el coste de los elementos del inmovilizado se divide en componentes de cara al cálculo de la amortización, siendo su vida útil distinta a la del resto de elementos, el coste correspondiente a los componentes amortizados en su totalidad de los elementos que están en uso del inmovilizado material a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Construcciones	51.069	49.942
Instalaciones de vía	20.688	20.903
Elementos de transporte	597.066	604.379
Otro inmovilizado material	482.533	501.001
	1.151.356	1.176.225

c) Deterioro

En lo que respecta al transporte de viajeros, los activos vinculados a los servicios de Cercanías y Media Distancia declarados de interés público, así como los vinculados a los servicios de Larga Distancia, se consideran activos no generadores de flujos de efectivo, mientras que los activos vinculados a los servicios de Alta Velocidad son considerados activos generadores de flujos de efectivo desde el ejercicio 2021.

A 31 de diciembre de 2023, el Grupo ha realizado un análisis de potenciales indicios de deterioro de los activos que formaban parte de las unidades de explotación o servicio de Cercanías, Media distancia ancho métrico, Media distancia convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Larga distancia (véase nota 4 g)), habiendo llegado a la conclusión de que no se aprecian indicios en relación con los mismos. Tampoco se apreciaron indicios de deterioro a 31 de diciembre de 2022, tras realizar el respectivo análisis.

En el caso de los activos de Alta Velocidad, el inicio de la competencia efectiva en la Alta Velocidad a partir de 2021 y la entrada de un nuevo operador en 2022, con la pérdida de cuota de mercado producida, podría considerarse un indicador de deterioro, siempre que el incremento del mercado no compense la caída de la cuota y del precio que trae consigo la entrada en competencia. En este sentido, se ha decidido realizar en 2023, al igual que ya se hizo en el ejercicio 2022, una comprobación del valor recuperable de la UGE relativa a los activos de Alta Velocidad, el cual ha dado como resultado un valor superior al valor contable de los activos, lo que pone de manifiesto la inexistencia de deterioro de los activos de Alta Velocidad en este ejercicio, tal como también ocurrió en el anterior.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Con respecto al transporte de mercancías, en el ejercicio 2023, del mismo modo que en 2022 y desde la constitución del Grupo, se ha considerado que existen circunstancias que podrían indicar un potencial deterioro del valor de los activos, como son la obtención de resultados de explotación negativos. Desde su creación ha ido obteniendo los siguientes resultados de explotación:

Miles de euros

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
(33.921)(2)	(55.684)(1)(2)	(23.155)	(28.808)	(19.610)(2)	(40.068)	(55.762)(2)(3)	(34.459)(4)	(31.556)

(1) Incluye un gasto de 21.155 miles de euros de la provisión por la sanción de la CNMC.

(2) Incluye un ingreso por enajenación de Inmovilizado material de 5.104, 4.964, 6.738 y 5.270 miles de euros en los ejercicios 2015, 2016, 2019 y 2021 respectivamente.

(3) Incluye un gasto de 11.391 miles de euros de la provisión por la sanción de la CNMC, y un incremento respecto de 2020 del gasto de energía de tracción de 20,3 millones de euros (87,2%) frente a un incremento de producción (TKBR) del 9%.

(4) Incluye un incremento respecto de 2021 del gasto de energía de tracción de 20,3 millones de euros (87,2%) frente a un incremento de producción (TKBR) del 9%.

Renfe Mercancías está en proceso de búsqueda de un socio industrial para esta actividad, del que ha resultado un candidato final con el que se encuentra actualmente en un proceso de negociación y análisis; no habiéndose concluido éste, no puede determinarse en estos momentos si es necesario realizar o no un ajuste de deterioro de valor de los activos de la Sociedad

En relación con la actividad de mantenimiento, en el ejercicio 2023, del mismo modo que en 2022, se ha considerado que pudieran existir circunstancias indicativas de un potencial deterioro del valor de sus activos, por lo que se ha procedido a evaluar el valor recuperable de éstos. Para ello, se han agrupado todos los activos de dicha actividad en una unidad generadora de flujos de efectivo (UGE), a efectos de esta estimación, y se ha determinado el valor razonable de ésta menos su coste de venta, para lo que se ha tenido en cuenta la valoración de los bienes inmuebles de esta actividad, dado que suponen la mayor parte del valor contable de su inmovilizado material. Así, ha resultado que dicha valoración de los bienes inmuebles es superior al valor neto contable de los activos de esta actividad, por lo que se ha considerado que no existe deterioro de valor de los mismos.

El importe que figura en el ejercicio 2023 en el apartado de Deterioro en la columna Bajas, 19 miles de euros, corresponde a algunos vagones que se encontraban deteriorados parcialmente y que han sido objeto de venta durante el ejercicio, por lo que al realizarse la baja de dichos vagones se ha producido la aplicación de su deterioro.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el caso de Renfe Alquiler, las ventas de inmovilizado no forman parte del importe neto de la cifra de negocios sino del epígrafe "Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado" de la cuenta de resultados al no ser la venta de inmovilizado la actividad principal y ordinaria de esta Sociedad.

d) Bajas y enajenaciones

Del importe total que figura en la columna Bajas en 2023, la mayor parte del mismo procede del material rodante. A su vez, una parte de éste tiene su origen en bajas parciales del valor de los respectivos activos, motivadas por distintas causas. Entre ellas, 5.650 miles de euros corresponden al valor neto contable estimado de los daños originados en el material rodante como consecuencia de accidentes, principalmente en trenes de Cercanías y Media Distancia. Asimismo, se incluyen 4.156 miles de euros de valor neto contable de los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado realizadas en trenes de viajeros y en vagones de mercancías, que ha sido sometido en el ejercicio a una nueva intervención. También se incluyen las producidas como consecuencia de la sustitución de elementos, con un valor neto contable total de 2.225 miles de euros, realizadas al efectuar distintas actuaciones sobre material rodante, entre las que destacan, en el parque de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales, la remodelación de las composiciones de la serie 130 y 730 y la mejora de los equipos de tracción de la serie 100, así como actuaciones destinadas a la mejora del interiorismo, la accesibilidad y la fiabilidad en material de Cercanías y Media Distancia.

Otra parte de las bajas relacionadas con el material rodante están motivadas por ventas de éste que se han efectuado en el ejercicio, concretamente de 15 locomotoras, 453 vagones y 9 contenedores para el transporte de mercancías, así como de algunos trenes de cercanías y de ancho métrico, que se encontraban, en general, fuera de uso y cuyo valor neto contable ascendía a 729 miles de euros. Además, también se ha realizado la venta de ordenadores centrales Mainframe, que habían quedado obsoletos, cuyo valor neto contable era igual a cero. El importe total obtenido por estas ventas ha ascendido a 4.270 miles de euros.

También se han producido en 2023 bajas por retiro para desguace de 11 vagones de mercancías, así como de algunos otros elementos, cuyo valor neto contable era de 48 miles de euros en total.

Por último, dentro del valor total de las bajas que figura en 2023, también se incluye un importe de 1.829 miles de euros registrados en el epígrafe de Inmovilizado Material en Curso y Anticipos que corresponde a ciertos proyectos que no se van a concluir y, principalmente, al valor de los intereses capitalizados por la financiación de un tren que quedaba pendiente de recepción del contrato para la construcción de 16 trenes de la Serie 120.050 por parte del consorcio CAF-ASLTOM, el cual, tras el acuerdo suscrito por las partes, finalmente no va a ser suministrado, reclasificándose a resultados dicho valor.

En el ejercicio 2022, en el importe total que figura en la columna Bajas, se incluían 2.006 miles de euros de valor neto contable de los componentes correspondientes a las intervenciones cíclicas de mantenimiento preventivo programado del material rodante, casi en su totalidad trenes de Cercanías y Media Distancia y vagones de mercancías, que fueron sometidos en el ejercicio a una nueva intervención. También se incluían las bajas correspondientes al valor neto contable estimado de los daños originados en el material rodante como consecuencia de accidentes, con un importe total de 1.475 miles de euros, así como las producidas como consecuencia de la sustitución de elementos, con un valor neto contable total de 18.787 miles de euros, realizadas al efectuar actuaciones sobre distintas series de material rodante, entre las que destacaban, en el parque de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales, la transformación de coches Talgo VII a composiciones autopropulsadas de la serie 107, la remodelación de las composiciones de la serie 130 y 730 y la mejora de los equipos de tracción de la serie 100, así como actuaciones destinadas a la mejora del interiorismo, la accesibilidad y la fiabilidad en material de Cercanías y Media Distancia.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

El resto de valor neto contable que figuraba en 2022 en la columna Bajas, 305 miles de euros, correspondía a otro tipo de elementos no relacionados con el material rodante que fueron objeto de retiro por haber quedado fuera de uso, principalmente maquinaria de talleres, o de venta en algunos casos.

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

e) Detalle de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2023 es el siguiente:

Miles de euros

	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.511.206	(2.037.312)	(20.003)	2.453.891	(118.930)
Trenes de Cercanías	3.308.841	(2.113.645)	(1.252)	1.193.944	(128.398)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	571.545	(354.893)	(1.103)	215.549	(24.911)
Locomotoras Eléctricas	610.256	(367.211)	(347)	242.698	(9.986)
Edificios de Talleres	367.241	(164.991)	-	202.250	(7.512)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	268.161	(103.380)	-	164.781	(6.532)
Locomotoras Diesel	310.485	(194.971)	-	115.514	(5.324)
Remolques Talgo	251.989	(158.711)	-	93.278	(4.754)
Piezas de Parque	222.439	(124.264)	-	98.176	(4.194)
Vagones de Mercancías	477.165	(355.640)	(20.809)	100.716	(10.709)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	90.559	(57.813)	-	32.746	(3.645)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	81.048	(33.678)	-	47.370	(3.547)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	108.164	(93.722)	-	14.442	(5.806)
Superestructura de Via de Talleres	51.106	(19.589)	-	31.517	(1.234)
Máquinas de Venta y TPV	89.520	(88.731)	-	789	(713)
Edificios Administrativos	50.885	(29.134)	-	21.751	(1.223)
Terrenos	31.011	-	-	31.011	-
Cambios y Desvios de Talleres	32.322	(12.741)	-	19.581	(932)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	65.113	(54.121)	-	10.992	(1.734)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por su parte, en el ejercicio 2022 el detalle de los principales grupos de activos era el siguiente:

Miles de euros

	Coste	Amortización Acumulada	Deterioro Acumulado	Valor Neto	Dotaciones
Trenes Autopropulsados Eléctricos de Larga y Media Dist.	4.501.102	(1.934.843)	(20.003)	2.546.256	(116.713)
Trenes de Cercanías	3.291.314	(2.059.541)	(1.252)	1.230.521	(129.124)
Trenes Autopropulsados Diesel de Larga y Media Dist.	574.319	(338.497)	(1.103)	234.719	(25.662)
Locomotoras Eléctricas	598.007	(377.958)	(347)	219.702	(8.523)
Edificios de Talleres	354.735	(157.479)	-	197.256	(7.409)
Trenes Autopropulsados Híbridos de Larga y Media Dist.	267.615	(96.983)	-	170.632	(6.500)
Locomotoras Diesel	310.408	(189.863)	-	120.545	(5.493)
Remolques Talgo	251.989	(153.957)	-	98.032	(5.218)
Piezas de Parque	220.583	(120.131)	-	100.452	(4.111)
Vagones de Mercancías	490.812	(365.279)	(20.821)	104.712	(11.439)
Trenes Autopropulsados Eléctricos Vía Métrica	88.359	(56.483)	-	31.876	(4.421)
Trenes Autopropulsados Diesel Vía Métrica	80.311	(30.137)	-	50.174	(3.588)
Controles de Acceso y Puertas Automáticas	102.129	(88.019)	-	14.110	(4.541)
Superestructura de Via de Talleres	50.438	(18.355)	-	32.083	(1.220)
Máquinas de Venta y TPV	89.519	(88.017)	-	1.502	(982)
Edificios Administrativos	49.587	(27.911)	-	21.676	(1.906)
Terrenos	31.011	-	-	31.011	-
Cambios y Desvios de Talleres	31.735	(11.810)	-	19.925	(913)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	62.538	(52.387)	-	10.151	(1.767)

Determinado material rodante con un valor neto contable al cierre del ejercicio 2023 de 1.585.369 miles de euros (1.646.581 miles de euros en 2022), forma parte de las garantías prestadas a EUROFIMA por préstamos que esta entidad tiene otorgados al Grupo por importe de 1.684.100 miles de euros al cierre de 2023, la misma cifra que al cierre del 2022.

f) Seguros

La Entidad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado material. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

g) Aprovechamiento de suelos para usos urbanísticos.

En 1993, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles adjudicó los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos de los que era propietaria, vinculados al desarrollo urbanístico de la prolongación del Paseo de la Castellana en Madrid, a la sociedad Desarrollo Urbanístico Chamartín, S.A. (DUCH), con la que formalizó el correspondiente contrato, que fue objeto de modificaciones sucesivas conforme el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOU) iba siendo modificado, además de otras derivadas de la necesidad de realizar adaptaciones por nuevas circunstancias de carácter técnico y jurídico. Finalmente, con objeto de integrar en un solo documento la dispersión contractual existente, el 23 de junio de 2009 se elevó a público el Texto Refundido del Contrato, suscrito por Adif (sucesora de RENFE), RENFE-Operadora y DUCH, sobre la adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

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

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

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

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

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

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Asimismo, dada la complejidad del proceso de desarrollo y aprobación definitiva, se establecía un plazo máximo de tres años, hasta 31 de diciembre de 2021, para que se cumplieran las condiciones suspensivas que se recogen en el documento de Modificación mencionado.

En el documento suscrito, se modifica significativamente la superficie edificable y su ubicación, de forma que se reduce un 31% la edificabilidad correspondiente a los terrenos de Adif, de Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento (ahora Renfe Ingeniería y Mantenimiento), si bien el canon monetario y en especie a satisfacer por DCN se mantiene íntegro. Por este motivo, las mismas firmaron también un acuerdo en la misma fecha, respecto a la nueva distribución del canon a percibir por los suelos y aprovechamientos a transmitir por cada una de ellas a DCN, en sustitución del suscrito para el mismo fin en 2012.

De acuerdo con la nueva situación, los metros cuadrados generadores de aprovechamiento correspondientes al Grupo pasaron de un total de 313.414 m2 a 58.590 m2, por lo que, según el reparto pactado en 2012, el porcentaje correspondiente a éste pasaría del 15,973% al 5,041%. Sin embargo, dado el perjuicio resultante para el Grupo según las nuevas condiciones sobrevenidas desde el inicio de la operación (segregación de RENFE con el consiguiente reparto de activos y nuevo ámbito de Modificación del PGOUM impuesto por el Ayuntamiento), tras el acuerdo suscrito con Adif y Adif Alta Velocidad, el Grupo percibirá en conjunto el 8,103% del total del canon monetario y en especie que figura en el Contrato con DCN. Asimismo, en dicho acuerdo se establece que la distribución del citado canon a percibir por el Grupo entre RENFE-Operadora y Renfe Ingeniería y Mantenimiento, se fijaría internamente por éste, sin necesidad de acuerdo con Adif y Adif Alta Velocidad.

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

Al concurrir las mismas circunstancias que en el Acuerdo de extensión de 2016 relativas al retraso en la percepción del canon a satisfacer por DCN, en la Modificación del Texto Refundido se estableció una compensación para Adif, Adif Alta Velocidad y el Grupo RENFE-Operadora, a percibir, en la misma proporción que la determinada para el canon monetario y el canon en especie, hasta 2021, salvo que fuera otorgada con anterioridad la escritura de transmisión de los espacios aprovechables. Puesto que no ha sido otorgada aún dicha escritura, en el ejercicio 2021, el Grupo percibió 176 miles de euros por este concepto, registrados en el epígrafe de Deterioro y Resultado por Enajenaciones del Inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El 29 de julio de 2019, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid efectuó la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del PGOUM, habiéndose llevado a cabo también la aprobación definitiva de ésta por parte de la Comunidad de Madrid con fecha 25 de marzo de 2020. Respecto a la segunda condición suspensiva recogida en la Modificación del Texto Refundido, según la cual tendrían que ser ratificados y firmados los convenios en los que se determinan las infraestructuras y su financiación para que surja la obligación del cumplimiento de las respectivas contraprestaciones establecidas para las partes, el cumplimiento de la misma ya se produjo al finalizar el año 2021, se fijó el 27 de diciembre de 2021 como fecha a partir de la cual se iniciaba el cómputo de 90 días hábiles que se establece en dicho Documento para que las partes procedan al otorgamiento de la escritura pública de transmisión y entrega a DCN (actualmente Crea Madrid Nuevo Norte, CMNN) de los terrenos y aprovechamientos objeto del Contrato, así como de la escritura pública de hipoteca a constituir por ésta en garantía de la obligación de pago del canon monetario.

Debido a circunstancias ajenas a la voluntad e intervención de las partes, que estaban demorando que pudiera efectuarse la inscripción en los correspondientes Registros de la Propiedad de los terrenos y aprovechamientos objeto de transmisión y entrega, requisito previo para el otorgamiento de las correspondientes escrituras, el 28 de abril de 2022 las partes firmaron un acuerdo para la prórroga del plazo establecido para realizar dicho otorgamiento hasta el 23 de diciembre de 2022. Dicho plazo se ha vuelto a prorrogar en acuerdos posteriores, siendo el último el suscrito el 6 de noviembre de 2023 para ampliar el plazo hasta el 30 de noviembre de 2024.

h) Inversiones inmobiliarias.

El valor neto contable de las inversiones inmobiliarias a 31 de diciembre de 2023 asciende a 224 miles de euros (244 miles de euros en 2022) y la dotación de amortización ha sido de 20 miles de euros en el ejercicio, al igual que en 2022.

i) Activos no corrientes mantenidos para la venta.

En 2022 fue suscrito un contrato para la venta por parte de sociedades del Grupo de 45 vagones de ancho métrico, si bien la operación, de acuerdo con las condiciones establecidas en el mismo, no se materializará hasta que se concluyan en los mismos una serie de revisiones previas. Por tal motivo, se efectuó en dicho ejercicio la reclasificación de los vagones objeto de este contrato a Activo No Corriente Mantenido para la Venta, siendo el valor neto contable objeto de reclasificación de 1.131 miles de euros.

Está previsto que la entrega al comprador se produzca a lo largo de 2024, por lo que al cierre del ejercicio 2023 continúan registrados como Activo No Corriente Mantenido para la Venta por el valor contable indicado.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7. Política de gestión de riesgos

Las actividades del Grupo pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por la Dirección General Económico-Financiera de la Entidad Dominante conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

Los posibles riesgos relacionados con los instrumentos financieros utilizados por el Grupo y la información relativa a los mismos se detallan a continuación:

(a) Riesgo de crédito

El Grupo no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito. No obstante, la Entidad Dominante establece las políticas de riesgo de crédito para las sociedades del grupo.

Excepcionalmente las ventas de títulos de transporte que se realizan a través de agencias de viajes y otros mediadores son las que presentan el mayor riesgo de crédito.

En relación con las prestaciones de servicios de transporte de mercancías, el Grupo tiene establecidos políticas para asegurar que las ventas se efectúan a clientes con un historial de crédito adecuado.

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

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

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

(b) Riesgo de liquidez

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

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

(c) Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales ya que están denominadas en euros, salvo las derivadas de los proyectos internacionales en los que participa, bien como agente principal o como socio de un consorcio, y que se ejecutan en la divisa del país en el que se están llevando a cabo (véase nota 24).

Las transacciones que se hacen a través del Bureau Central de Clearing (BCC) con ferrocarriles extranjeros se hacen también en euros, incluso las de países ajenos a esta moneda.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

(d) Riesgo de tipo de interés

Con objeto de desarrollar su actividad, el Grupo ha tomado préstamos y créditos con tipos de interés fijo o variable según las directrices establecidas por la Dirección General Económico-Financiera, en función de la evolución de los tipos de interés.

La decisión de tomar préstamos y créditos a tipos de interés fijo o variable depende de la expectativa de los tipos futuros y de la vida de los créditos. No obstante, para determinados préstamos los tipos fijos son revisables cada cierto periodo permitiendo optar en dicho momento por un tipo de interés variable, o por un tipo fijo por un periodo adicional.

A 31 de diciembre de 2023 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Entidad Dominante respecto al total de los préstamos tomados suponen un 81% (84% en 2022).

8. Participaciones puestas en equivalencia

El detalle de su movimiento por sociedad se indica en el Anexo I.

Aquellas participaciones en sociedades puestas en equivalencia que presentan un valor negativo se registran como una provisión para riesgos y gastos, por las eventuales responsabilidades en las que se pudiera incurrir. Las sociedades y los importes que al cierre del ejercicio se encuentran en estas circunstancias son las siguientes:

	Miles de euros	
	2023	2022
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	2.304	2.304
	2.304	2.304

La participación con coste más significativo corresponde a EUROFIMA, entidad en la que RENFE-Operadora participa en un 5,22%. EUROFIMA es una sociedad europea con domicilio social en Basilea (Suiza), creada en 1956 por diferentes Estados Europeos y cuyos accionistas actuales son diversas entidades ferroviarias europeas. Su objeto social es la contribución al desarrollo del transporte ferroviario en Europa, proporcionando financiación a sus respectivos accionistas.

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 están pendientes de desembolsar 51.290 miles de euros de la participación de la Entidad en EUROFIMA y que corresponden al contravalor en euros de 108.576 miles de francos suizos, registrados al tipo de cambio histórico. A tipo de cambio de cierre el contravalor en euros del desembolso pendiente sería de 117.253 miles de euros (110.263 miles de euros en 2022).

Los datos de Patrimonio Neto y Resultado del ejercicio de acuerdo con las cuentas anuales auditadas de EUROFIMA a 31 de diciembre de 2023 y 2022 (véase nota 4 (f)).

	Miles de euros	
	2023	2022
Patrimonio neto	1.591.394	1.552.816
Beneficio del ejercicio	27.586	16.777

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Leo Express Global A.S., tiene un pago contingente pendiente de desembolsar, que se hará efectivo conforme se cumplan las condiciones del Acuerdo de Inversión donde se estipuló un pago contingente máximo de 2.028 miles de euros (51.461 miles de CZK al tipo de cambio del momento de la operación). Tanto en el ejercicio 2023 como 2022 el importe del pasivo contingente es de 473 miles de euros. En Efectivo y otros activos líquidos equivalentes se encuentra un importe de 51.461 miles de CZK comprometido al pago contingente que finalmente resulte (véase nota 13).

La información relativa a las sociedades del grupo, asociadas y multigrupo de la Entidad correspondiente a los ejercicios 2023 y 2022 se muestra en el Anexo II.

9. Activos financieros por categorías

La clasificación de los activos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre, excluidas las inversiones en empresas asociadas, es como sigue:

	Miles de euros			
	No Corriente		Corriente	
	2023	2022	2023	2022
Activos financieros a coste amortizado				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	138.767	305.533	2.018.346	1.482.108
Créditos y otras cuentas a cobrar	205.980	211.082	8.698	8.471
Otros activos financieros	7.943	7.976	36.673	33.191
Activos financieros a coste				
Instrumentos de patrimonio	6.926	7.002	-	-
Total activos financieros	359.616	531.593	2.063.717	1.523.770

El importe de las pérdidas y ganancias netas por categorías de activos financieros es como sigue (véase también Nota 27):

	Miles de euros	
	Activos financieros a coste amortizado	
	2023	2022
Ingresos financieros al coste amortizado	199	155
Otros	92	91
Total Ganancias/Pérdidas netas	291	246

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

10. Inversiones financieras

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2023	2022	2023	2022
Instrumentos de patrimonio				
Instrumentos de patrimonio	6.926	7.002	-	-
Créditos concedidos	205.980	213.146	5.644	7.496
Otros activos financieros	7.943	7.976	404	288
Total	220.849	228.124	6.048	7.784

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

	Miles de euros			
	2023		2022	
	Coste	Deterioro	Coste	Deterioro
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	6.026	-	6.026	-
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.	598	-	598	-
Gijón al Norte S.A.	76	(76)	76	-
León Alta Velocidad 2003 S.A.	76	(76)	76	(76)
Logroño Integración del Ferrocarril 2002 S.A.	75	(75)	75	(75)
Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003 S.A.	75	(75)	75	(75)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	75	(75)	75	(75)
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	5.450	(5.450)	5.450	(5.450)
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	75	(75)	75	(75)
Barcelona Sagrera Alta Velocitat S.A.	75	(75)	75	(75)
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S.A.	6	-	6	-
Bureau Central de Clearing SCRL	2	-	2	-
Terminal Intermodal del Monzón SL	294	-	294	-
Total	12.903	(5.977)	12.903	(5.901)

La participación en estas sociedades es inferior al 20%.

Al cierre del ejercicio 2023 ha quedado totalmente deteriorada la participación de Gijón al Norte, S.A. y al cierre del ejercicio 2022 se deterioró la participación de Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. y Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Durante el ejercicio 2022, la participación de Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. (Transfesa) fue reclasificada a otras inversiones financieras tras reducirse la participación en esta sociedad de un 20,36% a un 10,94%, dejando de ser una inversión financiera vinculada.

En el epígrafe "Créditos a terceros" se recogen principalmente los préstamos, ordinarios y de carácter participativo, otorgados a las sociedades de integración del ferrocarril en las que participa la Entidad, así como la deuda a cobrar en concepto de derechos de uso (véase nota 4.e)), correspondiendo, en el activo no corriente, a Adif un importe neto de 1.103 miles de euros (2.215 miles de euros en 2022) y a Adif AV un importe neto de 2.803 miles de euros (5.153 miles de euros en 2022). En el activo corriente, los saldos corresponden a Adif por un importe de 1.144 miles de euros (2.287 miles de euros en 2022) y a Adif AV un importe de 2.660 miles de euros (5.320 miles de euros en 2022).

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

	Miles de euros			
	2023		2022	
Sociedad	Crédito	Deterioro	Crédito	Deterioro
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	21.302	(4.018)	21.302	(4.018)
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	271	(207)	75	(75)
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	(659)	659	(659)
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	58.862	(36.876)	58.862	(35.092)
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	24.438	(14.903)	24.438	(9.424)
Gijón al Norte S.A.	5.272	-	5.272	-
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	29.696	(1.970)	29.696	(1.970)
Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.	130.579	(14.337)	123.899	(10.210)
	271.079	(72.970)	264.203	(61.448)

En 2023 se han hecho desembolsos por préstamos participativos por importe de 4.126 miles de euros a Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. y 196 miles de euros a Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte S.A. (no se hicieron desembolsos en 2022).

Asimismo, se han registrado intereses por importe de 2.553 miles de euros (2.488 miles de euros en 2022) a Valladolid Alta Velocidad, que se abonarán una vez se obtengan ingresos por la venta de los terrenos de esta sociedad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El detalle del deterioro de los préstamos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en 2023, cuyo efecto en la cuenta de resultados se refleja en la nota 27, es el siguiente:

	Miles de euros			
	2023			
Sociedad	Saldo Inicial	Altas	Traspasos	Saldo Final
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	4.018	-	-	4.018
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	75	132	-	207
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	-		659
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	35.092	1.784	-	36.876
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	9.424	5.479	-	14.903
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A.	1.970	-	-	1.970
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	10.210	3.544	583	14.337
	61.448	10.939	583	72.970

El detalle del deterioro de los préstamos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en 2022 fue el siguiente:

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

11. Existencias

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Almacén Repuestos de Ingeniería y Mantenimiento	140.580	134.120
Almacén de combustible	589	464
Almacén de Billetes	2.753	1.637
	143.922	136.221
Correcciones valorativas por deterioro (Provisión obsolescencia)	(15.516)	(14.692)
Total	128.406	121.529

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de existencias durante los ejercicios 2023 y 2022 es como sigue:

	Miles de euros	
	2023	2022
Saldo a 1 de enero	(14.692)	(15.376)
Dotaciones	(824)	684
Saldo a 31 de diciembre	(15.516)	(14.692)

Los gastos por aprovisionamientos de existencias han sido los siguientes:

	Miles de euros	
	2023	2022
Compras netas	108.058	103.446
Variación de la depreciación de existencias	824	(684)
Variación de existencias	(7.701)	(6.804)
Trabajos realizados por otras empresas	14.631	20.585
	115.812	116.543

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

12. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El detalle del saldo de este epígrafe del balance al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros	
	2023	2022
No Corriente		
Deudores comerciales no corrientes		
Periodificaciones a largo plazo	9.203	10.119
Deudores varios	58.748	262.534
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (véase nota 15)	70.816	32.880
Total no corriente	138.767	305.533
Corriente		
Clientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Clientes General:		
Clientes por transporte de mercancías	43.902	46.384
Clientes por transporte de viajeros	80.273	65.858
Clientes por servicios y concesiones	39.754	36.287
Clientes pendientes de facturar	208.299	213.214
	372.228	361.743
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(18.676)	(16.230)
Total clientes por ventas y prestaciones de servicios:	353.552	345.513
Deudores varios		
Deudores por Obligaciones de Servicio Público a corto plazo	1.188.765	685.836
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas	153.941	127.530
Deudores por convenios con Comunidades Autónomas pendientes facturar	29.400	29.748
Otros deudores	30.636	59.467
Total deudores varios	1.402.742	902.581
Clientes empresas asociadas (nota 28)		
Clientes empresas multigrupo y asociadas	106.228	45.137
Clientes empresa multigrupo y asociadas pendientes de facturar	5.455	4.801
	111.683	49.938
Deudores personal	1.726	1.471
Activo por impuesto corriente (nota 22)	2.141	117
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 22)	146.502	182.488
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	2.018.346	1.482.108

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

a) Clientes por ventas y prestaciones de servicios

En el ámbito de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, se encuentran recogidos en este epígrafe los derechos de cobro facturados del proyecto internacional con Texas Central por un importe de 9.086 miles de euros (9.413 miles de euros en 2022) ambos valorados a fecha de cierre.

Adicionalmente, también se recoge la deuda de Adif por importe de 2.276 miles de euros por alquileres, mantenimiento y servicios sujetos a convenios (1.276 miles de euros en 2022), así como la deuda del Ministerio de Transportes de Argentina por ventas de material ferroviario por importe de 1.015 miles de euros que, al igual que en 2022, se encuentra deteriorada.

En el ámbito de Viajeros se recogen derechos de cobro facturados en concepto de transporte de viajeros y servicios complementarios.

En el ejercicio 2023 destaca el saldo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por importe de 26.810 miles de euros principalmente por bonificaciones al precio del transporte para jóvenes y familias numerosas.

Asimismo, destacan los derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje y ventas de trenes turísticos por importe de 26.391 miles de euros.

También, destaca la deuda de Adif por importe de 7.602 miles de euros, que principalmente se corresponde con el Convenio de Estaciones de Cercanías, liquidación de títulos de transporte para sus empleados y pruebas de fiabilidad.

En el ámbito de Viajeros en el ejercicio 2022, los saldos más significativos fueron los derechos de cobro por liquidaciones a agencias de viaje y ventas de trenes turísticos por importe de 22.311 miles de euros, con Adif por importe de 14.533 miles de euros, las liquidaciones con otras administraciones ferroviarias extranjeras por importe de 9.791 miles de euros y con el Ministerio de Defensa por un importe de 1.414 miles de euros.

En el ámbito de Mercancías, se recogen principalmente deudas por servicios de transporte de mercancías a diversos clientes entre los que se encuentra Adif por importe de 1.726 miles de euros (3.460 miles de euros en 2022).

En el ámbito de Ingeniería y Mantenimiento, se recogen principalmente derechos de cobro frente a Adif por importe de 5.100 miles de euros (2.632 miles de euros en 2022), fundamentalmente por conceptos de ayuda en accidentes, auscultación de vías, mantenimiento y reparación de locomotoras y vagones, suministros y otros conceptos.

Asimismo, se incluyen saldos con constructores de material ferroviario por reparaciones, pruebas, trabajos de mantenimiento, penalizaciones y otros servicios realizados por importe de 1.793 miles de euros (2.970 miles de euros en el ejercicio 2022).

En el ámbito de Alquiler de Material Ferroviario, se recogen los derechos de cobro a los arrendatarios del material rodante destacando la entidad portuguesa Comboios de Portugal EPE por 1.968 miles de euros (2.657 miles de euros en el ejercicio 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

b) Clientes y deudores pendientes de facturar

Presenta el siguiente detalle al 31 de diciembre:

	Miles de euros	
	2023	2022
Clientes General pendientes de facturar		
- Transporte de mercancías	1.439	(603)
- Transporte de viajeros	33.959	38.599
- Otros conceptos	172.901	175.218
	208.299	213.214
Clientes Multigrupo y Asociadas pendientes de facturar	5.455	4.801
Deudores convenios CCAA pendientes de facturar	29.400	29.748
	243.154	247.763

En el ámbito de RENFE-Operadora, el principal saldo recogido en este epígrafe corresponde a los derechos de cobro pendientes de facturar a SRO, por 138.960 miles de euros (147.142 miles de euros en 2022). En el ejercicio 2023 se han ajustado los importes registrados conforme a la consulta de la ONC (véanse notas 2c) y 4 r)), diferenciando los registros en moneda saudí (SAR) y en euros. Los saldos en moneda saudí (SAR) presentan en 2022 y 2023 saldo acreedor por lo que han pasado a presentarse en Otros Acreedores comerciales (ver nota 20).

Por otra parte, en el ámbito de Viajeros, entre otros, se recogen los derechos de cobro pendientes de ser facturados al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por importe 20.809 miles de euros (11.700 miles de euros en 2022 con el entonces denominado MITMA) y al Ministerio de Asuntos Sociales por 20.259 miles de euros (mismo importe en 2022.

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

c) Correcciones valorativas

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Saldo inicial a 1 de enero	(16.230)	(19.058)
Dotaciones	(3.629)	(3.101)
Reversiones	396	715
Aplicaciones	787	5.214
Saldo final a 31 de diciembre	(18.676)	(16.230)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las correcciones valorativas del ejercicio 2023, al igual que en 2022, se corresponden con ventas y prestaciones de servicio y reflejan el importe recogido en el epígrafe "Variación de provisiones por operaciones comerciales" (véase nota 26).

En el ámbito de Viajeros, en cuanto a las dotaciones, el importe más significativo por 2.884 miles de euros corresponde a deudas relacionadas con la cesión de la explotación de actividades publicitarias y promocionales (2.534 miles de euros en 2022). Adicionalmente, en el epígrafe de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales, se incluyen las pérdidas por créditos incobrables en operaciones de venta de billetes mediante tarjeta de crédito y robos y quebrantos por importe de 132 miles de euros (116 miles de euros en el ejercicio 2022).

En el ámbito de Mercancías, en el ejercicio 2022 la aplicación de la provisión se correspondía principalmente con la baja como incobrable de la deuda con Spain Rail SL por transporte de mercancías por ferrocarril, que se encontraba en concurso de acreedores. Se dictó Auto de 8 de abril de 2022 acordándose la conclusión de concurso y el archivo de las actuaciones, por inexistencia de bienes y derechos del concursado

d) Deudores varios

i. Deudores por Obligaciones de Servicio Público

El saldo de este epígrafe del balance al 31 de diciembre se corresponde con las aportaciones pendientes de cobro del Estado para compensación por la prestación de los servicios de Cercanías y Media Distancia, competencia de la AGE y de la Generalitat de Cataluña (véanse notas 1 e) y 24).

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

	No corriente		Corriente	
	2023	2022	2023	2022
Compensación de los servicios competencia de la AGE				
Ejercicio 2021	-	-	-	94.222
Ejercicio 2022	42.894	262.534	222.580	250.517
Ejercicio 2023	15.854	-	301.653	-
	58.748	262.534	524.233	344.739
Compensación de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña				
Ejercicio 2022	-	-	341.086	341.097
Ejercicio 2023	-	-	323.446	-
	-	-	664.532	341.097
Deudores por OSP	58.748	262.534	1.188.765	685.836

Respecto a la Compensación de los servicios competencia de la AGE, en el ejercicio 2023 se recibieron los siguientes cobros: 91.070 miles de euros por la liquidación de la OSP del ejercicio 2021, 250.517 miles de euros de la OSP del ejercicio 2022 de euros con cargo a los PGE 2023 y 583.330 miles de euros a cuenta de la liquidación de la OSP del ejercicio 2023 con cargo a los PGE del mismo año.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El 2 de enero de 2024 se ha recibido un cobro de 9.331 miles de euros correspondientes a la liquidación de la OSP del ejercicio 2023, con cargo a los PGE del 2023. Adicionalmente, el 5 de enero de 2024 se han cobrado 7.184 miles de euros y 67.568 miles de euros correspondientes a la liquidación de la OSP del ejercicio 2023 y 2022 respectivamente. Por último, el 28 de febrero de 2024 se han cobrado 168.167 miles de euros correspondientes también a la liquidación de la OSP 2023.

Se han cobrado 600.000 miles de euros (201.000 miles de euros en 2022) según lo dispuesto en el RDL 20 /2022 en el que se establecían las condiciones y compensaciones económicas de los abonos gratuitos para el transporte en Cercanías y Media Distancia, imputándose en este ejercicio 608.091 miles de euros (192.909 miles de euros en 2022 En el ejercicio 2023 se ha imputado a resultados el anticipo recibido en 2022 por importe de 8.091 miles de euros en 2022.

Además, se han percibido 30.000 miles de euros según lo estipulado en el RDL 4/2023 de 11 de mayo, que establece la reducción del precio de los billetes para jóvenes en los servicios de transporte público colectivo terrestre de competencia estatal durante el periodo estival de 2023, así como la reducción del precio del Pase Interrail. El importe imputado en el ejercicio se corresponde con el efectivamente cobrado.

Respecto a la Compensación de los servicios competencia de la Generalitat de Cataluña, en el ejercicio 2023 no se ha cobrado ninguna liquidación de la OSP. No obstante, con fecha 2 de enero de 2024, se han cobrado 341.086 miles de euros de la liquidación de la OSP de Cataluña del ejercicio 2022, con cargo a los PGE 2023, por un total de 341.086 miles de euros.

ii. Deudores por convenios con Comunidades Autónomas

En este capítulo se recogen deudas con origen en Convenios y Contratos de Servicio Público con diferentes Comunidades Autónomas firmados por Renfe Viajeros para regular determinados servicios de transporte de viajeros de Media Distancia considerados necesarios por las Comunidades y que no se contemplaban entre los declarados obligación de servicio público por la AGE, por lo que los déficits originados en su explotación son objeto de subvención por dichas Administraciones, así como el Plan de Acción acordado con la Generalitat de Cataluña (véase nota 1 e) 3).

A 31 de diciembre de 2023, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	152.088	24.242	176.330
Diputación General de Aragón	1.853	2.904	4.757
Junta de Extremadura	-	2.254	2.254
	153.941	29.400	183.341

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

A 31 de diciembre de 2022, los saldos deudores con Organismos de las Comunidades Autónomas, incluidos los importes pendientes de facturar, son los siguientes:

	Miles de euros		
	Facturado	Pendiente de Facturar	Total
Generalitat de Cataluña (Plan de Acción)	126.133	23.881	150.014
Diputación General de Aragón	1.397	2.728	4.125
Junta de Extremadura	-	3.139	3.139
	127.530	29.748	157.278

La deuda de la Generalitat de Cataluña corresponde a los servicios prestados relativos al Plan de Acción para la mejora del servicio de cercanías y media distancia en Barcelona. El importe pendiente de facturar se corresponde principalmente con los servicios prestados en el ejercicio cerrado (al igual que en 2022). Los saldos ya facturados corresponden a servicios prestados en los ejercicios 2017 a 2022. En el ejercicio 2023 ha tenido lugar una reunión del Órgano Mixto, pero no se han producido acuerdos (véase nota 1 e) 3).

La deuda de la Diputación General de Aragón recoge el importe de la repercusión del incremento de cánones de Adif establecido en los PGE de 2017, según lo establecido en el Contrato de Servicio Público vigente a la fecha (también pendiente en 2022). Este saldo se ha cobrado con fecha 28 de febrero de 2024.

El 27 de octubre de 2022 entró en vigor el contrato entre Gobierno de Aragón y Renfe Viajeros de prestación de servicios de Media Distancia no OSP por parte de Renfe Viajeros en la Comunidad Autónoma de Aragón que tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024. El déficit de explotación de los servicios prestados hasta el 31 de diciembre de 2022 está facturado y se ha cobrado con fecha 16 de febrero de 2024. Están pendientes de facturar los importes correspondientes al ejercicio 2023. (véase nota 1 d) 4)).

La deuda con la Junta de Extremadura pendiente de facturar corresponde a servicios prestados en el ejercicio 2023 (el pendiente de facturar al cierre del ejercicio 2022 correspondía a servicios prestados en varios ejercicios incluido 2022), que se liquidará con cargo a los Presupuestos Generales de la Junta de Extremadura del año 2024. (véase nota 1 e) 4)).

iii. Otros deudores

En este epígrafe se recoge principalmente el IVA soportado por inversiones cuyas certificaciones parciales de obra están pendientes de pago y que, al no estar devengado, no es liquidable a la Hacienda Pública.

Destaca el importe en el ámbito de Viajeros, que asciende a 19.792 miles de euros (51.379 miles de euros en 2022). La disminución se debe principalmente al pago en 2023 de las compras de trenes realizadas en 2022 a los fabricantes Alstom, Stadler y CAF, así como a la tramitación en 2023 de nuevos suministros de trenes de cercanías de gran capacidad y trenes alpinos a los mismos proveedores.

El resto del saldo corresponde en su mayoría a la recaudación del metálico de las cajas de las estaciones de Cercanías y Multioperador y de las máquinas autoventa realizada por la compañía de seguridad, pendiente de ingresar en las cuentas corrientes bancarias (mismo concepto en 2022).

Por otra parte, en el ámbito de Ingeniería y Mantenimiento, este epígrafe recoge el IVA soportado por inversiones cuyas certificaciones parciales de obra están pendientes de pago y que, al no estar devengado, no es liquidable a la Hacienda Pública (misma composición en 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

13. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del efectivo y otros activos líquidos equivalentes a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Tesorería	242.912	363.353
	242.912	363.353
Otros activos líquidos equivalentes		
Principal	100.000	623.000
Intereses	32	47
	100.032	623.047
Total efectivo y otros activos líquidos equivalentes	342.944	986.400

En Bancos c/c están depositados 51.461 miles de CZK, (2.081 miles de euros al tipo de cambio de cierre (2.134 miles de euros en 2022)), que se encuentran comprometidos al pago contingente que finalmente resulte de la inversión en la participación de Leo Express A.S. (véase nota 8).

En 2023 el Grupo presenta un saldo de 100.032 en "Otros activos líquidos equivalentes" correspondientes a inversiones formalizadas en depósitos a distintos plazos en entidades bancarias (623.047 miles de euros en 2022).

14. Fondos propios

La composición y el movimiento del patrimonio neto se presentan en el Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto Consolidado.

a) Aportación patrimonial

La Aportación patrimonial se corresponde con la diferencia entre los activos y los pasivos que fueron asignados a la Entidad en el proceso de segregación de RENFE a 1 de enero de 2005 y que se menciona en la nota 1 (d) de esta memoria, a la que se han incorporado las aportaciones patrimoniales del Contrato-Programa 2006-2010.

Además, recoge el importe de 72.256 miles de euros consecuencia de la incorporación de la rama de actividad de FEVE en el ejercicio 2013.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Reservas de la Entidad Dominantes y de sociedades consolidadas

El detalle por sociedades de las reservas de la Entidad Dominante y de las sociedades en los ejercicios 2023 y 2022 es como sigue:

	2023 (miles de euros)					
Denominación	Saldo a 1 de enero de 2023	Bajas	Resultado 2022 distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2023
Entidad Dominante	(312.804)	-	(15.257)	94	10.957	(317.010)
Sociedades consolidadas por Integración global:						
Renfe Mercancías	(354.893)	-	(33.443)	1.670	(10.675)	(397.341)
Pecovasa	(728)	-	(149)	-	-	(877)
Logirail	2.892	-	1.201	-	42	4.135
Renfe Viajeros	(425.300)	-	(51.539)	-		(476.839)
Renfe Ingeniería y Mantenimiento.	(40.631)	-	(30.921)	10.026	3.873	(57.653)
Renfe Alquiler	8.339	-	3.850	-		12.189
Renfe of America	(32)	-	(13)	-	(54)	(99)
	(810.353)	-	(111.014)	11.696	(6.814)	(916.485)
Sociedades consolidadas por Puesta en equivalencia:						
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	888	-	3.105	(3.105)	-	888
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.937	-	5.857	(2.095)	(3.872)	2.827
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.453	-	927	(927)	-	2.453
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.143	-	1.954	(1.954)	-	2.143
Elipsos Internacional, S.A.	1.114	(978)	(136)	-	-	-
Construrail, S.A.	210	-	45	(44)	-	211
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	(5.244)	-	-	-	-	(5.244)
Conte-Rail, S.A.	266	-	205	(81)	-	390
Alfil Logistics, S.A.	5.357	-	957	(320)	-	5.994
SEMAT	(4.718)	-	1.122	-	-	(3.596)
Railsider	(20.510)	-	2.192	(1.225)	(448)	(19.991)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	1.624	-	1.945	(1.945)	-	1.624
Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	(27)	-	15	-	-	(12)
CEAVMM	-	-	-	-	-	-
EUROFIMA	76.903	-	876	(94)	-	77.685
Leo Express, A.S.	-	-	(342)	-	164	(178)
	63.396	(978)	18.722	(11.790)	(4.156)	65.194
	(1.059.761)	(978)	(107.549)	-	(13)	(1.168.301)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

Denominación	2022 (miles de euros) Saldo a 1 de enero de 2022	Bajas	Resultado 2021 distribuido a reservas	Dividendos del ejercicio	Otros movimientos	Saldo a 31 de diciembre de 2022
Entidad Dominante	(297.996)	-	(15.120)	313	(1)	(312.804)
Sociedades consolidadas por Integración						
Renfe Mercancías	(289.537)	(6.777)	(60.139)	1.491	69	(354.893)
Pecovasa	28	-	(757)	-	1	(728)
Logirail	3.101	-	(182)	-	(27)	2.892
Renfe Viajeros	(159.259)	-	(266.041)	-	-	(425.300)
Renfe Ingeniería y Mantenimiento	(25.914)	-	(23.944)	6.372	2.855	(40.631)
Renfe Alquiler	5.585		2.753		1	8.339
Renfe of America	-	-	(38)	-	6	(32)
	(465.996)	(6.777)	(348.348)	7.863	2.905	(810.353)
Sociedades consolidadas por Puesta en						
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	888	-	1.949	(1.949)	-	888
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.827	-	4.020	(1.163)	(2.747)	2.937
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.453	-	937	(937)	-	2.453
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.143	-	733	(733)	-	2.143
Elipsos Internacional, S.A.	1.058	-	56	-	-	1.114
Construrail, S.A.	210	-	21	(21)	-	210
Albitren Mantenimiento y Servicios	(5.244)	-	-	-	-	(5.244)
Conte-Rail, S.A.	288	-	(22)	-	-	266
Alfil Logistics, S.A.	4.529	-	828	-	-	5.357
SEMAT	(5.009)	(294)	585	-	-	(4.718)
Transportes Ferroviarios Especiales, S.A.	(2.608)	6.777	(4.169)	-	-	-
Railsider	(20.576)	-	1.536	(1.470)	-	(20.510)
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	1.516	-	1.698	(1.590)	-	1.624
Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	(3)	-	(24)	-	-	(27)
CEAVMM	-	-	-	-	-	-
EUROFIMA	75.946		1.149	(313)	121	76.903
Leo Express, A.S.	-	-	-	-	-	-
	58.418	6.483	9.297	(8.176)	(2.626)	63.396
	(705.574)	(294)	(354.171)	-	278	(1.059.761)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Reservas Entidad Dominante	(320.495)	(304.530)
Otras Reservas de la Entidad Dominante	3.485	(8.274)
Saldo al 31 de diciembre	(317.010)	(312.804)

"Otras Reservas de la Entidad Dominante" incluye los ajustes de consolidación, fundamentalmente de eliminación de dividendos y transacciones que afectan a las reservas de la Entidad.

b) Diferencias de conversión

El movimiento de las diferencias de conversión, surgidas como consecuencia de la aplicación del método de tipo de cambio de cierre en la integración de la participación de la sociedad dependiente Renfe of America LLC, y de la sociedad multigrupo Leo Express Global A.S., es como sigue a 31 de diciembre:

	Miles de euros		
	Sociedades del Grupo	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 1 de enero de 2022	(3)	56	53
Movimiento del ejercicio	99	25	124
Saldo al 31 de diciembre de 2022	96	81	177
Movimiento del ejercicio	(95)	131	(36)
Saldo al 31 de diciembre de 2023	1	212	213

c) Otros ajustes por cambios de valor

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

	Miles de euros			
	2023		2022	
	Sociedades puestas en equivalencia	Total	Sociedades puestas en equivalencia	Total
Saldo al 1 de enero	(880)	(880)	(13)	(13)
Ingresos y Gastos reconocidos en Patrimonio Neto	668	668	(867)	(867)
Saldo al 31 de diciembre	(212)	(212)	(880)	(880)

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

d) Socios externos

El detalle de este epígrafe a 31 de diciembre de 2023 por cada una de las Sociedades consolidadas por integración global es el siguiente:

	Miles de euros		
	31 de diciembre de 2022	Resultado del ejercicio	31 de diciembre de 2023
Pecovasa Renfe Mercancías, S.M.E,. S.A.	1.258	120	1.378
	1.258	120	1.378

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

	Miles de euros		
	31 de diciembre de 2021	Resultado del ejercicio	31 de diciembre de 2022
Pecovasa Renfe Mercancías, S.M.E., S.A.	1.285	(27)	1.258
	1.285	(27)	1.258

15. Subvenciones, donaciones y legados

El saldo a 31 de diciembre de este epígrafe se presenta por el importe de las subvenciones de capital registradas y otros ingresos asimilados, netos de su efecto impositivo, siendo el movimiento del ejercicio el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Saldo al 1 de enero:		
Entidad Dominante y grupo	33.693	20.567
Sociedades puestas en equivalencia	24	111
Baja procedentes sociedades por puesta en equivalencia	(5)	(87)
Subvenciones concedidas en el ejercicio	25.334	18.434
Traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(2.358)	(932)
Efecto impositivo	(5.743)	(4.376)
Saldo al 31 de diciembre	50.945	33.717

En 2023 las subvenciones de capital registradas son las siguientes:

- La subvención concedida por la Comisión Europea, en el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility) para la "Instalación y actualización del ERTMS Nivel 2 Base 3", por importe de 1.097 miles de euros (2.228 miles de euros en 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- El proyecto consistente en desarrollar un prototipo de tren bimodo (eléctrico + hidrógeno) que incluye tecnología de pila de combustible (FCH), por importe de 189 miles de euros (150 miles de euros en 2022.

- En el ámbito de ayudas del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR): para la transformación digital por importe de 23.640 miles de euros (15.613 miles de euros en 2022), para proyectos de Autoconsumo 97 miles de euros, para el apoyo al transporte sostenible y digital por importe de 51 miles de euros.

- La subvención concedida por el Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) para la adaptación de los sistemas informáticos de control, por importe de 47 miles de euros (317 miles de euros en 2022).

- El proyecto consistente en desarrollar un Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL), por importe de 45 miles de euros (126 miles de euros en 2022).

- En el ámbito del Proyecto Europeo De I+D+I Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU), destinada a la ejecución de las actividades de innovación en el Ferrocarril por importe de 168 miles de euros.

Asimismo, el Grupo registra un saldo pendiente de cobro por la parte de las subvenciones consideradas como no reintegrables y reintegrables, por importe de 71.770 miles de euros (33.739 miles de euros en 2022) (véase nota 19).

Los traspasos a la cuenta de pérdidas y ganancias de "Otras Subvenciones", engloban las subvenciones concedidas por la Generalitat de Cataluña para financiar las inversiones recogidas en el "Plan de Acción". Durante los años 2023 y 2022 no se concedieron nuevas subvenciones por la Generalitat de Cataluña. El importe total al cierre del ejercicio, una vez descontado el efecto impositivo, es de 661 miles de euros (706 miles de euros en 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

16. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2023 es el siguiente:

	Miles de euros						
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Traspasos corto plazo	Saldo Final
Provisiones a largo plazo							
Obligaciones al personal							
- Premios de permanencia	4.085	1.562	-	-	174	(859)	4.962
- Indemnización por fallecimiento	1.727	-	-	(16)	-	(20)	1.691
- Reclamaciones laborales	30.091	6.902	-	(3.114)	-	(2.627)	31.252
- Plan de jubilaciones parciales	4.393	5.366	-	-	37	(5.271)	4.525
Actuaciones medioambientales	917	444	-	-	(16)	(481)	864
Por compromisos con terceros	21.608	600	(583)	-	-	-	21.625
Otras provisiones	88.507	1.085	-	(1.233)	13	(120)	88.252
	151.328	15.959	(583)	(4.365)	208	(9.378)	153.171
Provisiones a corto plazo						-	
Obligaciones al personal						-	
- Premios de permanencia	1.367	-	(1.395)	-	-	859	831
- Indemnización por fallecimiento	83	-	(22)	-	-	20	81
- Reclamaciones laborales	2.937	-	(1.395)	-	-	2.627	4.169
- Fondos de ayudas sociales	-	801	(756)	-	-	-	45
- Fondo planes empresas	58.030	45.622	(53.251)	(4.778)	-	-	45.623
- Plan jubilaciones parciales	5.518	-	(5.471)	-	-	5.271	5.318
Actuaciones medioambientales	1.168	-	(781)	-	-	481	868
Otras provisiones	8.592	287	(5.902)	-	-	120	3.097
	77.695	46.710	(68.973)	(4.778)	-	9.378	60.032

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

La provisión para “Premios de permanencia” recoge el importe de la obligación de las Sociedades y Entidad del Grupo, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 4 (p)).

La provisión de “Indemnización por fallecimiento” recoge el importe destinado a cubrir las obligaciones establecidas por la normativa laboral para los trabajadores procedentes de la integración de FEVE. Para los trabajadores que se encontraban en situación de jubilados a 31 de diciembre 2012 ha supuesto la aplicación de la provisión por valor de 22 miles de euros en 2023 (55 miles de euros en 2022).

En el corto plazo, dentro del apartado “Fondo planes de empresa”, se recoge a 31 de diciembre de 2023 el valor actual de la estimación de los compromisos del Grupo con relación al Plan de Desvinculaciones 2024 (véase nota 4 p)). A 31 de diciembre de 2022 se recogía el correspondiente al Plan de Desvinculaciones 2023.

Asimismo, en la provisión para “Plan jubilaciones parciales” se recoge el coste de la prestación efectiva realizada por encima de la jornada reducida, cuyo desembolso se estima que se producirá después del 31 de diciembre de 2023 conforme a los acuerdos suscritos en el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe (véase nota 4 p)).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La provisión por compromisos con terceros recoge la valoración de los compromisos de aportaciones a las sociedades de integración que se estima que no van a ser recuperados, adicional al deterioro registrado que corrige el valor de las aportaciones ya efectuadas (véase nota 10). En 2023 también incluye la dotación por la variación de la estimación del importe del pago contingente asociado a la compra de las acciones de Leo Express Global, A.S. (véase nota 8).

El movimiento de la provisión por compromisos con terceros para el ejercicio 2023 es:

	Miles de euros			
Sociedad	Saldo inicial	Dotación	Reversiones	Saldo final
León Alta Velocidad 2003, S.A.	12	-	-	12
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	21.596	-	(583)	21.013
Leo Express Global, A.S.	-	600	-	600
	21.608	600	(583)	21.625

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

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

b) Contingencias y garantías

El Grupo tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 43.309 miles de euros para el ejercicio 2023 (43.123 miles de euros para el ejercicio 2022), de los que no se espera que se produzcan riesgos significativos asociados al incumplimiento de las condiciones relativas a dichas garantías.

En 2012 la Entidad suscribió dos avales bancarios en SAR (actualmente permanece vivo uno de ellos) por su participación en el Consorcio Hispano Saudí encargado de la ejecución del proyecto Haramain y cuyo importe, valorado al tipo de cambio EUR/SAR al cierre del ejercicio, ascendió a 439 miles de euros (454 miles de euros en 2022).

El 21 de abril de 2021 se suscribió un nuevo aval en SAR como garantía de la explotación del servicio a prestar en Arabia, por un importe de 15.382 miles de al tipo de cambio EUR/SAR de 31 de diciembre de 2023 euros (15.905 miles de euros en 2022).

El 28 de septiembre de 2020 se suscribió un aval en USD como garantía con carácter de póliza de responsabilidad civil para los trabajos a realizar por la Entidad en Texas y cuyo importe, al tipo de cambio de cierre, es de 1.357 miles de euros (1.406 miles de euros en 2022).

El 18 de diciembre de 2020 se suscribió un aval en MXN para garantizar los trabajos a desarrollar en el proyecto Tren Maya y cuyo importe al tipo de cambio de cierre es de 522 miles de euros (396 miles de euros en 2022).

Por otro lado, el Grupo ha emitido diversas cartas de conformidad o compromiso *(comfort letter*) para favorecer determinadas operaciones de financiación en alguna de las empresas asociadas en las que participa, junto con el resto de los accionistas. El riesgo de las operaciones de financiación por su importe nominal dispuesto a las que se refieren las mencionadas cartas de compromiso, teniendo en cuenta el porcentaje de participación de las diferentes sociedades que conforman el grupo, asciende a 1.036 miles de euros (1.084 miles de euros para el ejercicio 2022), a 31 de diciembre de 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

Dicho convenio prevé la aportación de 299.080 miles de euros por todos los accionistas de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. según sus porcentajes accionariales, con el fin de financiar el coste de las actuaciones que se realicen a partir del 1 de enero de 2017 de las contenidas en el convenio. Asimismo, se financiarán por los accionistas los costes sociales operativos o cualquier otro derivado de dicho convenio y de la actuación de esta sociedad. Con fecha 27 de diciembre de 2022 se firma una Adenda modificativa del convenio por la que se mantienen las aportaciones totales de cada uno de los socios, si bien se modifica su distribución en anualidades.

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

Año	Miles de euros
2017-2023	14.337
2024	5.538
2025	4.220
2026	3.814
2027	3.399
2028	2.564
2029 – 2033	3.513
	37.385

A 31 de diciembre de 2023 la Entidad tiene aportado un importe de 14.337 miles de euros (10.211 miles de euros en 2022), de los compromisos de esta Adenda modificativa (véase nota 10).

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Entidad tiene un compromiso de aportación con Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. por importe de 405 miles de euros y 601 miles de euros, respectivamente.

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

El 18 de mayo de 2018 el Juzgado de 1ª instancia estimó parcialmente la demanda, condenando a la parte demandada al pago de 3.251 miles de euros, más los intereses correspondientes. Esta sentencia fue apelada por las sociedades del Grupo Renfe y el 27 de junio de 2019 se resolvió, estableciendo unos importes de indemnización para las mismas que ascendieron a un total de 13.473 miles de euros de principal además del abono de los intereses del artículo 20 de la Ley del Contrato de Seguro desde la fecha del siniestro.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por otra parte, el 21 de octubre de 2014 la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) inició un expediente sancionador a RENFE-Operadora y Renfe Mercancías, junto con otras empresas del Grupo Transfesa por supuestas conductas prohibidas por los artículos 1 y 2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. El expediente sancionador quedó suspendido, tras aceptar la CNMC la posibilidad de Terminación Convencional del procedimiento. En este sentido, la Entidad propuso el cumplimiento de una serie de compromisos en una propuesta de Terminación Convencional fue desistida por Acuerdo de la Dirección de Competencia el 19 de abril de 2016, reanudándose el expediente sancionador. No obstante, RENFE-Operadora y Renfe Mercancías presentaron recurso ante el Consejo de la CNMC contra la citada resolución, puesto que se considera que los compromisos ofrecidos resuelven los efectos sobre la competencia, garantizando el interés público, y yendo más allá de lo exigible legalmente y del ámbito material de las supuestas conductas infractoras. El recurso fue desestimado por la Resolución de la CNMC del 17 de junio de 2016.

Tanto la Resolución de la CNMC de 7 de julio de 2016, como el Acuerdo de la Dirección de Competencia del 19 de abril de 2016, han sido objeto de la interposición de un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, por parte de la Renfe Mercancías y de RENFE-Operadora, quedando en suspenso el procedimiento, hasta que el 23 de enero de 2017 la Audiencia Nacional desestimo la suspensión como medida cautelar.

Con fecha 28 de febrero de 2017 se dictó Resolución por la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC en el expediente S/DC/0511/14, *RENFE OPERADORA*, que declara que RENFE-Operadora y Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. cometieron dos infracciones de las normas de defensa de la competencia por las que se les imponen dos multas por importe total de 65.091 miles de euros, de las que deberán responder solidariamente. En concreto:

- Una infracción única y continuada de los artículos 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE; acuerdo colusorio con el Grupo Deutsche Bahn), por la que se ha impuesto una multa de 49.962 miles de euros.

- Una infracción única y continuada del artículo 2 LDC y del artículo 102 TFUE (abuso de posición de dominio), por la que se ha impuesto una multa de 15.129 miles de euros.

La Resolución de la CNMC fue recurrida, por considerar que no se ajusta a Derecho y, en todo caso, porque las multas impuestas son desproporcionadas. En este sentido, se consideró que la multa total quedará con toda probabilidad reducida de forma significativa, por lo que se estimó por la Dirección del Grupo, en base a los análisis jurídicos realizados, una provisión del 65% del importe total de las multas, a asumir por RENFE-Operadora y Renfe Mercancías, al 50% cada una de ellas, dado el carácter solidario de la sanción, al considerar la CNMC que es RENFE-Operadora quien define la política y estrategia del Grupo y que la cuantía de la sanción se determinó teniendo en cuenta el volumen de negocios de todo el Grupo Renfe por importe de 21.155 miles de euros en el epígrafe de Otros Resultados de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Con fecha 23 de julio y 21 de octubre de 2021 la Sala de la Audiencia Nacional desestimó los recursos contencioso-administrativos presentados por RENFE-Operadora y Renfe Mercancías contra la resolución dictada por la CNMC. En la actualidad se encuentran admitidos los recursos de casación.

Ante estas resoluciones, la Dirección del Grupo consideró necesario incrementar la provisión asociada a esta multa hasta alcanzar el 100% del importe total de la misma. Por lo que, el Grupo registró una dotación total de 22.782 miles de euros en el epígrafe de Otros Resultados de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, correspondiente al 100% del 35% del importe de las sanciones pendiente de provisionar. En consecuencia, a 31 de diciembre de los ejercicios 2022 y 2023, el Grupo presenta una provisión por este expediente por importe de 65.091 miles de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para el resto de los conceptos incluidos en el capítulo de "Otras provisiones" a largo plazo se recoge la mejor estimación realizada por la Dirección del Grupo de las consecuencias económicas que pudieran derivar para la misma la resolución de los litigios con terceros, incluyendo, en su caso, los potenciales acuerdos que se considera que pudieran ser alcanzados entre las partes.

17. Periodificaciones

Las periodificaciones a corto plazo se corresponden con ingresos anticipados por 58.456 miles de euros para el ejercicio 2023 (48.227 miles de euros en 2022). Incluyen fundamentalmente 53.032 miles de euros de venta anticipada de billetes de viajeros (43.873 miles de euros en 2022), 1.281 miles de euros de venta de bonos de viajes (1.701 miles de euros en 2022) y 3.881 miles de euros de venta anticipada de cursos de conducción impartidos por la Entidad (2.516 miles de euros en 2022). (véase nota 24).

18. Detalle de pasivos financieros por categoría

La clasificación de los pasivos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre es la siguiente:

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos financieros a coste amortizado				
Deudas con entidades de crédito	5.509.672	526.321	5.159.085	787.366
Otros pasivos financieros	98.766	415.657	43.526	511.800
Deudas sociedades puestas en equivalencia	473	730	473	69
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores	-	510.182	-	601.648
Proveedores sociedades puestas en equivalencia	-	132.014	-	120.158
Otras cuentas a pagar	-	225.021	-	191.730
	5.608.911	1.809.925	5.203.084	2.212.771

El Grupo considera que a 31 de diciembre de 2023 y 2022 el valor contable de los pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

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

	Miles de euros	
	Pasivos financieros a coste amortizado	
	2023	2022
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado	(73.336)	(29.744)
	(73.336)	(29.744)

(1) Esta cifra está incluida en el apartado de Financiación recibida del capítulo de Gastos Financieros (véase nota 27).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

19. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	5.509.672	499.901	5.159.085	776.761
Intereses de deudas con entidades de crédito	-	26.420	-	10.605
	5.509.672	526.321	5.159.085	787.366
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	88.783	2.243	37.109	1.117
Proveedores de inmovilizado	22	362.531	108	481.486
Fianzas y depósitos recibidos	9.961	50.883	6.309	29.197
	98.766	415.657	43.526	511.800
Vinculadas				
Otras deudas	473	-	473	-
Proveedores de inmovilizado grupo y asociadas	-	730	-	69
Total	5.608.911	942.708	5.203.084	1.299.235

Deudas a largo plazo con entidades de crédito, a 31 de diciembre de 2023 recoge principalmente el saldo neto de las deudas con EUROFIMA, BEI y otras entidades financieras. El principal de la deuda no corriente presenta el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2023	2022
EUROFIMA	1.434.100	1.684.100
BEI	1.899.414	1.642.935
Otros	2.176.158	1.832.050
	5.509.672	5.159.085

En 2023, no se ha refinanciado deuda (125.000 miles de euros en 2022) y se ha dispuesto de nuevos préstamos a largo plazo por importe de 850.000 miles de euros (600.000 miles de euros en 2022), habiéndose amortizado préstamos por importe de 776.032 miles de euros (248.098 miles de euros en 2022).

De las nuevas disposiciones, 350.000 miles de euros corresponden a la disposición del préstamo con BEI firmado el 11 de diciembre de 2020, para la financiación de material destinado a unidades eléctricas de Cercanías Madrid.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La Entidad tiene contratadas líneas de crédito por un disponible total de 570.000 miles de euros (305.000 miles de euros en 2022) del que no se ha dispuesto a 31 de diciembre de 2023 (no se dispuso en 2022).

Por otra parte, la Entidad no mantiene créditos a corto plazo en 2023 (450.000 miles de euros en 2022).

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es la siguiente:

Miles de euros

2023		2022	
Año	Importe	Año	Importe
2025	473.276	2024	499.413
2026	594.151	2025	473.276
2027	580.441	2026	592.901
2028	603.941	2027	497.107
2029	542.441	2028	520.607
Posteriores	2.715.422	Posteriores	2.575.781
	5.509.672		5.159.085

El coste medio del endeudamiento de RENFE-Operadora en 2023 ha sido el 1,23% (0,50% en 2022), siendo el tipo medio nominal ponderado a 31 de diciembre de 2023 es el 1,43% (0,71% a 31 de diciembre de 2022).

Representan los préstamos a tipo de interés fijo el 81% del importe total (84% a 31 de diciembre de 2022). Los préstamos con EUROFIMA se encuentran garantizados con determinados activos de material rodante.

El apartado de “Otras Deudas” no corrientes recoge la deuda a largo plazo con terceros por obligaciones judiciales por importe de 3.757 miles de euros (3.094 miles de euros en 2022). También incluye las subvenciones concedidas por la Unión Europea, que aún no pueden ser calificadas como no reintegrables:

- En el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility), destinada a un "Estudio de demostración de la infraestructura asociada a una innovadora solución de tracción de GNL en operaciones ferroviarias" por 773 miles de euros en otras deudas corrientes (819 miles de euros en 2022).

- En el ámbito de los Proyectos CEF (Connecting Europe Facility), para la “Instalación y actualización del ERTMS Nivel 2 Base 3” en el material ferroviario por importe de 21.518 miles de euros (22.653 miles de euros en 2022).

- Para el proyecto consistente en desarrollar un prototipo de tren binodo (eléctrico + hidrógeno) que incluya tecnología de pila de combustible (FCH), por importe de 317 miles de euros, en otras deudas no corrientes (553 miles de euros en 2022).

- En el ámbito de ayudas del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR): para la transformación digital por importe de 14.289 miles de euros (10.370 miles de euros en 2022), para proyectos de Autoconsumo 279 miles de euros, para el apoyo al transporte sostenible y digital por importe de 41.461 miles de euros, para el diseño y desarrollo del primer tren BiModo propulsado por Hidrógeno por importe de 803 miles de euros.

- En el ámbito del Proyecto Europeo De I+D+I Europe’s Rail Joint Undertaking (ERJU), destinada a la ejecución de las actividades de innovación en el Ferrocarril por importe de 5.711 miles de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Estas subvenciones al cierre del ejercicio presentan un saldo pendiente de cobro por importe de 71.770 miles de euros (33.739 miles de euros en 2022) (véase nota 15).

Dentro de "Proveedores de inmovilizado" figura como corriente un importe de 105.108 miles de euros (105.108 miles de euros en 2022), correspondiente al anticipo por venta de inmovilizado que surge al haber recibido la nueva BMI de Valladolid (véase nota 6).

20. Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Grupo y asociadas		
Proveedores, sociedades puestas en equivalencia (nota 28)	132.014	120.158
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	510.182	601.648
Acreedores varios	198.029	170.264
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	26.992	21.466
Otras deudas con las Administraciones Públicas (nota 22)	53.681	53.049
Total	920.898	966.585

En el apartado de No vinculadas, la deuda más destacada es con Adif por un total de 129.198 miles de euros (135.463 miles de euros en 2022) y Adif Alta Velocidad por un total de 175.680 miles de euros (296.242 miles de euros en 2022) que principalmente se corresponden a cánones, venta de billetes, servicio de atención al cliente y suministros como telefonía y energía tanto para tracción como para otros usos.

En el ámbito de RENFE-Operadora, también se presentan en este apartado las deudas contraídas por el Proyecto Haramain por importe de 5.472 miles de euros (13.250 miles de euros en 2022).

Asimismo, relacionado con el Proyecto Haramain, en el ejercicio 2023 se han ajustado los importes registrados conforme a la consulta de la ONC (véase nota 4 r)), diferenciando los registros en moneda saudí y en euros. Los saldos pendientes de facturar en moneda saudí (SAR) presentan en 2023 y 2022 saldo acreedor por lo que han pasado a presentarse en este epígrafe por importes de 81.689 miles de euros y 21.537 miles de euros, respectivamente.

También en el ámbito del Proyecto Haramain se ha producido una regularización del anticipo recibido pendiente de aplicar diferenciando los registros en moneda saudí y en euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

En relación con la información sobre el periodo medio de pago a proveedores para los ejercicios 2023 y 2022 ha sido la siguiente:

	2023	2022
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	45,64	56,14
Ratio de las operaciones pagadas	47,08	60,12
Ratio de las operaciones pendientes de pago	33,93	31,04
	Miles de Euros	Miles de Euros
Total pagos realizados	1.763.842	1.990.516
Total pagos pendientes	217.912	315.100

El plazo máximo legal de pago aplicable al Grupo en los ejercicios 2023 y 2022 es de 60 días conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley ha sido modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

No se incluyen en los cálculos las provisiones por facturas pendientes de recibir.

Adicionalmente, de acuerdo con lo establecido en la Disposición adicional tercera de la Ley 15/2020, a continuación, se detalle la información relativa al volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores, correspondiente a los ejercicios 2023 y 2022:

2023

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
Miles de euros	Número	% sobre el total de pagos	% sobre total de facturas
1.183.031	64.975	67,10%	55,90%

2022

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
Miles de euros	Número	% sobre el total de pagos	% sobre total de facturas
1.220.453	68.902	61,30%	57,60%

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

22. Situación fiscal

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

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	735	-	1.388	-
Activos por impuesto corriente (nota 12)	-	2.141	-	117
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota12)	-	146.502	-	182.488
	735	148.643	1.388	182.605

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	18.262	-	13.145	-
Por retenciones practicadas	-	24.082	-	48.212
IVA y similares	-	2.554	-	1.285
Seguridad Social	-	26.927	-	3.528
Otros	-	118	-	24
	18.262	53.681	13.145	53.049

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la situación fiscal de cada uno de los impuestos relevantes que son de aplicación al Grupo es como sigue:

(a) Impuesto sobre beneficios

La Entidad desde el ejercicio 2013 tributa en el Impuesto sobre Sociedades bajo el régimen de consolidación fiscal regulado en la Ley 27/2014 de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades ("LIS").

El grupo fiscal del que RENFE-Operadora es la entidad dominante está integrado por Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Ingeniería y Mantenimiento, Renfe Alquiler, Renfe Proyectos Internacionales (incorporada desde el ejercicio 2023) y Logirail como sociedades dependientes en las que la Entidad dispone de una participación, directa o indirecta, del 100% de su capital social. Desde el ejercicio 2019, Pecovasa se incorpora al grupo fiscal.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Adicionalmente, el Real Decreto-ley 3/2016 introdujo modificaciones significativas en aspectos como la reversión de deterioros de valor de participaciones en instrumentos de patrimonio anteriores a 2013 o estableciendo nuevos límites en la compensación de bases imponibles negativas para grandes empresas, llegando a limitar dicha compensación al 25 por 100 de la base imponible previa si el importe neto de la cifra de negocios fuese superior a 60 millones de euros. Asimismo, dicho Real Decreto-ley fija un límite para la aplicación de deducciones por doble imposición del 50% de la cuota íntegra del impuesto. En el ejercicio 2023, esta norma no despliega efectos en este sentido, tras su declaración de inconstitucionalidad en el mes de enero de 2024.

Finalmente, con efectos para los periodos impositivos que se inicien en 2023, la Ley 38/2022 de 27 de diciembre introduce una Disposición Adicional 19ª en la LIS, según la cual la base imponible del grupo fiscal se determinará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 62 de la LIS, si bien en relación con lo señalado en el primer inciso de la letra a) del apartado 1 de dicho artículo, la suma de las bases imponibles individuales se referirá a las bases imponibles positivas y al 50 por ciento de las bases imponibles negativas individuales correspondientes a todas y cada una de las entidades integrantes del grupo fiscal.

Con efectos para los períodos impositivos sucesivos, el importe de las bases imponibles negativas individuales no incluidas en la base imponible del grupo fiscal por aplicación de la Disposición Adicional 19ª de la LIS, se integrará en la base imponible del mismo por partes iguales en cada uno de los diez primeros períodos impositivos que se inicien a partir del 1 de enero de 2024, incluso en caso de que alguna de las entidades con bases imponibles individuales negativas quede excluida del grupo.

El detalle del gasto/ (ingreso) por impuesto sobre beneficios es como sigue:

	Miles de euros	
	2023	2022
Ajuste ejercicios anteriores	(37)	213
Impuesto corriente del ejercicio	(23)	175
Impuesto diferido	43	38
Total impuesto sobre Sociedades	(17)	426

Debido a que determinadas operaciones tienen diferente consideración a efectos de la tributación por el Impuesto sobre Sociedades y de la elaboración de estas cuentas anuales, la base imponible del ejercicio difiere del resultado contable.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el ejercicio 2023 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible fue la siguiente:

	Miles de euros						
	2023						
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos			
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-	(123.376)	(123.376)	17.385	(151)	17.234	(106.142)
Impuesto sobre sociedades	-	(17)	(17)	5.783	(50)	5.733	5.716
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos			(123.393)			22.967	(100.426)
Diferencias permanentes							
De la Sociedad individual	12.332	(16.150)	(3.818)	-	-	-	(3.818)
De los ajustes de consolidación	3.573	(3.573)	-	-	-	-	-
Diferencias temporarias:							
De la Sociedad individual							
- con origen en el ejercicio	69.428	-	69.428	-	(179)	(179)	69.249
- con origen en ejercicios anteriores	2.437	(84.573)	(82.136)	201	(22.989)	(22.788)	(104.924)
Ajuste D.A. 19ª LIS	75.243	-	75.243	-	-	-	75.243
Base imponible (Resultado fiscal)			(64.676)			-	(64.676)

Bases imponibles aportadas por las entidades integrantes del grupo:

Bases imponibles aportadas por las sociedades dependientes integrantes del grupo fiscal RENFE:	Miles de euros
- RENFE-Operadora	(2.040)
- Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	(38.330)
- Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	(18.463)
- Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.M.E., S.A.	(15.908)
- Renfe Alquiler S.M.E., S.A.	5.315
- Renfe Proyectos Internacionales S.M.E., S.A.	(502)
- Logirail, S.M.E., S.A.	4.259
- Pecovasa Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	1.087
Total base imponible previa del grupo antes de la aplicación de bases imponibles negativas grupo fiscal RENFE	(64.582)
Reducción por reserva de capitalización	-
Bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	-
Total base imponible del grupo fiscal	(64.582)
Bases imponibles aportadas por el resto de sociedades del grupo ajenas al grupo fiscal (Renfe of America):	(94)
Total base imponible del grupo	(64.676)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	Miles de euros						
	2022						
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos			
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-	(107.576)	(107.576)	13.501	(1.098)	12.403	(95.173)
Impuesto sobre sociedades	426	-	426	4.493	(77)	4.416	4.842
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos			(107.150)			16.819	(90.331)
Diferencias permanentes							
De la Sociedad individual	20.885	(13.932)	6.953	-	-	-	6.953
De los ajustes de consolidación	15.642	(27.753)	(12.111)	867	(165)	702	(11.409)
Diferencias temporarias:							
De la Sociedad individual							
- con origen en el ejercicio	90.052	-	90.052	-	(105)	(105)	89.947
- con origen en ejercicios anteriores	2.351	(90.930)	(88.579)	308	(17.724)	(17.416)	(105.995)
Base imponible (Resultado fiscal)			(110.835)			-	(110.835)

Bases imponibles aportadas por las entidades integrantes del grupo:

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

En el ejercicio 2023, la Entidad ha soportado retenciones por importe de 1.849 miles de euros (en el ejercicio 2022 no se soportaron retenciones o pagos a cuenta).

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2023 y 2022 corresponden al efecto impositivo de las subvenciones de capital e ingresos asimilados imputados al patrimonio neto, así como de las diferencias de conversión por la consolidación de Renfe of America y por la integración por puesta en equivalencia de Leo Express Global A.S. y el diferimiento fiscal del beneficio por la venta de los derechos de uso (véanse nota 4.e)).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El movimiento de los activos y pasivos diferidos se muestra a continuación:

	Miles de euros	
	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido
Saldo a 31.12.2021	2.021	9.358
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(626)	(665)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	(7)	4.452
Saldo a 31.12.2022	1.388	13.145
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(653)	(609)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	-	5.726
Saldo a 31.12.2023	735	18.262

Las diferencias permanentes del ejercicio 2023 ascienden a un importe total negativo de 3.818 miles de euros siendo las más significativas: i) un ajuste negativo por importe de 15.986 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste positivo por importe de 956 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente de la Entidad Dominante en Arabia Saudí; iii) un ajuste positivo por importe de 71 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente de la Entidad Dominante en los Estados Unidos en el Estado de Texas; iv) un ajuste negativo por importe de 164 miles de euros a la a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente de la Entidad Dominante en México; v) un ajuste positivo por importe de 8.130 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente de Renfe Viajeros en Francia; vi) un ajuste positivo por importe de 2.283 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; vii) un ajuste positivo de 884 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente; y ajustes de consolidación por importe neto de cero miles de euros.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2022 ascendieron a un importe total positivo de 6.953 miles de euros siendo las más significativas: i) un ajuste negativo por importe de 12.364 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 1.084 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en Arabia Saudí; iii) un ajuste positivo por importe de 688 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas negativas generadas por la actividad del establecimiento permanente de la Entidad Dominante en los Estados Unidos en el Estado de Texas; iv) un ajuste negativo por importe de 438 miles de euros a la a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en México; v) un ajuste positivo por importe de 2.198 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; vi) un ajuste positivo de 517 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente; (vii) un ajuste positivo neto por importe de 17.436 miles de euros por otras correcciones al resultado contable; y ajustes de consolidación por importe neto negativo de 2.498 miles de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las diferencias temporarias del ejercicio 2023 ascienden a un importe total negativo de 12.708 miles de euros (importe total positivo de 1.473 miles de euros en el ejercicio 2022). Entre ellas se incluyen las siguientes:

- Ajuste positivo de 2.437 miles de euros (2.351 miles de euros en 2022) como consecuencia de la adopción del criterio de exigibilidad de los cobros en lugar del de devengo para la imputación temporal de las rentas por operaciones con precio aplazado derivadas del Acuerdo suscrito con fecha 28 de diciembre de 2015 con Adif y Adif Alta Velocidad para la reposición parcial de superficie cuyo derecho de uso sin contraprestación se reconoce a favor de la entidad en la Orden FOM/2909/2006 así como para la adquisición por Adif y Adif Alta Velocidad de los derechos de uso no repuestos

- Ajuste negativo por importe de 16.551 miles de euros (ajuste negativo por importe de 16.551 en el ejercicio 2022) correspondiente a la reversión de forma lineal durante un plazo de 10 años del gasto por amortización no deducible como consecuencia de la limitación de la deducibilidad del 70% del gasto por amortización en los ejercicios 2013 y 2014 introducido por la Ley 16/2012, para consolidación de las finanzas públicas y el impulso de la actividad económica.

- Ajuste positivo por importe de 51.025 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias (65.679 miles de euros en el ejercicio 2022), y un ajuste negativo por importe de 63.500 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (57.488 miles de euros de ajuste negativo en el ejercicio 2022).

- Ajuste positivo por importe de 11.520 miles de euros por dotaciones fiscalmente no deducibles a provisiones por riesgos y gastos por obligaciones asumidas con sociedades participadas directa o indirectamente y ajuste negativo por importe de 583 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (ajuste positivo por importe de 8.444 miles de euros en el ejercicio 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La conciliación del gasto por impuesto y el resultado contable del 2023 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2023		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(123.376)	17.234	(106.142)
Impuesto sobre beneficio	(17)	5.733	5.716
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	(123.393)	22.967	(100.426)
Impuesto al 25%	(30.848)	5.742	(25.106)
Efectos en cuota:			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(3.997)	-	(3.997)
Exención Beneficios	(41)	-	(41)
Diferencias de consolidación	(893)	-	(893)
Otros ajustes fiscales	-	(45)	(45)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	221	-	221
Donativos	573	-	573
Rentas negativas no deducibles	2.290	-	2.290
Otros ajustes fiscales	17.356	-	17.356
Diferencias de consolidación	917	-	917
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión Amortización no deducida	(4.136)	-	(4.136)
Otros ajustes fiscales	(17.007)	(5.697)	(22.704)
Derechos de uso	609	-	609
Ajuste D.A. 19ª LIS	18.807		18.807
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	653	-	653
Crédito fiscal del ejercicio no reconocido	16.111	-	16.111
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(609)	-	(609)
	14	-	14
Gasto por impuesto sobre beneficios Sucursal México	-	-	-
Gasto por impuesto sobre beneficios Renfe of America	-	-	-
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	20	-	20

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	Miles de euros		
	2022		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(107.576)	12.434	(95.142)
Impuesto sobre beneficio	426	4.416	4.842
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	(107.150)	16.850	(90.300)
Impuesto al 25%	(26.787)	4.213	(22.574)
Efectos en cuota:			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(3.091)	-	(3.091)
Exención Beneficios	(381)	-	(381)
Diferencias de consolidación	(3.484)	167	(3.317)
Otros ajustes fiscales	(11)	(26)	(37)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	129	-	129
Donativos	549	-	549
Rentas negativas no deducibles	172	-	172
Otros ajustes fiscales	26.863	-	26.863
Diferencias de consolidación	1.063	-	1.063
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión Amortización no deducida	(4.137)	-	(4.137)
Otros ajustes fiscales	(18.594)	(4.354)	(22.948)
Derechos de uso	588	-	588
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	38	-	38
Crédito fiscal del ejercicio no reconocido	27.733	-	27.733
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(588)	-	(588)
Gasto por impuesto sobre beneficios Sucursal México	131	-	131
Gasto por impuesto sobre beneficios Renfe of America	20	-	20
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	213	-	213

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	31.12.2023	31.12.2022
RENFE-Operadora	11.409	9.658
Renfe Viajeros, S.M.E., S.A.	1.321.480	1.288.726
Renfe Mercancías, S.M.E., S.A.	744.152	728.384
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E., S.A.	473.095	459.494
Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A.	430	-
Pecovasa Renfe Mercancías, S.M.E., S.A.	1.394	1.394
Logirail, S.M.E., S.A.	8	8

La Entidad puede compensar las bases imponibles negativas, con las rentas positivas de los periodos impositivos siguientes con el límite del 25% de la base imponible previa a la aplicación de la reserva de capitalización y a su compensación. No obstante, en todo caso, se pueden compensar en el periodo impositivo bases imponibles negativas hasta un importe mínimo de 1 millón de euros.

En aplicación de la Disposición Adicional 19ª de la LIS, con efectos a partir de los períodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2024, el importe de las bases imponibles negativas individuales no incluidas en la base imponible del grupo fiscal por aplicación de esta norma se integrará en la base imponible del mismo por partes iguales en cada uno de los diez primeros períodos impositivos que se inicien a partir del 1 de enero de 2024. A fecha 31 de diciembre de 2023, la Entidad tiene pendiente de integrar un importe de 75.243 miles de euros.

Las deducciones pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2023 y de 2022 son las siguientes:

	RENFE-Operadora		Viajeros		Mercancías		Ingeniería		Alquiler		Pecovasa	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Deducción por doble imposición de dividendos	1.163	1.163	-	-	435	435	2.665	2.665	-	-	-	-
Deducción por doble imposición internacional	10	10	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-
Deducción por aportaciones a entidades sin fines lucrativos	3.187	2.369	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Deducción por actividades de I+D+i	12	12	303	303	-	-	4	4	-	-	-	-
Deducción por reversión de medidas temporales (D.T.37 LIS)	204	153	2.564	1.923	212	159	298	223	30	23	5	4

Los importes de las deducciones pendientes están ajustados al tipo impositivo del 25%, aplicable en el ejercicio 2023.

Tanto las bases imponibles negativas como las deducciones por doble imposición de dividendos y por reversión de medidas temporales pendientes de compensar o aplicar a 31 de diciembre de 2023 podrán compensarse o aplicarse en ejercicios siguientes sin limitación temporal.

Las deducciones por aportaciones a entidades sin fines lucrativos podrán aplicarse en los 10 ejercicios siguientes al de generación. Las deducciones por actividades de I+D+i podrán aplicarse en los 18 ejercicios siguientes al de generación.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Las deducciones por aportaciones a entidades sin fines lucrativos pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2023 se desglosan de la forma siguiente en función de su ejercicio de generación:

	RENFE-Operadora	Viajeros
Ejercicio de origen	Miles de euros	Miles de euros
2019	53	2
2020	685	-
2021	752	-
2022	786	-
2023	911	2

Siguiendo un criterio de prudencia, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura compensación de las pérdidas fiscales generadas, debido a que no se esperan beneficios fiscales en el grupo fiscal en un futuro próximo. Por idéntica razón, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura aplicación de las deducciones generadas.

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

En lo referente a la actividad realizada en los Estados Unidos por la Entidad, la actividad desarrollada a través de su establecimiento permanente está gravada con el impuesto sobre la renta federal, por el que en ejercicio 2023 no se determina ningún gasto o ingreso por este concepto, al igual que en el ejercicio 2022.

En lo referente a México, la actividad realizada en este país por la Entidad a través de su sucursal está gravada con el impuesto sobre la renta federal. En el ejercicio 2023 no se determina un gasto por este concepto (importe de 131 miles de euros en el ejercicio 2022). Se registra un importe por menor gasto de 20 miles de euros correspondiente al impuesto final del ejercicio 2022, tras la autoliquidación correspondiente presentada ante la hacienda federal mexicana durante 2023.

En cuanto a la actividad realizada en Francia por Renfe Viajeros a través de su sucursal en este país, está gravada con el impuesto sobre sociedades francés. En el ejercicio 2023 no se determina un gasto por este concepto.

Finalmente, se ha registrado un gasto por efecto de retención en la fuente pagada en Eslovaquia en el ejercicio 2023 por Renfe Alquiler de Material Ferroviario, por importe de 14 miles de euros. Este impuesto satisfecho en la fuente en Eslovaquia ha dado lugar a la correspondiente deducción por doble imposición internacional, que se ha considerado generada en el mismo ejercicio 2023.

(b) Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

La Entidad, desde el 1 de enero de 2015, tributa en el Impuesto sobre el Valor Añadido bajo el régimen especial del grupo de entidades, en su modalidad simplificada, regulado en los artículos 163.quinquies y siguientes de la Ley 37/1992 del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La Entidad Dominante es, a su vez, sociedad dominante del grupo IVA en el que se integran como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Ingeniería y Mantenimiento y Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

De conformidad con dicho régimen, las entidades que lo apliquen deberán cumplir sus obligaciones fiscales en este impuesto, excepción hecha del pago de la deuda tributaria o de la solicitud de compensación o devolución resultante. La Entidad, como sociedad dominante del grupo, ostenta la representación del mismo ante la Administración tributaria y, además de ser responsable del cumplimiento de las obligaciones específicas derivadas de la sujeción a este régimen especial, está obligada a presentar las autoliquidaciones periódicas agregadas del grupo en la que se integrarán los resultados de las autoliquidaciones individuales de las entidades

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

que forman parte del mismo, procediendo asimismo al ingreso de la deuda tributaria resultante o a la solicitud de compensación o devolución que proceda.

(c) Ejercicios abiertos a inspección

Los ejercicios no prescritos y, por consiguiente, abiertos a inspección a 31 de diciembre de 2023 son, para la generalidad de los impuestos, el ejercicio 2019 y posteriores, sin perjuicio de la interrupción del período de prescripción de ciertas declaraciones de IVA como consecuencia de la presentación de solicitudes de rectificación de autoliquidaciones.

No obstante, el derecho de la Administración para comprobar o investigar las bases imponibles negativas compensadas o pendientes de compensación, las deducciones por doble imposición y las deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades aplicadas o pendientes de aplicación, prescriben a los 10 años a contar desde el día siguiente a aquel en que finalice el plazo establecido para presentar la declaración o autoliquidación correspondiente al periodo impositivo en que se generó el derecho a su compensación o aplicación. Transcurrido dicho plazo, la Entidad deberá acreditar las bases imponibles negativas o deducciones, mediante la exhibición de la liquidación o autoliquidación y de la contabilidad, con acreditación de su depósito durante el citado plazo en el Registro Mercantil.

Como consecuencia, entre otras, de posibles diferentes interpretaciones de la legislación fiscal vigente, podrían surgir pasivos adicionales como resultado de una inspección. En todo caso, la Dirección de la Entidad considera que dichos pasivos, caso de producirse, no serían de importe relevante y no afectarían significativamente a las cuentas anuales consolidadas.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

23. Importe neto de la cifra de negocios

El detalle por tipos de tráfico de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Ingresos de viajeros por venta de títulos de transporte		
Servicio Comercial		
AVE-Larga Distancia	1.256.764	1.331.788
Operaciones internacionales	12.976	-
	1.269.740	1.331.788
Obligación de Servicio Público		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	32.377	146.439
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	59.519	131.965
Resto de Cercanías y Media Distancia	231.396	273.209
	323.292	551.613
	1.593.032	1.883.401
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	219.247	216.476
Ingresos por alquiler de material ferroviario y otros conceptos	14.592	30.881
Total importe neto de la cifra de negocios	1.826.871	2.130.758

24. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Subvenciones de explotación	1.909.486	1.705.606
Convenios con Adif	29.566	29.226
Ingresos accesorios	142.735	112.498
	2.081.787	1.847.330

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El detalle de subvenciones de explotación es:

	Miles de euros	
	2023	2022
Compensación de los servicios competencia de la AGE		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	372.025	397.249
Obligaciones de servicio público de Cercanías	404.337	594.721
Obligaciones de servicio público de Ancho Métrico	124.263	126.988
Subvención gratuidad abonos 2022	502.072	149.246
Subvención Abono Joven RD 4/2023	23.090	-
	1.425.787	1.268.204
Compensación de los servicios públicos competencia de la Generalitat de Cataluña		
Obligaciones de servicio público de Media Distancia	67.012	73.903
Obligaciones de servicio público de Cercanías	256.424	266.897
Subvención gratuidad abonos 2022	104.859	43.579
Subvención Abono Joven RD 4/2023	6.843	-
	435.138	384.379
Total subvenciones por servicios de transporte ferroviario sujetos a OSP	1.860.925	1.652.583
Otras subvenciones de explotación	48.561	53.023
	1.909.486	1.705.606

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Subvenciones de Comunidades Autónomas		
Junta de Extremadura	3.180	2.607
Generalitat de Cataluña	26.316	25.955
Diputación General Aragón	2.960	2.747
Agencia Obra Pública Junta de Andalucía	10.086	1.030
	42.542	32.339
Otras subvenciones e ingresos asimilados	6.019	20.684
Total Otras subvenciones de explotación	48.561	53.023

En el ejercicio 2023, el epígrafe “Otras subvenciones e ingresos asimilados”, entre otros, recoge 2.044 miles de euros por subvención al gasoil (20.235 miles de euros en 2022) y 2.712 miles de euros de Autoridad Territorial Transporte Gipuzkoa (sin importe en 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Ingresos alquiler material rodante convenio Mercancías - Infraestructura	2.754	3.450
Ingresos convenio gestión Estaciones – Cercanías	7.492	7.091
Ingresos convenio Servicios Informáticos	355	457
Ingresos convenio Mercancías – Circulación	480	487
Ingresos convenio Títulos de Transporte	358	235
Ingresos convenio Exploradoras y trenes de trabajo	15.099	14.747
Ingresos convenio Ayuda en accidentes	3.028	2.759
	29.566	29.226

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Alquileres y cánones	20.494	19.579
Servicios a terceros	55.872	48.443
Indemnizaciones y similares	44.985	24.813
Comisiones	294	4.908
Otros	21.090	14.755
	142.735	112.498

Dentro del epígrafe “Servicios a terceros” se incluyen los ingresos relativos al proyecto para la puesta en funcionamiento de la línea de Alta Velocidad que unirá La Meca y Medina en Arabia Saudí en el que participa RENFE-Operadora (Proyecto Haramain). En el ejercicio 2023 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 43.036 miles de euros (41.315 miles de euros en 2022), que han sido obtenidos aplicando el método del grado de avance, independientemente de la facturación certificada y los anticipos recibidos (véase nota 12.b)).

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Según el contrato principal, la duración base del contrato en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros (fase OPEX), que ha comenzado en el ejercicio 2021. Adicionalmente a lo anterior se establece un periodo reducido por el que el gobierno saudí tiene el derecho a terminar el contrato al final del séptimo año, siempre que notifique esta intención antes del final del sexto año, y un periodo extendido por el que las partes tienen derecho a negociar una extensión adicional de 5 años, para la cual el Consorcio debe presentar sus condiciones económicas entre 18 y 12 meses anteriores a la terminación del plazo inicial de 12 años.

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

En fechas recientes, el Cliente ha solicitado una reorganización del Consorcio, lo que vendría a significar la cancelación anticipada del contrato actual. A tal efecto, tanto el Cliente como la SSTPC, con el visto bueno de todos los miembros del Consorcio, han llegado a un principio de acuerdo, pendiente de ratificar por todas las partes, por el que se cambiaría la composición de los socios del Consorcio, con el fin de simplificar la toma de decisiones en su seno.

Según las fechas establecidas en el mismo, el nuevo contrato debería formalizarse en abril del 2024, previéndose que el nuevo "operador" comience con la prestación del servicio en junio de 2024. Estas fechas pueden ser, no obstante, extendidas de común acuerdo, y a juicio de Renfe se considera como más probable y realista que el nuevo operador comience la prestación de tales servicios hacia finales de 2024.

Atendiendo a lo anterior, y para la formulación de las cuentas del ejercicio 2023, se ha considerado que el contrato actual finalizará a finales del año 2024, momento a partir del cual comenzaría un nuevo contrato.

Por ello, la imputación de ingresos en 2023 por el método de grado de avance se ha efectuado considerando su finalización el 31 de diciembre de 2024 bajo el contrato actual y la liquidación de la sociedad CEAVMM.

Estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible hasta la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales. Cualquier acontecimiento futuro no conocido a la fecha de su elaboración, podría dar lugar a modificaciones (al alza o a la baja), las cuales se realizarían, en su caso, de forma prospectiva.

También se encuentran recogidos en este epígrafe los ingresos correspondientes al asesoramiento, operación (Operador Sombra y Operador Temprano) y supervisión del proyecto Tren Maya en México por importe de 1.465 miles de euros (1.353 miles de euros en 2022).

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

En el epígrafe "Otros", se incluyen los cursos de conducción impartidos por la Entidad en su Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones para la obtención conjunta de la licencia de maquinista y el diploma que acredita formación para los Certificados de Categoría B. Las periodificaciones a corto plazo se corresponden con Ingresos anticipados por este concepto por importe de 3.881 miles de euros (2.516 miles de euros en 2022) (véase nota 17).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

25. Gastos de personal

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	816.695	760.455
Dotación Planes de empresa	45.622	58.181
Total sueldos, salarios y asimilados	862.317	818.636
Cargas sociales		
Seguridad Social	266.661	242.147
Otros gastos sociales	9.498	10.246
Total cargas sociales	276.159	252.393
Exceso de Provisiones	(7.910)	(12.602)
Total Gastos de personal	1.130.566	1.058.427

En el ejercicio 2023, conforme a los acuerdos alcanzados, y las condiciones establecidas por el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe y confirmadas por el III, así como las autorizadas por los distintos organismos competentes, se ha puesto en marcha el Plan de Desvinculaciones Voluntarias y el Plan de Jubilaciones Parciales para el ejercicio 2024, habiéndose ejecutado los correspondientes al ejercicio anterior.

La provisión registrada a 31 de diciembre de 2023 por el Plan de Desvinculaciones para el ejercicio 2024 ha ascendido a 45.622 miles de euros (58.181 miles de euros en el ejercicio 2022) y contempla un total de 529 bajas estimadas en el Grupo (714 bajas en el ejercicio 2022).

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

- Para los trabajadores que cumplidas en el momento de la adhesión las condiciones de acceso a la jubilación, alcanzaran o no el 100% de su base reguladora, se estableció un complemento cuya cuantía quedó determinada en función del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) y la edad de cada trabajador en el momento de la baja.
- Para aquellos trabajadores adheridos sin condiciones de acceso a la jubilación, se estableció un complemento del 60% del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras), más 1.000 euros por cada mes que le falte al trabajador hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, con un máximo de 24 mensualidades.
- Adicionalmente, se fijó una cuantía de 1.000 euros mensuales por cada mes que le falte hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, para hacer frente al convenio especial que tenga que establecer con la Seguridad Social, con un máximo de 24 mensualidades.
- Asimismo, se estableció como garantía, la percepción de un complemento equivalente al número de mensualidades del salario bruto mensual (con prorrateo de las pagas extras) fijado para el trabajador en función de su edad, siempre que el sumatorio de los complementos indicados en los párrafos anteriores fuera menor a este.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El número medio de empleados durante el ejercicio, desglosado por categorías, es el siguiente:

	2023	2022
Directivos	12	12
Estructura	2.198	1.990
Mandos Intermedios	1.329	1.252
Conducción	5.472	5.232
Comercial	3.993	3.766
Gestión	3.948	3.748
Talleres (Operativos)	2.468	2.473
	19.420	18.473

El número medio de empleados con discapacidad mayor o igual del 33% (o calificación equivalente local), durante los ejercicios 2023 y 2022, desglosado por categorías, es como sigue:

	2023	2022
Estructura	18	19
Mandos Intermedios	19	23
Conducción	7	11
Comercial	120	109
Gestión	145	144
Talleres	22	26
	331	332

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

	2023		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	4	8	4	8
Estructura	793	1.481	648	1.406
Mandos Intermedios	233	1.092	236	1.074
Conducción	508	4.947	425	4.895
Comercial	1.546	2.650	1.433	2.673
Gestión	2.068	1.834	2.160	2.125
Talleres (Operativos)	132	2.354	139	2.366
	5.284	14.366	5.045	14.547

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

26. Otros gastos de explotación

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Alquileres y cánones (nota 31)	33.148	29.854
Reparaciones y conservación	539.065	497.272
Servicios de profesionales	27.460	26.077
Transportes	3.649	3.433
Primas de seguros	9.331	5.075
Servicios bancarios	6.862	7.238
Publicidad y propaganda	23.895	28.118
Energía eléctrica de tracción	322.725	580.500
Combustible de tracción	26.344	35.017
Energía usos distintos de tracción	25.911	46.062
Otros suministros	7.449	4.753
Cánones Adif	1.146.429	1.098.759
Cánones Otros Administradores	7.926	-
Otros servicios	300.368	274.772
Total Servicios exteriores	2.480.562	2.636.930
Variación de provisiones por operaciones comerciales	3.367	2.525
Tributos	7.972	6.916
Total Otros gastos de explotación	2.491.901	2.646.371

En el ejercicio 2023, en el capítulo de "Reparaciones y Conservación", recoge las operaciones por mantenimiento y reparaciones del material rodante conforme a los principales contratos firmados por el Grupo cuyo importe asciende a 388.658 miles de euros (363.541 miles de euros en el ejercicio 2022).

En este mismo capítulo también se incluyen los gastos por operaciones de limpieza de material rodante con otros proveedores por un importe de 40.827 miles de euros (39.990 miles de euros en 2022).

En el capítulo de "Primas de seguros" se incluyen los gastos correspondientes a las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil además del Seguro Obligatorio de Viajeros. En este mismo capítulo y para el ejercicio 2023 se incluye el seguro de daños materiales relacionado con inmuebles de uso administrativo, inmuebles de uso industrial y material rodante. En el ejercicio 2022, la póliza no incluía los inmuebles de uso industrial, y para el material rodante no existía cobertura a todo riesgo, solamente la del Consorcio de Compensación de Seguros.

El descenso en el capítulo de "Publicidad y Propaganda" se corresponde principalmente con la contratación en 2022 de campañas derivadas de la entrada en vigor en dicho ejercicio de los RDL 11/2022, de 25 de junio, y 14/2022, 1 de agosto, en los que se regulaba la aplicación de gratuidad y descuentos para determinados títulos de transporte.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para los capítulos de "Energía eléctrica de tracción", "Combustible de tracción" y "Energía usos distintos de tracción", existen acuerdos de gestión de suministro con Adif y Adif AV que se plasman en los correspondientes convenios donde se establecen las condiciones de prestación de los servicios por parte de Adif y las contraprestaciones por parte de las sociedades del Grupo, que para el ejercicio 2023 ascienden en conjunto a 358.073 miles de euros (642.160 miles de euros en el ejercicio 2022). La disminución en estos capítulos es derivada por el descenso de los precios de la energía en el ejercicio 2023.

En el capítulo de "Otros servicios", se encuentran incluidos gastos ligados al tráfico por valor de 131.536 miles de euros (107.042 miles de euros en el ejercicio 2022), principalmente por servicios a bordo, que se prestan en los tráficos de viajeros y atención al cliente. Asimismo, en este capítulo se recogen otras operaciones como los gastos de vigilancia de edificios por valor de 64.688 miles de euros (62.921 miles de euros en 2022). También se encuentran registrados los gastos derivados del Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí por valor de 11.063 miles de euros (10.355 miles de euros en el ejercicio 2022). En relación con los gastos consorciales de este proyecto, en el ejercicio 2023 ascienden a 9.433 miles de euros (5.517 miles de euros en el ejercicio 2022). Igualmente, en el ejercicio 2023 se incluyen los gastos relacionados con el equipamiento en talleres por importe de 1.630 miles de euros (4.838 miles de euros en el ejercicio 2023).

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 17.396 miles de euros en el ejercicio 2023 (26.770 miles de euros en 2022), y se encuentran repartidos en el epígrafe anterior con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2023	2022
Alquileres y cánones	4.213	1.726
Reparaciones y conservación	820	1.353
Transportes	42	142
Suministros	2.563	2.199
Otros Servicios	9.758	21.350
	17.396	26.770

En el capítulo de "Otros Servicios", incluidos en convenios con Adif, la disminución que se observa en este capítulo es debido a que los gastos por el servicio ACERCA se registraron en este apartado hasta el mes de abril del ejercicio 2022. Desde ese momento y durante el ejercicio 2023 esto servicios se encuentran registrados en "Otros Servicios" sin convenio ADIF.

Igualmente, en este capítulo se encuentran soportados por los convenios con Adif, los servicios correspondientes con la prestación informática por importe de 1.812 miles de euros (7.250 miles de euros en 2022). La disminución en este concepto viene determinada por el nuevo contrato firmado con ADIF del 27 de marzo del ejercicio 2023 para los Servicios de Comunicaciones de red IP para el Grupo Renfe, desde esta fecha y en adelante, los gastos correspondientes a estas prestaciones se han registrado dentro del capítulo de "Otros servicios sin convenio ADIF" por valor de 5.351 miles de euros en el ejercicio 2023.

Debido a que la auditoría de cuentas anuales de 2023 y 2022 de la Entidad Dominante es realizada por la IGAE, RENFE-Operadora no presenta gasto alguno por este concepto. El resto de las sociedades dependientes presentan un gasto por este concepto por importe de 182 miles de euros para el ejercicio 2023 (182 miles de euros en el ejercicio 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

27. Resultado financiero

El detalle de los epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias que conforman el resultado financiero es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
a) Ingresos financieros:		
Intereses de créditos a empresas asociadas	199	155
Intereses por aplazamientos/anticipos a terceros	92	91
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	5.715	294
Rendimientos de inversiones financieras temporales	4.952	-
Dividendos otras empresas	1.906	966
Otros ingresos financieros	4.783	3.487
Incorporación al activo de gastos financieros	13.335	5.865
Total ingresos financieros	30.982	10.858
b) Gastos financieros:		
Financiación recibida (nota 18)	(73.336)	(29.744)
Otros gastos financieros	-	(464)
Actualizaciones de valor	(232)	(289)
Total gastos financieros	(73.568)	(30.497)
c) Diferencias de cambio:		
Negativas	(10.092)	(11.584)
Positivas	9.220	16.696
Total diferencias de cambio	(872)	5.112
d) Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos		
Deterioro y pérdidas	(11.660)	(8.599)
Resultados por enajenaciones	56	-
Total por Deterioros y enajenaciones de instrumentos	(11.604)	(8.599)
Total Resultado financiero	(55.062)	(23.126)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

28. Saldos y transacciones con sociedades puestas en equivalencia

El detalle de los saldos con empresas puestas en equivalencia es el siguiente:

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Saldos deudores				
a) Inversiones en empresas del grupo y asociadas				
Créditos a sociedades por puesta en equivalencia	3.000	3.054	2.064	975
Otros activos financieros	-	36.269	-	32.903
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
Sociedades por puesta en equivalencia	-	111.683	-	49.938
Saldos acreedores				
c) Deudas con entidades de crédito				
Préstamos recibidos	1.434.100	252.287	1.684.100	1.604
d) Deudas sociedades por puesta en equivalencia				
Proveedores de Inmovilizado	-	730	-	69
Otras deudas	473	-	473	-
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores sociedades puestas en equivalencia	-	132.014	-	120.158

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

El detalle de créditos y otros activos financieros es el siguiente:

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Consorcio Español AV Meca-Medina, S.A..	-	-	-	
Créditos concedidos	-	963	-	923
Otros activos financieros	-	-	-	32.903
	-	963		33.826
Spanish SaudiI Train Project CO LTD (SSTPC)				
Otros activos financieros	-	36.269	-	-
	-	36.269	-	-
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	-	-	-	-
Créditos concedidos	-	2.091	2.064	27
	-	2.091	-	27
Albitren				
Albitren, en liquidación	-	2.175	-	2.200
Deterioro Albitren	-	(2.175)	-	(2.175)
	-	-	-	25
Leo Express Global,A.S.				
Créditos concedidos	3.000	-	-	-
	3.000	-	-	-
Total	3.000	39.323	2.064	33.878

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose a 31 de diciembre de los saldos netos de clientes, sociedades puestas en equivalencia es el siguiente (véase nota 12):

	Miles de euros	
Empresas Asociadas	2023	2022
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.785	2.560
Alfil Logistics S.A.	-	1
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.761	1.919
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A	152	155
Construrail, S.A.	353	155
ConteRail, S.A.	54	1
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.019	903
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	2.247	980
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	3.238	3.229
Railsider Atlántico S.A.	1.160	1.109
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	561	386
Railsider Mediterraneo, S.A.	500	943
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	-	496
Spanish Saudi Train Project Co LTD	96.842	37.101
Leo Express Slovensko	11	-
Total	111.683	49.938

c) Deudas con entidades de crédito

En este apartado se recogen la cifra de la deuda, así como la de los gastos de formalización y los intereses devengados pendientes de pago con la sociedad puesta en equivalencia EUROFIMA (véase nota 19).

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No Corriente	Corriente
Préstamos recibidos de EUROFIMA (nota 19)	1.434.100	250.000	1.684.100	-
Intereses por pagar	-	2.287	-	1.604
Total	1.434.100	252.287	1.684.100	1.604

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

d) Deudas sociedades puestas en equivalencia

	Miles de euros	
	2023	2022
Leo Express Global, A.S.	473	473
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	506	-
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	224	69
Total	1.203	542

e) Acreedores comerciales, empresas multigrupo y asociadas

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	20.001	21.430
Alfil Logistics, S.A.	888	338
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.445	3.551
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	30.115	29.403
Construrail, S.A.	1.265	358
Conte Rail, S.A.	9	24
Elipsos Internacional	-	231
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	1.117	768
Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A.	19.980	19.120
Nertus Mantenimiento Ferroviario S.A.	12.157	12.968
Railsider Atlántico S.A.	69	66
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	36	56
Railsider Mediterráneo S.A.	-	40
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	1	1
Spanish Saudi Train Project Co LTD	39.281	28.593
Tarvia Mantenimiento Ferrorviario, S.A.	3.125	3.211
Imotion Analytics, S.L.	49	-
Leo Express Global, A.S.	476	-
Total	132.014	120.158

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

f) Transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas

Los importes de las transacciones de la Entidad con sociedades multigrupo y asociadas son los siguientes:

	Miles de euros	
	2023	2022
Cifra de negocio y otros ingresos	40.930	40.218
Intereses de Créditos	1.462	16.299
Total ingresos	42.392	56.517
Gastos		
Otros servicios recibidos	219.598	201.735
Gastos financieros	3.162	8.316
Total Gastos	220.760	210.051
Inversiones		
Adquisiciones inmovilizado	11.922	57
Enajenaciones de Inmovilizado	(1.594)	(140)
Total Inversiones	10.328	(83)
Otros		
Garantías recibidas	5.911	11.498
Garantías prestadas	(49)	(1.589)

29. Información relativa a Administradores y personal de alta dirección de la Entidad Dominante

Las remuneraciones a los Administradores, en concepto de dietas, ascienden a 167 miles de euros en el ejercicio 2023 (176 miles de euros en el ejercicio 2022), de los cuales 28 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (49 miles de euros en 2022). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 399 miles de euros en el ejercicio 2023 (328 miles de euros en el ejercicio 2022).

Al 31 de diciembre de 2023 existen saldos acreedores con los Administradores por valor de 9 miles de euros (1 miles de euros en 2022). Las aportaciones realizadas por la Entidad Dominante en concepto de primas por seguro de vida y accidente ascienden a 317 euros en el ejercicio 2023 (434 euros en el ejercicio 2022).

Los miembros de la alta dirección de la Entidad Dominante han percibido remuneraciones en concepto de sueldos y salarios (incluyendo remuneración variable) durante el ejercicio 2023 por importe de 854 miles de euros (832 miles de euros en el ejercicio 2022). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 871 euros en el ejercicio 2023 (836 euros en el ejercicio 2022).

La Entidad Dominante tiene suscrita una póliza de Responsabilidad Civil que cubre a los Administradores, al personal directivo, a todas aquellas personas (físicas o jurídicas, así como las personas físicas representantes de estas últimas) que han sido designadas para los cargos de administrador, consejero, consejero delegado, liquidador, director, gerente o miembro del comité de dirección, tanto en la propia RENFE–Operadora como

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

en sus "Sociedades Filiales" o en "Sociedades Participadas", y aquellas personas físicas a las que se hayan otorgado cualquier tipo de poderes o delegación de facultades. Siendo el importe total de esta póliza de 173 miles de euros (108 miles de euros en 2022), de los cuales la entidad ha repercutido gasto a las sociedades del grupo por 109 miles de euros (65 miles de euros en 2022).

No existen ni al 31 de diciembre de 2023 ni al 31 de diciembre de 2022 anticipos ni créditos, ni avales concedidos a los Administradores y la Alta Dirección de la Entidad, ni obligaciones en materia de pensiones contraídas con los mismos o con anteriores administradores o directivos.

Los Administradores de la Entidad Dominante a la fecha de formulación de estas cuentas anuales están compuestos por 9 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2023 frente a 10 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2022.

30. Información medioambiental

El Grupo tiene en cuenta en sus operaciones las leyes relativas a la protección del medio ambiente y considera que las cumple sustancialmente, así mismo mantiene los procedimientos adecuados para fomentar y garantizar su cumplimiento.

El Grupo ha adoptado las medidas oportunas en relación con la protección y mejora del medio ambiente y la minimización, en su caso, del impacto ambiental que provoca su actividad, cumpliendo con la normativa vigente al respecto.

Durante el ejercicio 2023 se han incurrido en gastos de esta naturaleza por importe de 1.153 miles de euros (1.720 miles de euros en 2022), según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2023	2022
Gestión y tratamiento de aguas residuales	2	103
Gestión y tratamiento de suelos	83	49
Gestión y tratamiento de residuos peligrosos	522	729
Gestión y tratamiento de residuos varios	99	71
Provisión otras responsabilidades medioambientales	444	765
Otros	3	3
	1.153	1.720

Los gastos en los que se incurren se deben principalmente a cuatro tipos de actuaciones asociadas a la gestión de la contaminación de terrenos en diferentes bases de mantenimiento:

- Caracterización de suelos: investigaciones cuyo objeto es determinar si existe contaminación de suelos o aguas subterráneas. Incluyen las siguientes fases:

  - Investigaciones para identificar la existencia de contaminantes en concentraciones superiores a los niveles genéricos de referencia establecidos por la normativa.

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

  - Análisis de riesgos para determinar, allí donde se superan los niveles genéricos de referencia, si suponen un riesgo inaceptable para la salud humana o el medio ambiente, teniendo en cuenta las vías

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

de exposición y los usos previstos. La existencia de este riesgo implica la declaración del suelo como contaminado.

- Descontaminación: remediación de los problemas de contaminación en los lugares donde el análisis de riesgos ha determinado que existen riesgos inaceptables, con el objeto de alcanzar niveles de contaminación compatibles con el uso.

- Control y seguimiento: actuaciones de vigilancia de la calidad del suelo y del agua subterránea que se realiza en suelos potencialmente contaminados o en los que ya se ha realizado la descontaminación.

- Eliminación de focos: actuaciones orientadas a eliminar las fuentes de contaminación de suelos o aguas subterráneas, mediante la retirada de instalaciones o el establecimiento de las medidas necesarias para evitar la movilización de las sustancias contaminantes hacia el suelo.

El enfoque adoptado por el Grupo con respecto a la provisión Actuaciones medioambientales (véase nota 16) es la adaptación anual a los resultados y a las planificaciones de los trabajos de descontaminación desarrollados y pendientes de ejecutar, incluyendo en su caso, ampliaciones progresivas de los pedidos y de la provisión.

Durante 2023 se han acometido trabajos de caracterización y de descontaminación de suelos, por importe de 781 miles de euros (457 miles de euros en 2022), manteniéndose 868 miles de euros a corto plazo para actuaciones a realizar en 2023 (1.168 miles de euros en 2022 para actuaciones a realizar en 2022) y otras actuaciones previstas, netas de actualización financiera, por otros 864 miles de euros a largo plazo (917 miles de euros en 2022) (véase nota 14), todos ellos planificados en el ámbito del Plan de Actuación (2016-2020), procedente del que originalmente se instrumentó para el periodo 2008-2013, y que ha seguido siendo complementado con estudios propios referidos a este tipo de actuaciones.

A lo largo de 2023, Renfe Ingeniería y Mantenimiento ha abordado, en colaboración con Emgrisa, un servicio integral de consultoría ambiental, gestión de la problemática y desarrollo y seguimiento de las mejores soluciones para confeccionar un nuevo plan de actuación que dé cobertura a los años venideros.

Asimismo, al cierre de ejercicio no existían activos de importancia dedicados a la protección y la mejora del medioambiente, ni subvenciones de naturaleza medioambiental. Sin embargo, se han efectuado inversiones sobre los activos existentes orientadas al aumento de la eficiencia, tanto energética como tecnológica, por renovación de alumbrado y adecuación de vertidos por un importe de 2.489 miles de euros (2.301 miles de euros en 2022).

31. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar

(a) Ingresos por Arrendamientos Operativos
Los grupos más significativos por este concepto han sido:

	Miles de euros	
	2023	2022
Alquileres de locales, espacios, naves e instalaciones	17.609	13.940
Alquileres de material rodante y otra maquinaria	2.656	1.859
Alquileres de aparcamientos	229	230
Otras operaciones	-	18
	20.494	16.047

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

(b) Gastos por Arrendamientos Operativos

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	4.098	1.726
Alquileres Software Informáticos	10.711	10.746
Alquileres Líneas Telefónicas	3.380	3.291
Cánones por Derecho de Circulación	112	3.006
Alquileres de edificios y locales	7.940	7.797
Alquileres de vagones y locomotoras	3.750	1.601
- Otros	3.157	1.687
	33.148	29.854

32. Negocios conjuntos

Al cierre del ejercicio, atendiendo a la forma que adopta el negocio conjunto, la participación que el Grupo mantiene en este tipo de inversiones es la siguiente:

Explotaciones controladas conjuntamente	2023	2022
	% participación	% participación
UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA)	50%	50%
UTE ECO CARGO	50%	50%
UTE TERMINAL DE MÉRIDA	50%	50%
UTE MANIOBRAS SAV	50%	50%
UTE CONSTANTI 2	33%	33%
UTE GRANOLLERS	33%	33%
UTE MANIOBRAS IRUN	50%	50%
UTE SILO	50%	50%
UTE LC	50%	50%

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

UTE TILO MADRID ABROÑIGAL (TMA)

Se constituyó el 8 de octubre de 2014, con domicilio social en calle Méndez Álvaro nº 84, 28053, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión de servicios y comercialización en el centro logístico ferroviario de Madrid Abroñigal". Más concretamente, la realización de los servicios de manipulación de Unidades de Transporte Intermodal a riesgo y ventura.

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

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

UTE ECO CARGO

Se constituyó el 30 de julio de 2015, con domicilio social en Rua do Paseo 25, entresuelo, 32003, Ourense, constituyendo su objeto exclusivamente, mediante la colaboración entre las empresas integrantes de esta UTE, el desarrollar y ejecutar a favor de "Sociedad Galega de Medio Ambiente, S.A." (en adelante SOGAMA) el contrato para la prestación del "Servicio integral de transporte combinado de residuos urbanos desde las plantas de transferencia hasta el complejo medioambiental de Cerceda y al vertedero de Areosa". Durante 2022, el Grupo incrementó su porcentaje de participación en la UTE un 10%.

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

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

UTE TERMINAL DE MÉRIDA

Se constituyó el 2 de noviembre de 2017, con domicilio social en Avenida Ciudad de Barcelona, nº4, 28007, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente, la ejecución del contrato "Gestión de servicios y comercialización en la terminal de transporte de mercancías de Mérida (Badajoz)". En 2023 esta UTE ha entrado en fase de disolución.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

UTE MANIOBRAS SAV

Se constituyó el 27 de noviembre de 2017, con domicilio social en la Terminal de Contenedores de Madrid Abroñigal, Calle Méndez Álvaro, nº 84, 28053, Madrid, constituyendo su objeto exclusivamente la ejecución del contrato "Gestión de servicios de maniobras y otros relacionados con las operaciones del tren en las terminales de transporte de mercancías Madrid-Abroñigal/Santa Catalina y de Vicálvaro Mercancías".

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

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

UTE TERMINAL CONSTANTI 2

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

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

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

UTE TERMINAL GRANOLLERS

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

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

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

UTE MANIOBRAS IRÚN

Se constituyó el 11 de junio de 2020, con domicilio social en la Calle Musgo, nº1, 28023, Madrid, constituyendo su objeto la ejecución del contrato de gestión de servicios de maniobras y otros relacionados con las operaciones del tren en la terminal de transporte de mercancías de Irún.

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

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

UTE SILO

Se constituyó el 6 de agosto de 2010, entre las sociedades de Logirail, S.A. y ArcelorMittal Siderail, S.A., con domicilio fiscal en Gijón, Edificio Dirección Financiera de la Factoría de ArcelorMittal Gijón, constituyendo su objeto la prestación de servicios de gestión ferroviarios y logísticos para ArcelorMittal mediante distintos contratos. El 10 de junio de 2022, con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2022, Logirail cede su participación a el Grupo.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

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

UTE LC

UTE constituida entre las sociedades de Logirail, S.M.E., S.A. y Construrail, S.A. con domicilio fiscal en paseo de la Castellana 140, planta 12, 28046 de Madrid, y cuyo objeto principal es la logística ferroviaria. El 19 de mayo de 2022, con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2022, Logirail cede su participación a el Grupo.

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

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

La aportación de las Uniones Temporales de Empresas a los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 y 2022 han sido los siguientes:

	Miles de euros	
Balance	2023	2022
Inmovilizado material	667	982
Cuentas a cobrar	3.525	3.695
Periodificaciones	284	321
Tesorería	2.212	1.881
Reservas y resultados	(73)	61
Proveedores	(4.573)	(4.208)
Préstamos	(488)	(729)
	(1.554)	(2.003)

	Miles de euros	
Cuenta de pérdidas y ganancias	2023	2022
Ventas	17.687	18.240
Gastos de personal	(1.559)	(1.472)
Servicios exteriores	(15.699)	(16.497)
Amortizaciones	(320)	(318)
Resultado financiero	(36)	(14)
Otros resultados		-
	73	(61)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

33. Información segmentada

A continuación, se presenta la información por segmentos de la actividad del Grupo Renfe para el ejercicio 2023:

Miles de euros

	Segmentos					
Conceptos	VIAJEROS	MERCANCÍAS	INGENIERÍA	ALQUILER	HARAMAIN	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	1.673.936	216.209	486.880	15.439	45.786	2.438.250
- Clientes externos	1.672.566	216.209	31.662	14.917	45.786	1.981.140
- Intersegmentos	1.370	-	455.218	522	-	457.110
Aprovisionamientos	(21.518)	(18.369)	(84.422)	-	-	(124.309)
Gastos de personal	(755.721)	(79.693)	(180.579)	(760)	(24.797)	(1.041.550)
Amortización del inmovilizado	(325.858)	(23.126)	(25.043)	(4.032)		(378.060)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(9.733)	1.307	(2.876)	46	-	(11.256)
- Corrientes	(8.182)	940	(5.280)	41	-	(12.481)
- No corrientes	(1.551)	367	2.404	5		1.225
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	(30.496)	(29.952)	(21.078)	4.218	(1.114)	(78.422)
Ingresos financieros	30.905	1.835	13.771	1.168	-	47.679
Gastos financieros	(63.738)	(7.126)	(5.087)	-	(332)	(76.283)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(63.273)	(35.244)	(12.442)	5.386	(1.446)	(107.019)
Activos del segmento	8.218.670	581.318	808.425	88.273	293.401	9.990.087
Pasivos del segmento	6.335.182	594.151	695.039	6.419	159.622	7.790.413
Flujos netos de efectivo de las actividades de						
- Operación	(129.471)	(12.058)	(3.491)	3.981	-	(141.039)
- Inversión	(372.260)	(36.018)	(51.735)	(3.981)	-	(463.994)
- Financiación	500.316	49.021	55.113	-	-	604.450
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	488.720	34.443	57.287	3.147	-	583.597

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas

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

	Miles de euros					
	Segmentos					
Conceptos	VIAJEROS	MERCANCÍAS	INGENIERÍA	ALQUILER	HARAMAIN	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	1.949.800	224.972	454.616	15.646	30.990	2.676.024
- Clientes externos	1.949.018	224.972	23.873	15.602	30.990	2.244.455
- Intersegmentos	782	-	430.743	44	-	431.569
Aprovisionamientos	(25.040)	(12.307)	(77.279)	-	-	(114.626)
Gastos de personal	(702.834)	(73.520)	(179.573)	(657)	(22.748)	(979.332)
Amortización del inmovilizado	(322.582)	(22.615)	(24.111)	(4.440)	-	(373.748)
Pérdidas, deterioros y variación de provisiones	(453)	27	(79)	-	-	(505)
- Corrientes	(2.449)	27	(79)	-	-	(2.501)
- No corrientes	1.996	-	-	-	-	1.996
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	(33.705)	(35.304)	(30.285)	4.977	(11.624)	(105.941)
Ingresos financieros	6.295	1.656	10.364	120	9.936	28.371
Gastos financieros	(26.680)	(2.177)	(1.631)	-	(768)	(31.256)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(52.806)	(40.138)	(21.426)	4.920	(2.455)	(111.905)
Activos del segmento	7.981.506	529.362	752.840	83.342	245.645	9.592.695
Pasivos del segmento	6.084.054	525.469	630.459	5.494	96.742	7.342.218
Flujos netos de efectivo de las actividades de						
- Operación	317.423	(34.663)	60.950	8.920	-	352.630
- Inversión	(562.354)	(30.624)	(42.687)	(8.920)	-	(644.585)
- Financiación	246.284	64.763	(18.099)	-	-	292.948
Adquisiciones de activos no corrientes en el ejercicio	319.414	34.608	37.047	397	-	391.466

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

34. Hechos posteriores

En sesión extraordinaria del Consejo de Administración de la EPE Renfe Operadora, celebrada el 12 de enero de 2024, se aprobó una nueva organización en el seno de la compañía para transformar el Grupo Renfe durante los próximos años, en el marco del Plan Estratégico 2028, con el objetivo puesto en mejorar la competitividad, progresar hacia una gestión más eficiente, optimizar los recursos y garantizar la sostenibilidad de los negocios del Grupo.

Para ello, el modelo de gestión y organización Renfe28, que el Presidente Raül Blanco presentó al Consejo de Administración, utilizará como palancas más importantes la innovación y la digitalización (herramientas que contribuirán a mejorar nuestro posicionamiento competitivo en todas las actividades), sobre la base de la confianza en las personas (clientes y profesionales), con los siguientes objetivos:

Impulsar los Servicios Públicos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia.

En 2024 se van a empezar a recibir los primeros trenes encargados a la industria fabricante, de forma que, en el marco de este Plan Estratégico, antes de 2028, se puede contar con 406 nuevos trenes de Servicios Públicos y, en consecuencia, con la flota de trenes más moderna de Europa en este segmento. Este enorme esfuerzo inversor debe servir para conseguir un reconocimiento excelente por parte de nuestros clientes y, en consecuencia, consolidar a nuestra compañía como el operador de referencia, cara a la futura liberalización de estos servicios, liberalización que, en cualquier caso, se va a producir antes de 2033.

Liderar el mercado de los servicios de Alta Velocidad ya liberalizados y en donde ya se compite con un operador francés y otro con capital italiano.

La próxima puesta en marcha de los trenes de las series 106 y 107 va a servir para mejorar la oferta Renfe en el mercado de larga distancia. Renfe va a reestructurar este negocio sobre la base de la innovación y la digitalización, para consolidarse como el operador líder, ganar cuota de mercado y con el objetivo de convertirse en referente del sector para los clientes.

Consolidar Renfe Mercancías como un operador logístico integral.

Renfe va a profundizar en un modelo de gestión en el que, de la mano de un socio y en consenso con los agentes sociales, mejore el equilibrio financiero y asegure la sostenibilidad futura de la actividad y la creciente confianza de los clientes en su oferta.

Transformar Renfe Ingeniería y Mantenimiento para mejorar todos sus procesos de producción, utilizando como palanca básica la digitalización.

La recepción de nuevos trenes de Alta Velocidad y en los Servicios Públicos, todos ellos dotados de última tecnología, debe servir de palanca para reestructurar el área industrial, un área que tiene presencia en todo el territorio peninsular, que genera empleo directo e indirecto y que tiene conexión directa con los proyectos más innovadores de los fabricantes de trenes en España. En Ingeniería y Mantenimiento, toda la gestión del cambio cultural va a residir en los profesionales, fundamentales para hacer de nuestra oferta la más atractiva del mercado. Se transfiere la función de ingeniería a esta sociedad como su acervo principal, llevando a cabo un cambio de su denominación.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Incrementar la presencia de Renfe en otros mercados en todo el mundo, aprovechando procesos de liberalización ferroviaria tanto en los servicios de larga distancia como en servicios públicos de Cercanías.

Cara al Plan Renfe28, se va a profundizar en este modelo de gestión para incrementar el volumen de negocio y ser referente en otros países en todo el mundo, tanto en líneas de larga distancia como en servicios públicos que puedan lanzar a licitación las autoridades regionales titulares de los mismos.

Impulsar las estructuras de Buen Gobierno empresarial.

En todos las áreas y sociedades del grupo acorde al tamaño, responsabilidad y liderazgo que corresponde.
La esencia de la transformación de su modelo de gestión, además, residirá en las personas: los clientes, que valoran el servicio y deciden cuál será su operador ferroviario de referencia, y los profesionales, que deben poner en marcha el modelo para convertirnos en referente nacional e internacional.

Los cambios organizativos aprobados se concretan en:

- Reestructurar la actual Dirección General de Desarrollo y Estrategia en una Dirección General de Innovación, Sostenibilidad y Transformación Digital (que son las palancas vertebradoras del Plan Renfe28). De esta forma, las funciones de Estrategia y Estudios pasan a integrarse en la Dirección General Adjunta de Presidencia, y la gestión de los fondos europeos, en la Dirección General Económico-Financiera. El área de Ingeniería pasará a integrarse en Renfe Fabricación y Mantenimiento, que se transforma en Renfe Ingeniería y Mantenimiento.

- Consolidar Renfe Internacional como una Sociedad Anónima 100% Grupo Renfe, con una permanente vocación de búsqueda de negocio en otros países y con una organización más potente.

- Convertir la actual Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos en una nueva Dirección General de Organización y Talento, que ponga el foco en el impulso a la gestión de personas, en la búsqueda de talento interno y externo, y en la renovación de la plantilla, que está viviendo en este momento el cambio generacional más importante de su historia.

- En relación con esto, se integran en la Dirección General de Negocios y Operaciones todos los elementos relacionados con la Seguridad (Seguridad en la Circulación, Seguridad en las Operaciones, Seguridad Ciudadana y Protección Civil, Ciberseguridad y Seguridad de los Trabajadores), de manera que los negocios nacionales de transporte de viajeros, de mercancías y los de Ingeniería y Mantenimiento y Alquiler de Material Rodante puedan desarrollar estas funciones directamente en todos sus procesos.

Ámbito de RENFE-Operadora - HARAMAIN

RENFE-Operadora tiene entre sus responsabilidades la gestión y desarrollo del denominado “Proyecto Haramain High Speed Rail” (desarrollo de la alta velocidad en Arabia Saudí entre Medina y La Meca), cuya adjudicación a un consorcio hispano-saudí se formalizó en enero de 2012 por un importe de 6.736 millones de euros, y cuyo alcance incluye la construcción de la superestructura, el suministro del material rodante, la puesta en servicio y la operación ferroviaria, así como el mantenimiento de la línea y del material.

En el citado consorcio participan catorce empresas, 12 españolas y 2 saudíes, y de las 12 españolas 3 son públicas (Renfe, ADIF e INECO) y el resto privadas.

El proyecto Haramain se encuentra dividido en dos fases: una primera denominada fase de construcción, CAPEX, en la que RENFE-Operadora ha participado fundamentalmente con la construcción de los talleres de mantenimiento, así como en la selección y formación del personal necesario para el desarrollo de la siguiente fase; y una segunda denominada fase de operación, OPEX, en la que se está llevando a cabo la operación de los trenes y explotación comercial de los servicios de viajeros de la citada línea establecida en el contrato principal.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Antes del comienzo de la segunda fase se realizaron determinados trabajos no previstos en el contrato inicial y se inició la explotación limitada del servicio, bajo la denominación de CPS1, con el acuerdo de todas las partes.

El 31 de marzo de 2021 se inició la explotación de los servicios de la fase OPEX, que han continuado durante el ejercicio 2023 con muy buenos resultados en cuanto al número de viajeros transportados e indicadores de calidad del servicio.

Según el contrato principal, su duración en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros (fase OPEX). Adicionalmente, se establece un periodo reducido por el que el gobierno saudí tiene el derecho a terminar el contrato al final del séptimo año, siempre que notifique esta intención antes del final del sexto año, y un periodo extendido por el que las partes tienen derecho a negociar una extensión adicional de 5 años, para la cual el Consorcio debe presentar sus condiciones económicas entre 18 y 12 meses antes de la terminación del plazo inicial de 12 años.

Los ingresos del proyecto se han estimado desde su inicio en función del grado de avance, considerando ambas fases del proyecto de forma conjunta.

En fechas recientes, el Cliente ha solicitado una reorganización del Consorcio, lo que viene a significar la cancelación anticipada del contrato actual. A tal efecto, tanto el Cliente como la SSTPC, con el visto bueno de todos los miembros del Consorcio, han llegado a un principio de acuerdo, pendiente de ratificar por todas las partes, por el que se cambiaría la composición de los socios del Consorcio, con el fin de simplificar la toma de decisiones en su seno.

Según las fechas establecidas en el mismo, el nuevo contrato debería formalizarse en abril del 2024, previéndose que el nuevo "operador" comience con la prestación del servicio en junio de 2024. Estas fechas pueden ser, no obstante, extendidas de común acuerdo, y a juicio de Renfe se considera como más probable y realista que el nuevo operador comience la prestación de tales servicios hacia finales de 2024.

Atendiendo a lo anterior, y para la formulación de las cuentas del ejercicio 2023, se ha considerado que el contrato actual finalizará a finales del año 2024, momento a partir del cual comenzaría un nuevo contrato.

Por ello, la imputación de ingresos en 2023 por el método de grado de avance se ha efectuado considerado un año adicional (hasta 31 de diciembre de 2024) bajo el contrato actual y la liquidación de la sociedad CEAVMM.

Estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible hasta la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales. Cualquier acontecimiento futuro no conocido a la fecha de su elaboración, podría dar lugar a modificaciones (al alza o a la baja), lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

Ámbito de Renfe Viajeros

El 11 de marzo de 2024 el Pleno de la Comisión Mixta de Transferencias Administración del Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, ha adoptado el Acuerdo de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías en dicha Comunidad. El traspaso de funciones objeto de este Acuerdo tendrá efectividad desde la entrada en vigor del Acuerdo de subrogación de la Comunidad Autónoma del País Vasco en la posición contractual de la Administración del Estado en el actual contrato de servicio público con Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. Dicho Acuerdo de subrogación deberá suscribirse en el plazo de seis meses desde la publicación del Acuerdo de traspaso en el "Boletín Oficial del Estado" y en el "Boletín Oficial del País Vasco".

En cuanto al efecto en Renfe Viajeros, el acuerdo complementario número 2 al citado Acuerdo de traspaso contiene las siguientes disposiciones: a) La Comunidad Autónoma del País Vasco se subrogará en los derechos y obligaciones de la Administración del Estado en el contrato suscrito entre la Administración del Estado y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. actualmente en vigor, tal y como recoge la cláusula 16.ª del mismo y b) La Comunidad Autónoma del País Vasco se compromete a que Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. sea el proveedor de

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

los servicios afectados por el traspaso, sometidos a obligaciones de servicio público, hasta la finalización del contrato vigente y sus posibles prórrogas, evitando la aplicación de los mecanismos previstos en el contrato para su rescisión anticipada.

Por otra parte, en cuanto a lo que se refiere a los servicios declarados obligación de servicio público prestados por Renfe Viajeros en la Comunidad de Cataluña, se han creado diferentes grupos de trabajo para estudiar el traspaso.

Ámbito de Renfe Ingeniería y Mantenimiento

El área de Ingeniería de Renfe estaba incluida en RENFE-Operadora hasta el cierre del ejercicio 2023. Con motivo de la reunión del Consejo de Administración del 12 de enero de 2024, esta área ha pasado a integrarse en Renfe Fabricación y Mantenimiento, que, con este motivo, se ha transformado en Renfe Ingeniería y Mantenimiento

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Anexo I

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2023

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Saldo al 1 de enero	Adquisiciones	Bajas	Ingresos y gastos reconocidos en PyG	Participación en ingresos y gastos	Dividendos cobrados	Dividendos a cuenta	Traspasos y otras operaciones	Saldo al 31 de diciembre
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.462	-	-	4.607	-	(3.105)	-	-	6.964
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	5.417	-	-	4.656	-	(2.095)	(3.872)	741	4.847
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.625	-	-	1.078	-	(927)	-	-	3.776
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	8.018	-	-	2.896	-	(1.954)	-		8.960
Elipsos Internacional, S.A.	1.008	-	(1.008)	-	-	-	-	-	-
Construrail, S.A.	1.022	-	-	17	-	(44)	-	-	995
ConteRail, S.A.	1.255	-	-	48	(5)	(81)	-		1.217
Alfil Logistics, S.A.	8.718	-	-	(4.229)	-	(320)	-	-	4.169
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transporte,	3.268	-	-	433	-	-	-	-	3.701
Railsider logística Ferroviaria, S.A.	15.015	-	-	2.748	-	(1.225)	-	(449)	16.089
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	7.244	-	-	2.517	-	(1.945)	-		7.816
CEAMM	16	-	-	-	-	-	-	-	16
EUROFIMA (European Company for the Financing of Railroad)	81.057	-	-	1.440	668	(94)	-		83.071
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	3.908	7.840	-	(1.455)	-	-	-	-	10.293
Imotion Analytics, S.L.		1.600	-	47	-	-	-	-	1.647
Leo Express Global, A.S.	7.349	-	-	117	51	-	-	227	7.744
	152.382	9.440	(1.008)	14.920	714	(11.790)	(3.872)	- 519	161.305

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Anexo I

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Detalle y Movimiento de Participaciones puestas en Equivalencia por Sociedad en 2022

(Expresado en miles de euros)

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2023

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
Renfe Viajeros S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario	RENFE-Operadora	100	100	2.373.549
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario	RENFE-Operadora	100	100	376.882
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	RENFE-Operadora	100	100	188.966
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	RENFE-Operadora	100	100	65.481
Renfe Proyectos Internacionales S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid		RENFE-Operadora	100	100	9.097
Renfe of America LLC	Texas. USA	Diseño y desarrollo de transporte ferroviario	Renfe Proyectos Internacionales S.M.E., S.A.	100	100	504
Logirail S.M.E., S.A.	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías, Renfe Viajeros Renfe Ingeniería. y Mantenimiento.		100	17.098
Pecovasa Renfe Mercancías,S.M.E, S.A.	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías		85,45	9.425
						3.041.002
Empresas asociadas:						
Alfil Logistics, S.A.	Calle Ríos Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías		40,00	1.541
Construrail, S.A.	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías		49,00	973
EUROFIMA	Basel, Suiza	Servicios financieros.	RENFE-Operadora	5,22	5,22	4.158
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	36,36	43,23	1.916
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	RENFE-Operadora	26,90	26,90	16
Imotion Analytics, S.L.	Calle D'Esteve Terradas, 1. Castelldefels, Barcelona	Servicios tecnológicos	RENFE-Operadora		20,00	1.600
						10.204

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2023

(Expresado en miles de euros)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Empresas multigrupo:

Leo Express Global, A.S.	Praga, República Checa	Transporte ferroviario	Renfe Proyectos Internacionales S.M.E., S.A.	50,00		50,00	7.592
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Alcázar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y air acondicionado	Renfe Ingeniería y Mantenimiento			50,00	-
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	Ctra, Molino 8 - Ventas, Irún Guipúzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías		-	49,00	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ºA Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento		-	49,00	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento		-	49,00	2.688
Erion, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento		-	49,00	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A.	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento		-	49,00	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento		-	49,00	7.134
Tarvia Mantenimiento Ferroviasrio, S.A.	Calle las Norias, 92, Majadahonda, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento				11.760
Conte Rail, S.A.	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías		-	50,00	636
							68.633
							3.119.839

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2022

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa + indirecta	Valor neto de la participación
Empresas del grupo:						
Renfe Viajeros S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	RENFE-Operadora	100	100	2.373.549
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Transporte ferroviario.	RENFE-Operadora	100	100	376.882
Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Mantenimiento de material rodante	RENFE-Operadora	100	100	188.966
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.	Avda. Pío XII, 110, Madrid	Alquiler de material ferroviario	RENFE-Operadora	100	100	65.481
Renfe of America LLC	Texas. USA	Diseño y desarrollo de transporte ferroviario	RENFE-Operadora	100	100	444
Logirail S.M.E., S.A.	Avda. General Perón, 29 4º planta, Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías, Renfe Viajeros Renfe F. y M.	-	100	17.097
Pecovasa Renfe Mercancías, S.A.	C/ Ayala, 6. Madrid	Servicios logísticos y de transporte.	Renfe Mercancías	-	85,45	9.425
						3.031.844
Empresas asociadas:						
Alfil Logistics, S.A.	Calle Ríos Rosas, 44 Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	40	1.541
Construrail, S.A.	Calle Orense, 11 planta 2ª Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	973
EUROFIMA	Basel, Suiza	Servicios financieros.	RENFE-Operadora	5,22	5,22	4.158
Sociedad de Estudios y Explotación de Material de Transportes, S.A.	Calle Musgo, 1 Urb La Florida, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	36,36	43,23	1.916
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	Paseo de la Castellana, 66 Madrid	Diseño y desarrollo transporte ferroviario.	RENFE-Operadora	26,9	26,9	16
						8.604

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL

RENFE-Operadora y sociedades dependientes

Información de sociedades dependientes, asociadas y multigrupo en 2022

(Expresado en miles de euros)

Sociedad	Domicilio Social	Actividad	Sociedad del grupo titular	% participación directa	% participación directa+indirecta	Valor neto de la participación
Empresas multigrupo:						
Leo Express Global, A.S.	Praga, República Checa	Transporte ferroviario	RENFE-Operadora	50	50	7.592
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Alcázar de San Juan, Ciudad Real	Diseño y fabricación de sistemas electrónicos y air acondicionado	Renfe Ingeniería y Mantenimiento		50	-
Railsider Logística Ferroviaria S.A.	Ctra, Molino 8 - Ventas, Irún Guipúzcoa	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	49	28.295
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 8 1ºA Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento	-	49	4.906
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento	-	49	2.688
Erión, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento	-	49	818
Irvia mantenimiento ferroviario, S.A.	Calle Caléndula 93, Alcobendas, Madrid	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento	-	49	4.804
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Calle Antonio Cabezón, S/N	Mantenimiento de material rodante	Renfe Ingeniería y Mantenimiento	-	49	7.134
Elipsos Internacional S.A.	Calle Alberto Aguilera, 7, Madrid	Transporte ferroviario	Renfe Viajeros	-	50	252
Conte Rail, S.A.	Camino del Puerto, 1, Coslada (Madrid)	Transporte ferroviario	Renfe Mercancías	-	50	636
						57.125
						3.097.573

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MKQ47XR46KFBPV6449GVMEQL2EA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2023

GRUPO RENFE-OPERADORA

MARZO 2024

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

INDICE

1. INTRODUCCIÓN…….....1

2. PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN……..……..……..…….3

3. DATOS CONSOLIDADOS DEL GRUPO RENFE-OPERADORA……..…… ..4

3.1. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES…….....4

3.2. ACTIVIDAD DE I+D+I…….……10

3.3. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS……..…….14

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA……16

4.1. INTRODUCCIÓN……..……16

4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES……..….18

4.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión…….21

4.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…….24

4.3. INVERSIONES…….25

4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE – Operadora……...26

4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN……..……29

5. RENFE VIAJEROS, S.M.E, S.A…….....30

5.1. INTRODUCCIÓN…….....30

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES…….....34

5.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión…….41

5.2.2. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Público…….....47

5.2.3. Cuenta de Resultados de Gestión. Servicio Comercial……61

5.2.4. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…..….67

5.3. INVERSIONES…….……68

5.4. CALIDAD DEL SERVICIO…….....70

5.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN……...…77

5.6. Anexo I Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros, S.M.E., S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público)……..…… ……...78

6. RENFE MERCANCÍAS, S.M.E., S.A.…… …… …….…….……..80

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.1. INTRODUCCIÓN……..……..……..80

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES…….....83

6.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión…….....86

6.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión……95

6.3. INVERSIONES…….……96

6.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR RENFE MERCANCÍAS, S.M.E., S.A. S.A…….....98

6.5. NEGOCIOS CONJUNTOS…….100

6.6. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN…….105

7. RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO S.M.E., S.A…….….106

7.1. INTRODUCCIÓN…….....106

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES…….....109

7.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……...111

7.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión…….114

7.3. INVERSIONES……...115

7.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, S.M.E S.A……...117

7.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN…….121

8. RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, S.M.E., S.A……122

8.1. INTRODUCCIÓN…….....122

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES…….....124

8.2.1. Cuenta de Resultados de Gestión……..126

8.2.2. Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados Gestión……..129

8.3. INVERSIONES……...130

8.4. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN…….……131

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO …… ……..132

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1. INTRODUCCIÓN

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (en adelante RENFE-Operadora, la Entidad o la Entidad Dominante) fue creada el 1 de enero de 2005 por la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF 39/2003), como organismo público dependiente de la Administración General del Estado (en adelante AGE), de los que actualmente se encuentran regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante Ley 40/2015).

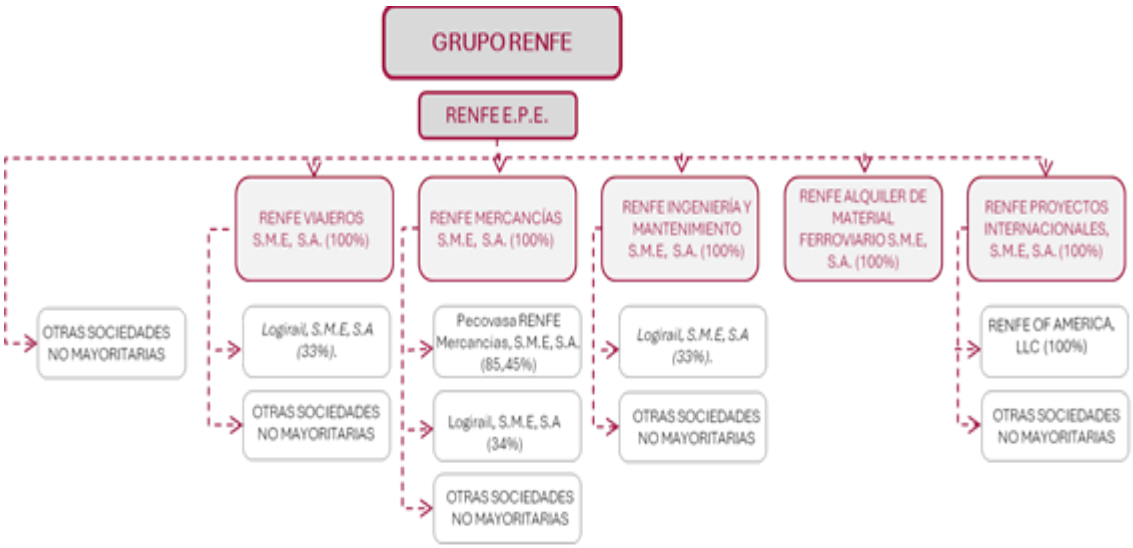
El actual Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe o el Grupo) surge tras la aplicación de los artículos 1 y 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

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

De forma resumida, la organización puesta en marcha implicó la creación de cuatro sociedades mercantiles estatales cuyo capital pertenece íntegramente a RENFE-Operadora, que mantiene su naturaleza jurídica de Entidad Pública Empresarial. La Entidad es dominante del Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe o el Grupo)

El Consejo de Ministros autorizó, con fecha 14 de febrero de 2023, la creación de la sociedad Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., cuyo capital es propiedad 100% de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora y cuyo principal objetivo es reforzar la búsqueda activa de oportunidades de negocio en terceros países y estructurar el área de internacional.

El actual esquema societario se presenta de manera resumida en el siguiente gráfico:



Como se ha señalado, la actual RENFE-Operadora quedó constituida como cabecera del Grupo de sociedades que se citan y cuyo perímetro de consolidación contable se presenta en el siguiente punto de este informe.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En este nuevo modelo, el objetivo primordial de la Entidad es el de asegurar la coordinación y la asignación de una manera eficiente de los recursos públicos, actuando como matriz del Grupo y desempeñando funciones corporativas y de servicios, además de gestionar la tenencia de las participaciones en las nuevas sociedades, tal y como se detalla en el correspondiente punto de este informe.

Estado de Información no financiera

El estado de información no financiera del Grupo RENFE-Operadora se presenta para su aprobación en documento aparte junto con las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión Consolidados del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes, y será publicado, junto con el resto de los documentos, en la página web www.renfe.com una vez aprobadas las cuentas del ejercicio.

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

2. PERIMETRO DE CONSOLIDACIÓN

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora tiene participación en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:

Sociedad o Entidad participada	Consolidación	Ámbito
Renfe Viajeros S.M.E., S.A.	Grupo	E.P.E.
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	Grupo	E.P.E.
Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.M.E., S.A.	Grupo	E.P.E.
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.	Grupo	E.P.E.
Renfe of America LLC	Grupo	Proyectos Internacionales
Renfe Proyectos Internacionales S.M.E., S.A.	Grupo	E.P.E.
Logirail SME, S.A.	Grupo	Mercancías/ Viajeros/ Ingeniería y Mantenimiento
Pecovasa Renfe Mercancías SME, S.A.	Grupo	Mercancías
Leo Express Global, A.S.	Multigrupo	Proyectos Internacionales
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Ingeniería y Mantenimiento
Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Ingeniería y Mantenimiento
Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Ingeniería y Mantenimiento
Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Ingeniería y Mantenimiento
Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Ingeniería y Mantenimiento
Albitren Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.	Multigrupo	Ingeniería y Mantenimiento
Tarvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.	Multigrupo	Ingeniería y Mantenimiento
Railsider Logistica Ferroviaria, S.A.	Multigrupo	Mercancías
Conte-Rail, S.A.	Multigrupo	Mercancías
Construrail, S.A.	Asociada	Mercancías
Alfil Logistics, S.A.	Asociada	Mercancías
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (SEMAT)	Asociada	Mercancías
Société Européenne pour le Financement du Matériel Ferroviaire Eurofima (EUROFIMA)	Asociada	E.P.E.
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM)	Asociada	E.P.E.
IMOTION ANALYTICS, S.L.	Asociada	E.P.E.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3. DATOS CONSOLIDADOS DE LA EPE RENFE-OPERADORA

3.1 RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Se detallan a continuación los resultados y principales magnitudes del Grupo Renfe, después de realizar la consolidación de datos correspondientes al cierre de 2023. La cuenta de pérdidas y ganancias consolidada para los ejercicios 2023 y 2022 es la siguiente (datos en miles de euros):

	2023	2022
Importe neto de la cifra de negocios	1.826.871	2.130.758
Trabajos realizados por el grupo para su activo	144.696	137.240
Aprovisionamientos	(115.812)	(116.543)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(100.357)	(96.642)
Trabajos realizados por otras empresas	(14.631)	(20.585)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	(824)	684
Otros ingresos de explotación	2.081.787	1.847.330
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	172.301	141.724
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	1.909.486	1.705.606
Gastos de personal	(1.130.566)	(1.058.427)
Sueldos, salarios y asimilados	(862.317)	(818.636)
Cargas sociales	(276.159)	(252.393)
Provisiones	7.910	12.602
Otros gastos de explotación	(2.491.901)	(2.646.371)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(3.367)	(2.525)
Otros gastos de gestión corriente	(2.488.534)	(2.643.846)
Amortización del inmovilizado	(391.144)	(384.435)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	2.358	932
Excesos de provisiones	1.233	3.754
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(10.370)	(16.944)
Deterioros y pérdidas	-	2.422
Resultados por enajenaciones y otras	(10.370)	(19.366)
Otros resultados	(403)	(40)
Resultado de explotación	(83.251)	(102.746)
Ingresos financieros	30.982	10.858
De participaciones en instrumentos de patrimonio	1.906	966
De valores negociables y otros instrumentos financieros	29.076	9.892
Gastos financieros	(73.568)	(30.497)
Diferencias de cambio	(872)	5.112
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	(11.604)	(8.599)
Deterioros y pérdidas	(11.660)	(8.599)
Resultados por enajenaciones	56	-
Resultado financiero	(55.062)	(23.126)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	14.920	18.722
Resultado antes de impuestos	(123.393)	(107.150)
Impuestos sobre beneficios	17	(426)
Resultado del ejercicio	(123.376)	(107.576)
Resultado atribuido a socios externos	120	(27)
Resultado atribuido a la sociedad dominante	(123.496)	(107.549)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La caída de los ingresos del ejercicio 2023 respecto del año 2022 se refleja la siguiente tabla comparativa:

	Miles de euros	
	2023	2022
Ingresos de viajeros por venta de títulos de transporte		
Servicio Comercial		
AVE-Larga Distancia	1.257.403	1.331.788
Operaciones internacionales	12.676	-
	1.270.079	1.331.788
Obligación de Servicio Público		
Cercanías y Media Distancia de Madrid	32.377	146.439
Cercanías y Media Distancia de Cataluña	59.519	131.965
Resto de Cercanías y Media Distancia	231.350	273.209
	323.246	551.613
	1.593.325	1.883.401
Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento	208.662	216.476
Ingresos por alquiler de material ferroviario y otros conceptos	24.884	30.881
Total importe neto de la cifra de negocios	1.826.871	2.130.758

La partida "otros ingresos de explotación", recoge fundamentalmente el importe de las subvenciones recibidas por servicios de transporte ferroviario de interés público que suponen 1.909 millones de euros sobre el total de 2.082 millones de euros que componen el saldo de dicha partida.

Los gastos de personal se sitúan en 1.131 millones de euros, para una plantilla media de 19.420 empleados para el conjunto del ejercicio frente a los 18.473 empleados de 2022.

En el ejercicio 2023, conforme a los acuerdos alcanzados, y las condiciones establecidas por el II Convenio Colectivo del Grupo Renfe y confirmadas por el III, así como las autorizadas por los distintos organismos competentes, se ha puesto en marcha el Plan de Desvinculaciones Voluntarias y el Plan de Jubilaciones Parciales para el ejercicio 2024, habiéndose ejecutado los correspondientes al ejercicio anterior.

Los otros gastos de explotación han supuesto en el ejercicio un importe de 2.492 millones de euros, suponiendo una reducción frente al año anterior del 5,8%. Las partidas más significativas incluidas en este epígrafe son los cánones ferroviarios, el mantenimiento de trenes con la industria particular y la energía de tracción. De ellos, el concepto más importante se corresponde con los cánones, que ascienden a 1.146 millones de euros.

Las amortizaciones se encuentran en línea con el año anterior.

La caída ya comentada en los ingresos lastra la cuenta, sin embargo, gracias a la contención en determinados gastos el resultado de explotación, si bien negativo, es mejor que en 2022, pasando de unas pérdidas de 102,7 millones de euros en 2022 a unas pérdidas de 83,2 millones en 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Por su parte, el resultado financiero cierra con un resultado negativo de 55 millones de euros, empeorando significativamente sobre el año anterior, debido fundamentalmente al incremento del gasto financiero que pasa de 30,4 millones de euros en 2022 a 73,6 millones de euros en 2023.

La Entidad desde el ejercicio 2013 tributa en el Impuesto sobre Sociedades bajo el régimen de consolidación fiscal regulado en la Ley 27/2014 de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades ("LIS").

El grupo fiscal del que RENFE-Operadora es la entidad dominante está integrado por Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Ingeniería y Mantenimiento, Renfe Alquiler, Renfe Proyectos Internacionales (incorporada desde el ejercicio 2023) y Logirail como sociedades dependientes en las que la Entidad dispone de una participación, directa o indirecta, del 100% de su capital social. Desde el ejercicio 2019, Pecovasa se incorpora al grupo fiscal.

Así, el resultado después de impuestos en el cierre del ejercicio 2023 refleja unas pérdidas de 123.5 millones de euros.

A continuación, y para la entidad y sociedades incluidas a partir del punto 4, se presentan unos cuadros resumen de las principales magnitudes de su actividad:

renfe

DESGLOSE DEL NÚMERO MEDIO DE PERSONAS POR SOCIEDADES

	2023	2022	Variación %	% s/Total Renfe 2023
RENFE Viajeros, S.M.E., S.A.	10.217,9	9.911,2	3,1	63,6
RENFE Mercancías, S.M.E, S.A.	957,4	944,5	1,4	6,0
RENFE Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	3.213,7	3.211,2	0,1	20,0
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.	7,2	6,8	6,2	0,0
RENFE Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.	10,2	0,0	0,0	0,1
Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora	1.655,0	1.556,5	6,3	10,3
T O T A L R E N F E	**16.061,3**	**15.630,1**	**2,8**	**100,0**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

INGRESOS DE TRANSPORTE VIAJEROS Y MERCANCÍAS	2023	2022	Variación (%)
(millones de Euros)			
Servicio Público	320,3	551,7	-41,9
Servicios Comerciales	1.271,8	1.333,1	-4,6
Total mercado de viajeros	1.592,1	1.884,8	-15,5
Mercancías	183,2	202,6	-9,6
TOTAL	**1.775,3**	**2.087,3**	**-14,9**

DEMANDA EN VIAJEROS	2023	2022	Variación (%)
(millones de Viajeros)			
Servicio Público	492,4	407,4	20,9
Servicios Comerciales	30,8	30,0	2,5
TOTAL	**523,2**	**437,4**	**19,6**

DEMANDA EN MERCANCÍAS	2023	2022	Variación (%)
(millones de Toneladas)			
Mercancías	11,8	14,6	-19,4

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

MERCADO DE VIAJEROS	2023	2022	Variación (%)
OFERTA (PKO) : (millones de Plazas - Km)			
Servicio Público	33.456,0	32.375,8	3,3
Servicios Comerciales	19.170,9	18.652,5	2,8
TOTAL	**52.626,9**	**51.028,3**	**3,1**
DEMANDA (PKD) : (millones de Viajeros - Km)			
Servicio Público	13.774,9	10.744,1	28,2
Servicios Comerciales	13.747,3	13.525,4	1,6
TOTAL	**27.522,2**	**24.269,5**	**13,4**
APROVECHAMIENTO (%) (PKD / PKO) (1)			
Servicio Público	41,1	33,2	8,0
Servicios Comerciales	71,2	71,9	-0,7
TOTAL	**52,1**	**47,3**	**4,8**

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

MERCADO DE MERCANCÍAS	2023	2022	Variación (%)
TONELADAS - KM BRUTAS (millones de TKB)	11.453,1	13.507,1	-15,2
TONELADAS - KM NETAS (millones de TKN)	4.383,3	5.493,2	-20,2
APROVECHAMIENTO (%) (TKN/TKB) (1)	**38,3**	**40,7**	**-2,4**

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

renfe

PRINCIPALES MAGNITUDES

KILÓMETROS TREN	2023	2022	Variación (%)
(millones)			
Servicio Público	102,3	99,1	3,2
Servicios Comerciales	55,0	49,8	10,5
Mercancías	13,2	14,9	-11,4
TOTAL	**170,5**	**163,8**	**4,1**

TONELADAS KILÓMETRO BRUTAS	2023	2022	Variación (%)
(millones)			
Servicio Público	**24.149,8**	**23.256,7**	**3,8**
Diésel	2.357,8	2.246,9	4,9
Eléctricas	21.792,0	21.009,8	3,7
Servicios Comerciales	**22.462,4**	**20.928,5**	**7,3**
Diésel	557,0	556,9	0,0
Eléctricas	21.905,4	20.371,6	7,5
Mercancías	**11.453,1**	**13.507,1**	**-15,2**
Diésel	2.038,4	2.792,9	-27,0
Eléctricas	9.414,6	10.714,2	-12,1
TOTAL RENFE OPERADORA	**58.065,2**	**57.692,3**	**0,6**
Diésel	4.953,2	5.596,7	-11,5
Eléctricas	53.112,0	52.095,7	2,0

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3.2. ACTIVIDAD DE I+D+i

La innovación es una palanca clave en el desarrollo de la estrategia del Grupo Renfe, basándose en la búsqueda de las mejores soluciones para incrementar la eficiencia de los procesos en todas las áreas de negocio en las que está involucrada el Grupo.

La matriz del Grupo colabora en la puesta en valor de esta palanca a través de los siguientes proyectos:

TrenLab
TrenLab seleccionó a las startups ganadoras de su quinta convocatoria e iniciaron el proceso de aceleración en el segundo semestre de 2023. Los proyectos seleccionados buscan dar soluciones a los retos propuestos en esta edición, como Digitalización de sistemas de seguridad, Transporte ecológico, Formación con realidad virtual, Optimización de flota y Metaverso en movilidad. Las startups seleccionas acceden a un programa de aceleración personalizado y disponen de hasta 50.000 euros para desarrollar un piloto de su proyecto:

BIM6D: Ganadora del reto "Metaverso en movilidad", propone una experiencia inmersiva destinada a mejorar la experiencia del pasajero y optimizar la gestión interna de Renfe. Mediante modelos tridimensionales de viajes y experiencias virtuales, su tecnología abre posibilidades de profundas transformaciones, por ejemplo, en la forma en que las personas se relacionan con el transporte.

Unblur: Ganadora del reto "Digitalización de Sistemas de Seguridad", ofrece una solución que ayudar a los servicios de emergencia a trabajar de una manera más segura mediante una tecnología sencilla, para desbloquear la respuesta operativa de los servicios de emergencia. Para ello, han desarrollado un software de comando de incidentes diseñado para ayudar a los Mandos Avanzados a lidiar con la saturación y la coordinación en la escena del incidente.

UAP: Ganadora del reto "Transporte ecológico", plantea la instalación de unos dispositivos que ofrecen un alto nivel de eficacia en la purificación del aire y una mejora de la eficiencia energética, un eje clave para impulsar al sector ferroviario como alternativa limpia en transporte. Una tecnología a partir de dinámica de fluidos que aspira, captura, filtra y purifica con gran potencia las partículas suspendidas en el aire fruto de la fricción de la catenaria, las ruedas, los frenos o los gases contaminantes.

ARSOFT: Ganadora del reto "Formación con Realidad Virtual", propone la plataforma llamada EyeFlow, que permite trabajar a Renfe y sus trabajadores con contenidos de realidad aumentada, realidad virtual y realidad mixta que recrean trayectos, cabinas de conducción o lugares como las estaciones de trenes para que, de esta forma, los maquinistas puedan entrenar en un entorno seguro sus habilidades y capacidades, así como reproducir tantas veces como se desee posibles incidencias como accidentes, incendios, situaciones meteorológicas adversas o averías.

UPintelligence: Ganadora del reto "Optimización de Flota", con un proyecto personalizado para Renfe Viajeros basado en la creación de un modelo de predicción y optimización de la flota, acompañado de un sistema de visualización de datos temporales y datos futuros. El objetivo de este piloto es proporcionar una herramienta de ayuda en la toma de decisiones que ofrezca una optimización en las predicciones de escenarios, tomando como base el desarrollo y utilización de algoritmos avanzados de inteligencia artificial como Machine Learning o Deep Learning.

Antena TrenLab Mataró
En el ámbito de este convenio durante 2023 se han concedido los segundos premios Antena TRENLAB a las siguientes empresas**:**

iURBAN. con el proyecto denominado Cicerone, un asistente conectado al GPT que puede responder a información turística en 95 idiomas.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

App&Town Compagnon. busca ser el Google Maps de las personas que necesitan información precisa y adaptada a sus capacidades físicas o cognitivas, sobre orientación y navegación cuando viajan en transporte público.

Mobility Seven. Se trata de un sistema que conecta a todas las ciudades en red para mejorar la sensación de seguridad ciudadana y urbana.

Estas empresas desarrollarán en 6 meses un piloto que se evaluará por parte de los socios del convenio.

Inversión en Startups

Con el objetivo de seguir explorando nuevas formas de colaboración con las startups y establecer sinergias en un contexto de acercamiento a las de nuevas tecnologías y nuevos modelos de negocio, captación de talento y de innovación, Renfe inicio en 2023 la primera inversión en una startup de su historia. Se seleccionó a Imotion Analytics tras un proceso intenso de evaluación, realizado en el primer semestre de 2022, de las empresas emergentes participantes en todas las convocatorias del TrenLab. Además, a finales de 2023 se realizó la segunda inversión en una startup en este caso, Visualfy, participante en la IV convocatoria de TrenLab.

TrenLab Friends

Una de las misiones del programa TrenLab es también el fomento de la innovación dentro de nuestra empresa. Para ello se ha creado la comunidad TrenLab Friends, integrada por trabajadores del grupo Renfe, y que forman parte de un programa cuyo objetivo es acercar la innovación a los empleados del grupo Renfe, así como potenciar y desarrollar nuevas habilidades que puedan ayudar a materializar la innovación, promoviendo la inspiración a través del conocimiento y la interacción entre los empleados y los ponentes externos a la organización, compartiendo aprendizaje y casos de éxito. En la primera edición realizada durante 2023, se han realizado 21 talleres para sensibilizar sobre diferentes aspectos de la innovación en su sentido más amplio, donde participaron 150 empleados de diferentes áreas.

Participación en ERJU (antes S2R)

En abril de 2023 se firmó el acuerdo interentidades entre ADIF, ADIF AV, INECO, CEDEX y RENFE para establecer la manera de colaborar en la membresía de ERJU en la que participamos. En 2023 se han iniciado los trabajos y actividades previstas de acuerdo con la planificación de ERJU, en los Proyectos Emblemáticos o Flagship Projects, que son:

FSA	Acrónimo	Descripción	Nº Paquetes Trabajo
FSA1+TT	MOTIONAL	Mobility ManagemenTMultImodal envirOment aNd digitAl enabLers	14
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	25
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	10
FSA6	FutuRe	Future	3
FSA7	HyperLution	HyperLoop Revolution (sin participación de nuestra membresía por decisión de 2023)	0

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por su parte, Renfe Viajeros durante el año 2023, ha llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Se ha realizado la integración de la tarjeta del consorcio de Asturias (CTA) para su utilización en la red de Cercanías, incorporando el uso de canceladoras embarcadas en los trenes de Ancho Métrico.
- Se ha llevado a cabo la integración comercial y de validación de FEVE y Cercanías en una única red. De este modo, el viajero hace uso de ambas como si comercialmente fuera la misma.
- Se ha implantado un servicio de integración entre la Junta de Castilla y León y Renfe para la subvención de abonos con Origen y Destino Castilla y León para personas con empadronamiento en dicha comunidad autónoma.
- Implantación de la comercialización del AVE Internacional para todos sus destinos en Francia.
- Inicio de la comercialización del producto Avlo en Alicante, Sevilla y Málaga.
- Modificación de las condiciones de comercialización de menores (4-13 años). En cumplimiento de las nuevas Condiciones Generales de Transporte, se adaptan los flujos para impedir la venta aislada de un menor, siendo necesario especificar el adulto que lo acompaña.
- Desarrollo de las funcionalidades relacionadas con el Artículo 10, *Acceso a la información sobre tráfico y desplazamientos del REGLAMENTO (UE) 2021/782 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.*
- En lo que a mejoras en la app se refiere:
    - Consulta de histórico de viajes.
    - Nueva imagen de la home cada estación del año.
    - Prensa Digital: Inclusión de un carrusel de alertas para mostrar información y ofrecer prensa digital, si corresponde.
    - Información sobre el próximo viaje
    - POPUP upselling Elige.
    - Venta de Trenes Internacionales.
    - Nuevo banner Cero Emisiones.
    - Mejoras en la visualización de las tarifas de los extras.
    - Automatización de la carga de la imagen inicial con la inclusión del idioma.
    - Integración con la herramienta Queue-IT para evitar el colapso del sistema, es decir, integración de una sala de espera en la aplicación para soportar grandes cargas de peticiones.
- Nuevas funcionalidades incorporadas al canal de agencias virtuales:
    - Venta de complementos de perros de menos de 40 kilos.
    - Venta del tipo de restauración del tipo BOX.
    - Formalización de abonos (Avant, AVE y Media Distancia).

También en el marco de la innovación, en 2023, Renfe Mercancías, Adif y la Autoridad Portuaria de Huelva firmaron un protocolo de actuación para la puesta en marcha de una Autopista Ferroviaria en ancho ibérico entre Huelva y Madrid y su prolongación futura hasta Zaragoza. El objetivo del protocolo es impulsar el transporte eficiente de mercancías por ferrocarril, mediante la carga en el tren de semirremolques procedentes de la carretera, dotando así al Corredor Huelva-Madrid-Zaragoza, en ancho convencional, del máximo aprovechamiento ferroviario. Asimismo, se quiere contribuir a generar actividad económica para la explotación de las terminales intermodales en estos orígenes/destinos y potenciar la actividad logística y ferroviaria con las máximas garantías de seguridad y calidad de servicio.

Además, Renfe Mercancías adjudicó a SEYS Medioambiente y D&A Innovate System Dispositivos el suministro e instalación del sistema de sensores Internet of Things (IoT) de geolocalización (GPS) para 222 locomotoras y 678 vagones, incluyendo medios y equipamiento de generación de energía renovable para su alimentación en el caso de que fuera necesario, así como una plataforma IoT para facilitar la gestión de la información procedente del material rodante. La implantación del sistema, cuyo elemento fundamental es la instalación de GPS con control centralizado, va a redundar en el seguimiento de la mercancía que transportan los trenes de Renfe cuando traspasan las fronteras o se encuentran en las terminales, lo que permitirá al cliente conocer con exactitud la situación de su mercancía.

Por otra parte, Renfe Mercancías, Cepsa, Maersk completaron con éxito la primera prueba en España de combustibles renovables en el transporte ferroviario. Durante 15 semanas, las locomotoras de Renfe han empleado más de 130 toneladas de HVO (diésel renovable) para completar 100 trayectos entre Algeciras y Córdoba, tramo del corredor que une Algeciras y Madrid que no está electrificado. Este piloto ha obtenido unos resultados muy satisfactorios, demostrando un rendimiento óptimo de los motores. Por este

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

motivo, se está analizando la posibilidad de seguir cubriendo la ruta con diésel renovable e incluso ampliarlo a otros trayectos no electrificados.

Y en el caso de Renfe Ingeniería y Mantenimiento, durante 2023 se ha trabajado, fundamentalmente, en los siguientes proyectos de I+D+i:

Implantación de placas fotovoltaicas para autoconsumo sin excedentes de energía en las principales bases de mantenimiento con objeto de optimizar su consumo eléctrico con recursos propios.

La implantación de energía fotovoltaica se llevará a cabo en las 14 bases de mantenimiento, que en su conjunto tienen un promedio de consumo anual que alcanza los 40.000 MWh/año.

Durante 2023, se adjudicó la instalación en nueve bases de mantenimiento. El suministro e instalación de energía fotovoltaica cubrirá el 41% de las necesidades de energía eléctrica de estos talleres, con un ahorro de 3,8 millones de euros al año.

Fabricación aditiva a través de impresión en 3D. En la Base de Mantenimiento Integral de Madrid se ha instalado este servicio de impresión 3D que tiene como objeto la fabricación aditiva o impresión 3D en el proceso productivo de la sociedad, en el marco del acuerdo que tiene con Aitiip Centro Tecnológico.

El objetivo de este proyecto es ganar independencia a la hora de cubrir las necesidades de fabricación y suministro de piezas de recambio no esenciales para la seguridad de nuestra flota de trenes, ya que en ciertas ocasiones no se fabrican, implican mucha espera o tienen un alto coste económico. Incluso esta tecnología permite fabricar piezas mejoradas o material de utillaje, instrumentos y herramientas útiles en otras tareas de mantenimiento.

El Centro Piloto de Impresión 3D e Ingeniería Inversa está alojado en las instalaciones de la BMI de Madrid, en Villaverde coordinando y desarrollando los trabajos para dar soporte a todos los centros de mantenimiento repartidos a lo largo de todo el país. Cualquier profesional puede ponerse en contacto directo con el centro

Mediante este servicio se da una respuesta rápida a la necesidad de piezas en el taller, como son la fabricación de componentes a partir de piezas físicas, o de planos, y la fabricación de utillaje o prototipos de utillaje para su uso en los procesos productivos.

Proyecto de plataforma de mantenimiento inteligente y gestión de talleres, con el objetivo de digitalizar los complejos ferroviarios de la sociedad para mejorar su rendimiento a través de una gestión inteligente, y del desarrollo e implementación de la aplicación IMANT+ mediante un contrato adjudicado en 2023 a la startup LIMMAT, participante de la IV Convocatoria de TrenLab, en las siguientes Bases de Mantenimiento:

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3.3. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades del Grupo Renfe pueden verse expuestas, en diferente grado de afectación, a diversos riesgos financieros. La gestión y limitación de los riesgos financieros está controlada por la Dirección de Finanzas y Administración de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

Los posibles riesgos relacionados con los instrumentos financieros utilizados por el Grupo y la información relativa a los mismos se detallan a continuación:

Riesgo de crédito.

El Grupo no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito.

En este sentido el Grupo gestiona sus servicios estableciendo los límites de crédito y evaluando la solvencia de los clientes de forma periódica, bien mediante externos independientes o a través de información interna.

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

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

Riesgo de liquidez

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

El objetivo del Grupo es mantener las disponibilidades líquidas necesarias. La Dirección General Económico Financiera establece diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener y contrata las pólizas de crédito necesarias para asegurar la liquidez del Grupo.

Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales ya que las mismas están denominadas en euros, salvo las derivadas de sus proyectos internacionales en Arabia Saudí, México y Estados Unidos.

Las que se hacen a través del Bureau Central de Clearing (BCC) con ferrocarriles extranjeros se hacen también en euros, incluso las de países ajenos a esta moneda. Ocasionalmente se realizan otras operaciones en monedas distintas al euro, que en cualquier caso no son significativas.

Riesgo de tipo de interés

Con objeto de desarrollar su actividad, el Grupo ha tomado préstamos y créditos con tipos de interés fijo o variable según las directrices establecidas por la Dirección General Económico-Financiera, en función de la evolución de los tipos de interés.

La decisión de tomar a tipos de interés fijo o variable depende de la expectativa de los tipos futuros y de la vida de los créditos, no obstante, para determinados préstamos los tipos fijos son revisables cada cierto periodo permitiendo optar en dicho momento por un tipo de interés variable, o por un tipo fijo por un período adicional.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

A 31 de diciembre de 2023 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Entidad Dominante respecto al total de los préstamos tomados suponen un 81% (84% en 2022).

Por su parte, las necesidades de financiación de las sociedades del Grupo son cubiertas a través de sus préstamos y créditos con tipo de interés fijo o variable que toma la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General Económico-Financiera, atendiendo a las necesidades financieras de todo el Grupo, y que posteriormente transfiere a las mismas mediante contratos de deuda espejo de la siguiente manera:

Renfe Viajeros, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2023 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la sociedad a través de la deuda espejo suponen un 90% (90% en 2022) del total.

Renfe Mercancías, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2023 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Sociedad a través de la deuda espejo suponen un 89% (73% en 2022) del total

Renfe Ingeniería y Mantenimiento, SME, S.A.: A 31 de diciembre de 2023 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Sociedad a través de la deuda espejo suponen un 89% (90% en 2022) del total.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4. ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA

4.1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

El desarrollo societario del Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe) ha dado lugar a la incorporación de una nueva sociedad, Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., que comenzó su actividad el 1 de octubre de 2023.

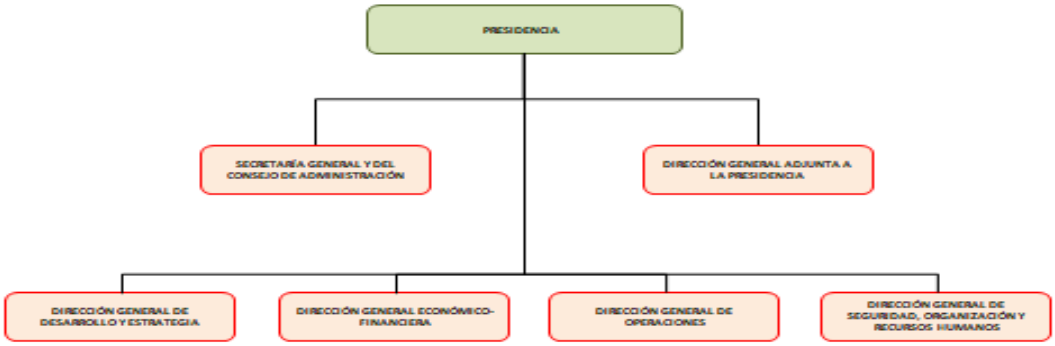
Con fecha 21 de febrero de 2023 se produjo el nombramiento de D. Raül Blanco Díaz como Presidente del Consejo de Administración de esta entidad, mediante la publicación del Real Decreto 134/2023, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por el que se nombra Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

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

- ✓ Definición de la política y estrategia de negocio del Grupo.
- ✓ Asesoría Jurídica.
- ✓ Recursos humanos, prevención de riesgos laborales, servicios médicos, planificación de plantillas, selección y contratación, definición de retribuciones, formación, gestión de nóminas y administración con la Seguridad Social y Hacienda.
- ✓ Política financiera, contable, fiscal y de seguros.
- ✓ Control presupuestario.
- ✓ Negociación de contratos programa.
- ✓ Desarrollo de Proyectos Internacionales.
- ✓ Auditoría Interna del Grupo.
- ✓ Relación con instituciones externas y otros organismos.
- ✓ Seguridad en la circulación.
- ✓ Protección civil y seguridad.
- ✓ Comunicación, relaciones con los medios, marca y publicidad.
- ✓ Gestión del Patrimonio del Grupo.
- ✓ Compras centralizadas (las que afectan a la propia EPE y varias empresas del Grupo).

El organigrama de primer nivel de la EPE a 31 de diciembre de 2023, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



Estado de Información No financiera

La información no financiera y sobre diversidad requerida por la Ley 11/2018, se integra en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo Renfe y Sociedades dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web www.renfe.com una vez aprobadas las cuentas del ejercicio.

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

En los siguientes apartados se aportan los aspectos más significativos relativos a la actividad de la EPE en el ejercicio 2023, dedicando el último a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de la entidad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

RESULTADOS

El volumen total de ingresos se situó en los 285,0 millones de euros, un 2,9% superior al del año anterior, con el siguiente detalle:

Millones de euros	2023	2022	%
Prestación servicios directos a sociedades del Grupo	133,8	136,7	-2,1
Servicios de apoyo a la gestión	78,7	75,4	4,3
Proyecto Haramain	45,8	41,5	10,3
Proyecto Tren Maya	1,3	1,4	-1,0
Otros proyectos internacionales	2,3	1,1	119,7
Resto	23,1	21,0	10,2
TOTAL	**285,0**	**277,0**	**2,9**

El aumento de la cifra total ha sido de 8,0 millones de euros y obedece principalmente, al mayor nivel de los ingresos relativos a los proyectos internacionales, mientras que los servicios, tanto directos como de apoyo a la gestión, prestados a las sociedades del Grupo, se mantienen en niveles similares a los del año anterior.

La prestación de servicios directos a sociedades del Grupo incluye el importe de los gastos de vigilancia y seguridad, sistemas de información y publicidad, gestionados por la EPE e imputados a cada una de las sociedades en función de su uso.

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

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

En septiembre del año 2023, se firmó la Adenda nº2 a dicho contrato al objeto de adaptarlo al desarrollo societario del Grupo, con la incorporación de la nueva sociedad, Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A.

Por su parte, los ingresos asociados a los proyectos internacionales se cifran este año 2023 en 49,4 millones de euros, destacando el Proyecto Haramain con 45,8 millones, y el del Tren MAYA, con 1,3 millones y otros como ETIHAD, Rail Báltica y formación de maquinistas para el Tren MAYA.

Por último, el importe registrado en ambos ejercicios en la partida de Resto obedece principalmente a los cursos de formación de maquinistas impartidos en la ETPCO, Escuela Técnico Profesional de Conducción (15ª, 16ª y 17ª promoción).

Por lo que se refiere a la evolución de los gastos de la Entidad, el total de gastos al EBITDA (Personal, Materiales y Servicios prestados por proveedores externos e intragrupo) asciende a 279,8 millones de euros, registrándose un incremento frente a 2022 de 8,0 millones, un +2,9%.

La partida de gastos de personal alcanza los 93,2 millones de euros incluyendo el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2023, y que se ejecutará a lo largo de 2024.

Al margen de los gastos de personal, las partidas principales de gasto han sido la vigilancia y seguridad, con 64,6 millones de euros, el mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina por 40,4 millones de euros y la presencia en medios de comunicación por 21,0 millones de euros, que, en su conjunto, han tenido valores superiores a los del año anterior.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El epígrafe de Servicios Adif se mantiene en importes similares a los del año 2022, e incluye el alquiler de espacios por importe de 2,9 millones de euros que la EPE abonó a Adif según lo estipulado en el Acuerdo sobre derechos de uso, firmado entre ambas entidades el año 2015.

Por último, hay que destacar la partida de gastos asociados al proyecto Haramain, por importe de 21,6 millones de euros (sin incluir personal y financieros) que aumenta frente al año anterior un 1,2%.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, el plazo máximo legal de pago aplicable a la entidad era de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2023 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores en operaciones comerciales, de 53,85 días (53,1 días en el ejercicio 2022).

Teniendo en cuenta los ingresos y gastos descritos anteriormente, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en 2023 es de 5,2 millones de euros mejorando ligeramente, un 1% el del año anterior.

La dotación a la amortización en el año 2023, incluidos los retiros de inmovilizado, se sitúa en 14,6 millones de euros.

Se registra un resultado financiero negativo de -11,0 millones de euros, empeorando en 19,0 millones en relación con el del año 2022, debido a varios efectos:

- El primero, en relación con el proyecto Haramain, la disminución de las diferencias de cambio positivas se debe al cambio de criterio en el tipo de cambio utilizado en la emisión de las facturas (el de la fecha de devengo en vez del de la oferta), según el informe de la ONC.
- El segundo, se deriva del incremento del nivel de endeudamiento (sin incluir los intereses devengados y no pagados en el ejercicio) que pasó de 5.935 millones de euros a 31 de diciembre de 2022 a 6.009 millones a 31 de diciembre de 2023, agravado por la subida del tipo medio asociado a la deuda del Grupo.
- El tercero, se debe a un mayor saldo neto en la dotación/reversión de provisiones de gasto financiero en el ejercicio 2023 frente al año anterior, por riesgos de créditos en las sociedades de integración.

A su vez, se ha registrado un resultado de ejercicios anteriores de 1,8 millones de euros.

Como consecuencia de todo lo anterior, en el ejercicio 2023, la entidad obtiene un Resultado antes de impuestos de -18,6 millones de euros, empeorando el del año anterior en 24,1 millones.

Por otra parte, además de las actividades señaladas en la Introducción, la EPE tiene entre sus responsabilidades la gestión y desarrollo del denominado “Proyecto Haramain High Speed Rail” (desarrollo de la alta velocidad en Arabia Saudí entre Medina y La Meca), cuya adjudicación a un consorcio hispano-saudí se formalizó en enero de 2012 por un importe de 6.736 millones de euros, tiene un alcance que incluye la construcción de la superestructura, el suministro del material rodante, la puesta en servicio y la operación ferroviaria, así como el mantenimiento de la línea y del material.

En el citado consorcio participan catorce empresas, 12 españolas y 2 saudíes, y de las 12 españolas 3 son públicas (Renfe, Adif e INECO) y el resto privadas.

Durante 2023, se ha continuado con la explotación de los servicios de la fase OPEX, alcanzando unos niveles de viajeros transportados y de calidad del servicio superiores a los de los ejercicios precedentes.

El ingreso de estas operaciones es un ingreso por prestación de servicios y debe calcularse utilizando el porcentaje de realización del servicio en la fecha de cierre del ejercicio.

Es decir, se calcula y reconoce el ingreso derivado del proyecto aplicando el porcentaje de realización anterior (definido como el cociente entre los ingresos previstos totales y los costes previstos totales del proyecto), sobre el total de costes, tanto directos como indirectos, incurridos en el ejercicio y que hayan sido imputados al proyecto.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El citado porcentaje de realización, según la normativa interna de Renfe Operadora, debe actualizarse al menos una vez al año y siempre que la variación o mejor conocimiento de las circunstancias del proyecto así lo aconsejen.

Al cierre del ejercicio 2023 la actualización de dicho porcentaje ha tenido en cuenta el contenido del punto de Hechos posteriores al cierre del ejercicio incluido en este documento.

También en el ámbito internacional, cabe destacar lo siguiente:

Se continúa con el desarrollo del contrato de prestación de servicios en relación con la asesoría para la operación y supervisión en el proyecto Tren Maya con NACIONAL FINANCIERA, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo como fiduciaria del fideicomiso denominado FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO de México. Este Contrato se ejecuta en colaboración con Deutsche Bank e INECO.

También se continúa con el desarrollo del contrato con SEDENA (Secretaría de la Defensa Nacional de México) para la impartición de cursos de formación de maquinistas adaptados al proyecto Tren MAYA.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluye la cuenta de resultados de gestión, el desglose de las principales partidas de Materiales y Servicios, así como los correspondientes gráficos ilustrativos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

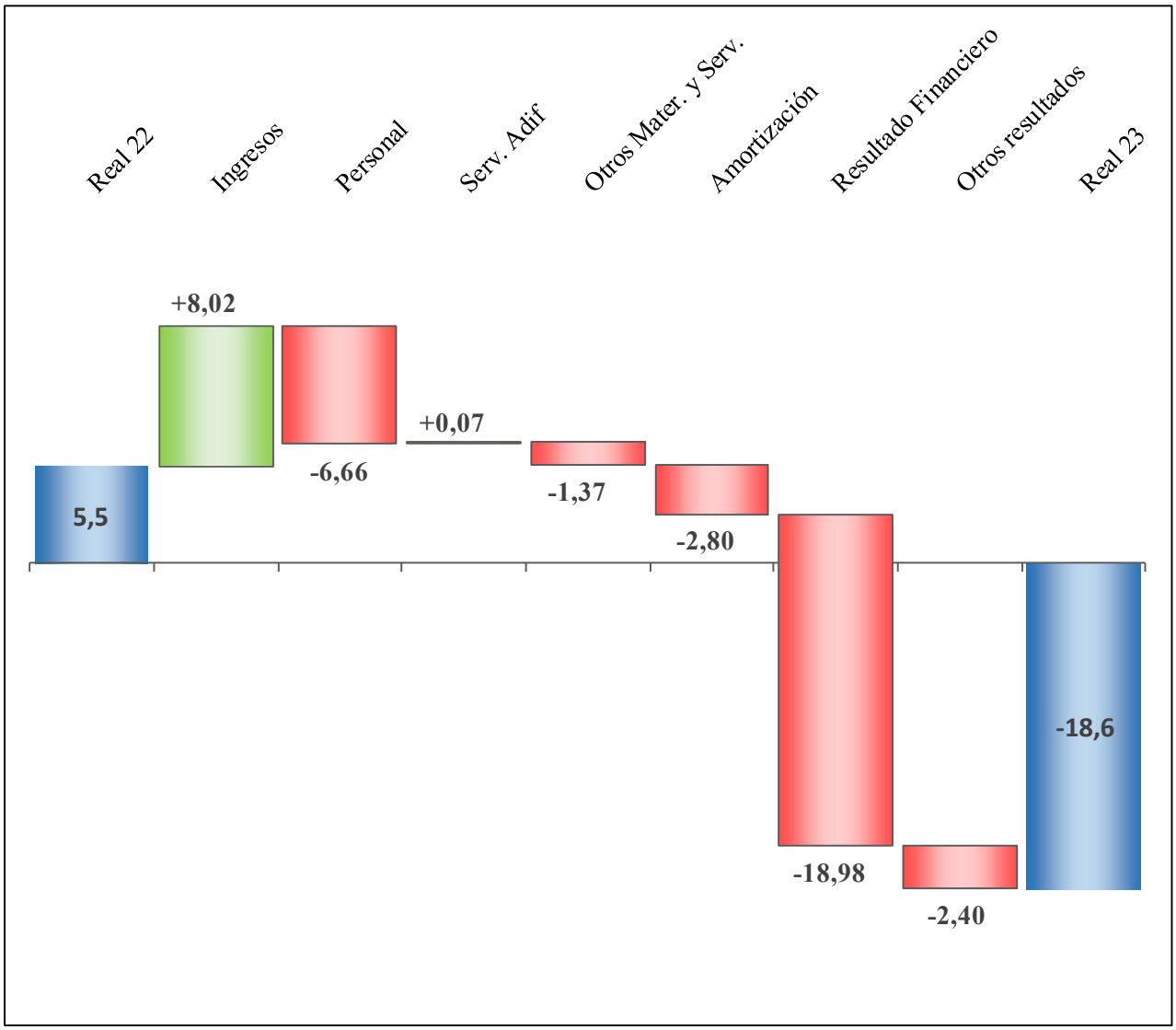
Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1) Diferencia	VARIACIÓN (1) %
	INGRESOS				
	Prestación de Servicios al Grupo	215,03	214,20	0,83	0,4
	Ingreso Proyecto Haramain	45,76	41,47	4,29	10,3
	Ingresos Varios	24,23	21,32	2,91	13,6
+	TOTAL INGRESOS	**285,01**	**276,99**	**8,02**	**2,9**
	GASTOS				
	Personal	93,18	86,51	6,66	7,7
	Servicios Adif (excepto energía)	10,65	10,72	-0,07	-0,6
	Vigilancia de Edificios y Trenes	64,56	63,00	1,56	2,5
	Gasto Proyecto Haramain	21,56	21,30	0,26	1,2
	Alquiler y Mantenimiento Medios Informáticos	37,12	33,03	4,10	12,4
	Publicidad y Propaganda	17,96	23,14	-5,18	-22,4
	Resto de Servicios del Exterior e Intragrupo	34,74	34,11	0,64	1,9
-	TOTAL GASTOS	**279,78**	**271,81**	**7,97**	**2,9**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**5,23**	**5,18**	**0,05**	**1,0**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	14,64	11,84	2,80	23,7
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-9,41**	**-6,66**	**-2,75**	**-41,3**
	Ingresos Financieros	8,37	28,31	-19,95	-70,4
	Gastos Financieros	19,41	20,37	-0,96	-4,7
+/-	Resultado Financiero	-11,04	7,94	-18,98	-238,9
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	1,83	4,23	-2,40	-56,8
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-18,62**	**5,52**	**-24,14**	**-437,3**
-	Impuesto sobre Beneficios	-0,66	4,08	-4,74	-116,1
=	**RESULTADO**	**-17,96**	**1,44**	**-19,39**	**<-1000**
	Coeficientes de Cobertura				
	Al EBITDA(%)	101,9	101,9	**-0,0**	
	Al EBIT (%)	96,8	97,7	**-0,8**	
	Al Resultado Antes de Impuestos(%)	93,9	102,0	**-8,2**	
	Al Resultado (%)	94,1	100,5	**-6,4**	

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
Entidad Pública Empresarial
RENFE Operadora
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2023 IMPORTE (miles Euros)	2023 % s/ TOTAL	2023 % ACUM.	2022 % s/ TOTAL	2022 % ACUM.
Total ADIF	**10.652,0**	5,7	5,7	5,8	5,8
Servicios ADIF	10.652,0	5,7		5,8	
Vigilancia de Edificios	**64.562,7**	34,6	40,3	34,0	39,8
Mantenimiento de Hardware, Software y equipos oficinas	**40.412,2**	21,7	62,0	19,5	59,3
Gastos Proyecto Haramain	**21.558,2**	11,6	84,8	11,5	84,8
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**21.012,8**	11,3	73,2	14,1	73,3
Estudios y Consultorías	**5.633,6**	3,0	87,8	3,1	87,9
Trabajos Realizados por Terceros	**4.103,9**	2,2	92,0	1,7	91,8
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**3.804,4**	2,0	89,8	2,2	90,1
Fundación FF.EE y Otros	**2.440,5**	1,3	94,4	1,3	94,8
Energía U.D.T.	**1.939,5**	1,0	93,1	1,6	93,5
Recog. Transp. Metálico	**1.220,9**	0,7	95,0	0,7	95,5
Tributos	**1.072,2**	0,6	96,0	0,4	96,3
Servicios Intragrupo	**780,5**	0,4	95,5	0,5	96,0
Seguros	**390,4**	0,2	96,2	0,2	96,6
Alquiler de Edificios	**106,1**	0,1	96,3	0,1	96,6
Resto	**6.912,9**	3,7	100,0	3,4	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**186.602,7**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	1.655,0	1.556,5	6,3

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CIERRE 2023	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS	TOTAL CON AJUSTES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros						
Prestación de Servicios al Grupo	215.032	0		215.032	215.032	
Alquileres y Cánones	825	470		1.296	1.296	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	230	0		230	230	(3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0		0	0	(3)
Otros Ingresos	63.799	173		63.972	63.972	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	4.387	0		4.387	4.387	(1)
Convenios ADIF	407	0		407	407	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	245	0		245	245	
Aplicación de Subvención de Capital	88	0		88	88	
Ingresos Varios	**69.981**	**643**				
TOTAL INGRESOS	**285.013**	**643**				
Personal (*)	93.178	-103		93.075	93.075	
Servicios Adif	10.651	-3		10.648	10.648	(2)
Resto de Servicios	175.952	-772		175.180	175.180	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-307		-307	-307	
Otros Resultados					0	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**279.781**	**-1.185**				
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**5.232**	**1.828**				
Amortizaciones	14.638			14.638	14.638	
Retiros del Inmovilizado	0			0	0	(3)
Pérdidas Inmov. Intragrupo	0			0	0	(3)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**-9.405**	**1.828**		**-7.577**	**-7.577**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	8.368		93.521 (6)	101.889	92.660	
Diferencias de cambio (ingreso)					9.169	(4)
Gastos financieros	19.406		93.521 (6)	112.928	91.880	
Diferencias de cambio (gasto)					10.035	(4)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.					10.953	(5)
Resultado Financiero	**-11.039**				**-11.039**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	643					
Gastos de Ejercicios Anteriores	-1.185					
Resultado de Ejercicios Anteriores	**1.828**	**-1.828**				
Ingresos Excepcionales	0	0			0	
Gastos Excepcionales	0	0			0	
Resultados Excepcionales	**0**	**0**			**0**	
Resultado antes de Impuestos	**-18.616**				**-18.616**	
Impuesto sobre Beneficios	-658				-658	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-17.958**				**-17.958**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (70.062 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (185.828 miles de €)
(3) Deterioro y Rdo por enajenaciones de inmov. (230 miles de €)
(4) Diferencias de cambio (-0.866 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (-10.953 miles de €)
(6) Gasto corrrespondiente a las deudas de las sociedades mercantiles Renfe Viajeros, SME, S.A., Renfe Mercancías, SME, S.A., Renfe Ingeniería y Mantenimiento, SME, S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A. y el ingreso tesorero correspondiente a las mismas.
(*) Incluye plan de desvinculación

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2023, el importe ejecutado por la EPE con cargo al presupuesto de inversiones ha alcanzado la cifra de 27.433,7 miles de euros.

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Suministro de productos Microsoft Power Platform	3.262,1	11,9
Adquisición de software de ordenadores centrales	3.222,1	11,7
Servicio de implantación de la solución "RAAS Renfe as a Service"	3.070,6	11,2
Suministro de licencias software de seguridad para la plataforma cortafuegos Palo Alto	2.932,3	10,7
Adquisición de participación en Imotion Analytics S.L.	1.600,0	5,8
Infraestructura de red de comunicaciones del CPD de Delicias	1.503,4	5,5
Suministro licencias SAP S/4 HANA	1.273,7	4,6
Constitución de la sociedad Renfe Proyectos Internacional S.M.E., S.A.	1.000,0	3,6
Adquisición de un sistema IBM Mainframe Z16 para sustituir al sistema Z14	957,1	3,5
Virtualizadores de almacenamiento (SVC) y adquisición de cabinas de almacenamiento en CPD principal y CPD alternativo	892,9	3,3
Suministro e instalación solución SIEM (gestión de información y eventos de seguridad)	691,0	2,5
Suministro equipamiento Blade - ampliación CDP principal y secundario	616,0	2,2
Servicio planificado evolución de aplicaciones Fase III	560,0	2,0
Analítica de Negocio	548,2	2,0

La mayor parte de los proyectos se corresponden con inversiones en sistemas para el soporte transversal de todo el Grupo, acorde con las funciones asignadas a la EPE en el nuevo modelo de gestión implantado en 2013.

También se han invertido 2.600,0 miles de euros en la aportación dineraria para la constitución de Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., y para la adquisición de una participación en Imotion Analytics, S.L.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE-Operadora

A 31 de diciembre de 2023 la EPE mantiene las siguientes participaciones societarias:

Sociedades cien por cien participadas por la EPE

Denominación	% de participación
Renfe Viajeros, S.M.E., S.A.	100,00
Renfe Mercancías, S.M.E., S.A.	100,00
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E., S.A.	100,00
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A.	100,00
Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.	100,00

Sociedades de integración del ferrocarril

Denominación	% de participación
Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A.	12,50
Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.	12,50
Gijón al Norte, S.A.	12,50
Logroño Integración del Ferrocarril, S.A.	12,50
Valencia Parque Central Alta Velocidad, S.A.	12,50
Valladolid Alta Velocidad, S.A.	12,50
Zaragoza Alta Velocidad, S.A.	12,50
León Alta Velocidad S.A. en liquidación	12,50

Otras sociedades

Denominación	% de participación
Consorcio Español de Alta Velocidad Meca-Medina, S.A.	26,90
Imotion Analytics, S.L.	20,00
INECO, S.M.E., S.A.	12,78
EUROFIMA	5,22
Bureau Central de Clearing, S.A.	2,04
EMGRISA, S.M.E., S.A.	0,08

El primer bloque, *sociedades participadas cien por cien por la EPE*, está compuesto, fundamentalmente, por las cuatro sociedades mercantiles estatales creadas en virtud del contenido del artículo 1 del RDL 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios: tres por segregación de rama de actividad (Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., Renfe

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Mercancías, S.M.E., S.A. y Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E., S.A), una de posterior creación (Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E., S.A.) y otra autorizada por el Consejo de Ministros, con fecha 14 de febrero de 2023, y constituida el 22 de junio de 2023 denominada Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A.

Como ya se ha señalado en el apartado *Introducción* de este Informe, tras esta nueva configuración, la EPE desempeña el papel de matriz o cabecera de estas sociedades, y las cuentas consolidadas de la entidad recogen la información correspondiente a las mismas.

Asimismo, con fecha 12 de abril de 2019 fue autorizada por Consejo de Ministros la creación de la sociedad Renfe of America, L.L.C., S.A., para el desarrollo del contrato ganado por Renfe y firmado con "Texas Central Railroad, L.L.C.", para asesorar y dirigir el diseño, planificación y construcción de un sistema de transporte ferroviario de alta velocidad entre Dallas/Forth North y Houston, incluyendo la posterior operación y mantenimiento del mismo.

El segundo bloque, *sociedades de integración del ferrocarril*, está compuesto por la participación de la EPE en las sociedades creadas al 50% entre el Grupo Fomento y las autoridades locales correspondientes (Ayuntamientos y Comunidades Autónomas), para facilitar la coordinación y ejecución de las diversas actuaciones correspondientes a las obras de integración del ferrocarril en las ciudades como consecuencia del desarrollo de las líneas de Alta Velocidad, así como a la promoción y gestión de la transformación urbanística derivada de dichas obras.

La participación en todas ellas procede de la segregación de la antigua Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en 2005, en cuyo momento se decidió repartir el accionariado que tenía esta entidad en las sociedades de integración entre Adif y Renfe Operadora, ostentando desde entonces el 12,5% del capital social.

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

El objeto social y los convenios previos a la constitución de estas sociedades confieren a su régimen contable una particular singularidad, ya que el período de puesta en marcha y de generación de sus proyectos sólo permiten una obtención de ingresos en períodos plurianuales, por lo que se activan determinadas inversiones en proyectos en marcha.

Si no se adoptasen estas medidas, la cuenta de Pérdidas y Ganancias ofrecería un resultado contable de pérdidas desproporcionadas como consecuencia de omitir el valor de los activos sociales. Esto es propio de las sociedades del sector de las empresas inmobiliarias o constructoras, en las que los contratos a largo plazo obligan a la activación en el Grupo de Existencias de determinados gastos plurianuales. Es decir, durante el período de desarrollo de las obras que acometen, su resultado contable es prácticamente cero.

En ejercicios anteriores se procedió a refinanciar la mayor parte de los préstamos concedidos a estas sociedades. Asociado a dichos préstamos, los accionistas asumieron unos compromisos de aportación de fondos a las sociedades, en función de su participación. En el ejercicio 2023, se han realizado aportaciones por importe total de 4.322 miles de euros, de los cuales corresponden 196 miles de euros, a la sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. y 4.126 miles de euros, a la sociedad Valladolid Alta Velocidad, 2003, S.A.

Adicionalmente, se han registrado intereses capitalizados por importe de 2.553 miles de euros (2.488 miles de euros en 2022) a Valladolid Alta Velocidad, 2003 S.A., que se abonarán una vez se obtengan ingresos por la venta de los terrenos de esta sociedad. Y, por otro lado, se han registrado intereses devengados por importe de 18 miles de euros a Gijón al Norte, S.A. y de 993 miles de euros a Barcelona Sagrera, Alta Velocidad, S.A.

Por otra parte, el 20 de noviembre de 2017, se firmó el nuevo Convenio entre Adif, Adif Alta Velocidad, Renfe Operadora, Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (en adelante VAV), la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Dicho convenio prevé la aportación de 299,1 millones de euros por todos los accionistas de VAV según sus porcentajes accionariales, con el fin de financiar el coste de las actuaciones contenidas en el convenio que se realicen a partir del 1 de enero de 2017. Asimismo, se financiarán por los accionistas los costes sociales operativos o cualquier otro derivado de dicho convenio y de la actuación de la sociedad

Adicionalmente, existe un compromiso de aportación asumido por la EPE derivado de las aportaciones comprometidas por los socios en Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. de 405 miles de euros con desembolsos calendarizados hasta 2029.

En cuanto al tercer grupo, *otras sociedades*, destaca la participación en EUROFIMA (Sociedad Europea para la Financiación de Material Ferroviario), que es una organización supranacional creada en 1956, siguiendo lo establecido en una Convención Interestatal con los siguientes objetivos:

- ✓ Que los ferrocarriles llevasen a cabo la renovación y la modernización indispensable del material rodante.
- ✓ Que los progresos realizados en cuanto a la estandarización del material y en cuanto a la explotación en común del mismo, encontrasen su complemento lógico en la adopción de una financiación internacional de las compras, susceptible de constituir una verdadera operación de consolidación de los esfuerzos técnicos realizados para asegurar una integración progresiva de los ferrocarriles dentro de un plan europeo, adaptada a un material rodante compuesto por unidades estandarizadas, cuya propiedad pudiera ser fácilmente transferible de un país a otro.
- ✓ Que las redes de ferrocarril de los países firmantes de la convención fuesen los accionistas de la sociedad y que, por esta razón, la Sociedad tuviese un interés público y un carácter internacional.

A 31 de diciembre de 2023, la EPE mantenía una deuda con esta sociedad por importe total de 1.684,1 millones de euros, de los cuales, 1.434,1 millones de euros es deuda a largo plazo y 250 millones de euros es deuda a corto plazo.

Por su parte, el Consorcio Español de Alta Velocidad Meca-Medina, S.A., creado el 28 de octubre de 2011 por las 12 empresas españolas participantes en el proyecto, como ya se ha señalado en el punto 2 de este Informe, es la sociedad vehicular que a su vez ostenta el 88% del capital de la sociedad árabe Al Shoula Consortium, adjudicataria del contrato para la ejecución del proyecto Haramain de desarrollo de la alta velocidad entre La Meca y Medina.

INECO y EMGRISA son sociedades mercantiles estatales de consultoría, especializada en temas de transporte y con un amplio despliegue de actividad internacional, la primera, y especializada en temas medioambientales, la segunda.

Y, por último, en la Junta General Extraordinaria de Accionistas del día 18 de octubre de 2023 de la sociedad Imotion Analytics, S.L. se aprobó el aumento de capital de la sociedad en 800 miles de euros mediante aportación dineraria por parte de la EPE, según el cual pasa a ostentar el 20% de la sociedad. El 23 de octubre de 2023, se firma la escritura pública de dicho aumento de capital y consiguiente modificación parcial de los estatutos de la sociedad por este motivo.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.5. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-OPERADORA
A 31 de diciembre de 2023

Presidente:	D. RAUL BLANCO DIAZ
Vocales:	Dª BEATRIZ ALCOCER PINILLA
	Dª. ROCÍO BÁGUENA RODRÍGUEZ
	D. BENITO BERMEJO PALACIOS
	D. GONZALO GARCÍA ANDRÉS
	D. GERARDO LUIS GAVILANES GINERÉS
	D. FRANCISCO GIJÓN ROMERO
	Dª. RAQUEL GONZÁLEZ HERNÁNDEZ
	D. JUAN ANTONIO LÓPEZ ARAGÓN
	D. DIEGO MARTÍN FERNÁNDEZ
	Dª. ÁNGELA MATÍA SACRISTÁN
	Dª. AINHOA MORONDO QUINTANO
	D. DAVID PÉREZ MARTÍN
	D. ALFONSO SAHUQUILLO LÓPEZ
	D. MARIANO SANZ LUBEIRO
	Dª. MARÍA CRISTINA TARRERO MARTOS
Secretario del Consejo	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES
Vicesecretaria del Consejo	Dª. Mª. URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ
Delegado Especial del Ministerio de Hacienda	Dª. Mª. JOSÉ GUALDA ROMERO

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5. RENFE VIAJEROS S.M.E., S.A.

5.1. INTRODUCCIÓN

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

El objeto social de Renfe Viajeros, según quedó definido en sus Estatutos, es el siguiente:

"La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización, oferta y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.

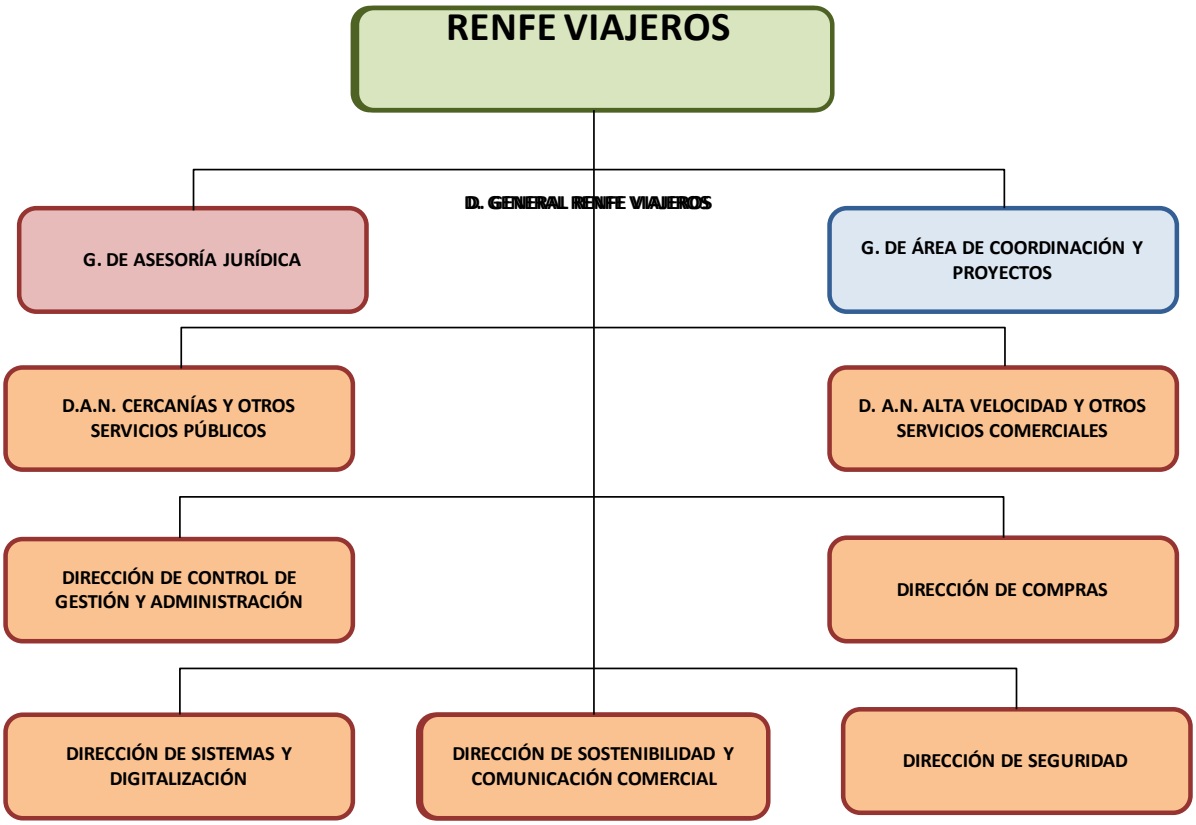
Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la sociedad directa o indirectamente, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo. Asimismo, podrá desarrollar su actividad tanto en España como en el extranjero.

La sociedad no desarrollará ninguna actividad para la que las leyes exijan condiciones o limitaciones específicas en tanto no de exacto cumplimiento de las mismas."

Estos servicios deben de ser prestados bajo el principio de seguridad, con criterios de calidad, eficiencia, rentabilidad e innovación, con vocación de servicio público y con el objetivo de incrementar la cuota de mercado del ferrocarril como operador ferroviario de referencia.

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

Esta estructura, a 31 de diciembre de 2023, es la siguiente:



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicios Comerciales

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

Son servicios basados en criterios puros de mercado de oferta y demanda, manteniendo los principios de rentabilidad, eficiencia y optimización de la máxima cuota de mercado. Estos servicios no reciben ningún tipo de subvención por parte de ninguna administración pública y englobarían los servicios ferroviarios de Alta Velocidad nacionales e internacionales, Larga Distancia, así como los trenes históricos y turísticos, gestionados todos ellos por la DAN de Alta Velocidad y otros Servicios Comerciales.

Servicios Públicos

Son los servicios ferroviarios declarados como Obligación de Servicio Público. Su gestión corresponde, dentro de la estructura de Renfe Viajeros, a la DAN de Cercanías y Otros Servicios Públicos. En función de la Administración financiadora, distinguimos entre:

Servicios Públicos competencia de la Administración General del Estado.

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

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

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

Amparando la prestación de dichos servicios por parte de Renfe Viajeros, desde 2013 se han sucedido diferentes contratos entre la sociedad y la AGE.

El 16 de diciembre de 2013 se formalizó entre el Ministerio de Fomento y RENFE Operadora, el contrato regulador de estos servicios de transporte ferroviario para el período 2013-2015.

Con fecha 18 de octubre de 2016, se firmó un nuevo contrato entre la Administración General del Estado, representada por el Ministerio de Fomento y Renfe Viajeros, con vigencia de un año a partir del 1 de enero de 2016 y con la posibilidad de una prórroga por un año adicional.

Dicha prórroga para el ejercicio 2017 fue firmada por ambas partes con fecha 30 de diciembre de 2016.

Por otra parte, con fecha 15 de diciembre de 2017, se aprobó un nuevo Acuerdo de Consejo de Ministros que renueva la relación de servicios considerados obligación de servicio público competencia de la Administración General del Estado, y que, a modo de resumen:

- Incluye los servicios de Cercanías, Media Distancia (tanto convencional como en la red de Alta Velocidad o Avant), así como los servicios prestados sobre la red de Ancho Métrico (antigua Feve), ya recogidos en la declaración anterior, ampliándose en las relaciones Vigo-Tui, Alicante-Villena, Castellón-Vinarós y Villarrubia-Córdoba-Rabanales-Alcolea.
- También pasan a considerarse como servicios OSP dos relaciones que, hasta esa fecha, estaban financiados por Comunidades Autónomas; en concreto se trata de las relaciones Puertollano-Mérida-Badajoz y Zaragoza-Calatayud-Ariza-Arcos, que formaban parte, respectivamente, de los Convenios con la Junta de Extremadura y con el Gobierno de Aragón.
- En cuanto a los servicios Avant, se añaden los servicios de alta velocidad Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca para aquellos viajeros recurrentes que usan con regularidad este servicio.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El 18 de diciembre de 2018 se firma un nuevo contrato entre la Administración General del Estado y Renfe Viajeros que regula la prestación, durante el período 2018-2027, de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de Cercanías, Media Distancia Convencional, Alta Velocidad Media Distancia y Ancho Métrico competencia de la Administración General del Estado, declarados de obligación de servicio público en el Consejo de Ministros de fecha 15 de diciembre de 2017. Dicho contrato surte efectos desde el día 1 de enero de 2018, con una duración de 10 años a contar desde dicha fecha y con opción a 5 años adicionales.

Este contrato ha tenido hasta la fecha cinco adendas, y en tres de ellas se han recogido nuevas obligaciones de servicio público.

La última de ellas, firmada el 15 de noviembre de 2023, obedece a lo establecido en las disposiciones adicionales, centésima novena y centésima décima de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, que introducen, la primera, los denominados servicios ferroviarios de proximidad, y, la segunda, medidas para facilitar la movilidad cotidiana en los servicios ferroviarios de alta velocidad.

En ambos casos se estableció la necesidad de modificar el actual contrato, a lo que responde la citada última adenda, para incluir en el mismo la compensación a liquidar a Renfe Viajeros por dichos servicios. Dicha modificación contempló también un nuevo techo de gasto para el ejercicio 2022 en línea con la compensación devengada.

Servicios Públicos competencia de la Generalitat de Catalunya.

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, estarían encuadrados en la Dirección de Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos, Dirección de Rodalies de Catalunya.

Estos servicios tienen su origen en los acuerdos de la CMAEF de 22 de diciembre de 2009 y 17 de noviembre de 2010. En ellos, y con fecha efectiva de 1 de enero de 2010 y 1 de enero de 2011 respectivamente, se procedió a la transferencia a la Generalitat de Catalunya de la competencia sobre los servicios de cercanías y de media distancia prestados en dicho ámbito territorial sobre la red ferroviaria de interés general de ancho ibérico.

Con fecha 17 de junio de 2013 se aprobó, en el seno del Órgano Mixto de Coordinación y Control RENFE-Operadora/Generalitat, el texto del contrato para la prestación de los citados servicios por parte de RENFE-Operadora durante el período 2011-2015, estando en fase de aprobación por parte de la Comisión Bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

En tanto se produce dicha aprobación, y en aras de no deteriorar la situación financiera del operador, el Gobierno ha incluido en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado de los sucesivos años, una disposición adicional dotando de consignación presupuestaria al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que, previa verificación por parte de la Intervención General de la Administración del Estado de las propuestas de liquidación de la valoración económica de los servicios prestados por RENFE-Operadora, proceda a realizar una entrega a cuenta a dicha entidad por el resultado de esas verificaciones y a la espera de la firma definitiva del citado contrato.

Hay que destacar los esfuerzos realizados desde el año 2013 por los diferentes equipos gestores de Renfe, materializados en diferentes reuniones con representantes del Ministerio de Hacienda, para, en la medida de sus posibilidades, explicar el texto aprobado en junio de 2013 y demandar su tramitación ante los órganos señalados, o bien obtener las nuevas premisas de negociación con la Generalitat.

Plan de Acción con la Generalitat de Catalunya

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

Este Plan es el soporte de los servicios adicionales a los inicialmente transferidos.

Servicios Públicos competencia de otras Comunidades Autónomas

Dentro de la estructura de Renfe Viajeros, estarían encuadrados en la Dirección de Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El 27 de octubre de 2022 ha entrado en vigor el contrato entre el Gobierno de Aragón y Renfe Viajeros de prestación de servicios de Media Distancia por parte de Renfe Viajeros en la Comunidad Autónoma de Aragón, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024. Este nuevo contrato reduce el número de trenes y relaciones que se prestaban anteriormente.

En el caso de la Junta de Extremadura, el último contrato para la financiación servicios no incluidos en el contrato suscrito por Renfe Viajeros con la AGE para las Obligaciones de Servicio Público, data de 2017. Posteriormente a esa fecha no se ha firmado ningún contrato, encontrándose actualmente en fase de negociación, si bien se ha continuado manteniendo la oferta de los servicios, a la espera de la firma de un nuevo contrato, y siendo liquidado su coste por la Junta con cargo a sus presupuestos.

Con fecha 3 de octubre de 2022 se firma con la Junta de Andalucía el contrato Trambahía, con un período de vigencia de 10 años, que fija las condiciones contractuales relativas a la prestación de la totalidad de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros que Renfe Viajeros realiza en la línea del Tren-tranvía entre las localidades de Chiclana de la Frontera, San Fernando y Cádiz, utilizando parte de la línea de ancho ibérico de la RFIG, entre Río Arillo y Cádiz, y la red tranviaria.

Estado de Información No financiera

La información no financiera y sobre diversidad requerida por la Ley 11/2018, se integra en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web www.renfe.com una vez aprobadas las cuentas del ejercicio.

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

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a Renfe Viajeros en el ejercicio 2023, dedicando un apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

ABONOS GRATUITOS CERCANIAS, RODALIES Y MEDIA DISTANCIA

Se han prorrogado durante el año 2023 las bonificaciones del 100% en el transporte ferroviario de Cercanías y Media Distancia y del 50% en Avant para los usuarios recurrentes, aprobadas mediante el RDL 14/2022 y en vigor desde el 1 de septiembre de ese año, a fin de fomentar el transporte público y reducir el uso del vehículo privado. Se aprueba una compensación de 600 millones de euros por la reducción de ingresos y los costes asociados a estas medidas.

Asimismo, se mantienen los abonos comerciales con condiciones similares a los Avant, para las rutas de alta velocidad en las que no existan OSP ni Acuerdos Marco y el tiempo de viaje sea de menos de 100 minutos.

Además, el Gobierno aprobó en mayo de 2023 unas reducciones del precio de los billetes, para los jóvenes que cumplan los requisitos establecidos, en los servicios de transporte público colectivo terrestre durante el período estival 2023, consistentes en un descuento sobre el precio del billete sencillo y de ida y vuelta del 90% para los servicios de Media Distancia, del 50% para los servicios Avant y del 50% con un límite de 30 euros por trayecto para los servicios comerciales.

Se aprueba igualmente una compensación de 30 millones por la reducción de ingresos en Media Distancia y Avant.

LICITACION PARA COMPRA DE TRENES

Renfe amplia su contrato con CAF para el suministro de otros 32 trenes eléctricos de Media Distancia por 190 millones de euros (27/06/2023).

Con esta ampliación se adquieren un total de 60 nuevos trenes de Media Distancia de última generación, más sostenibles y eficaces.

Esta operación se enmarca en el Plan de Renovación de la Flota de Renfe, que prevé una inversión global de 4.509 millones de euros para la compra de 436 nuevos trenes, la remodelación de otros 57 y fabricación de 50 locomotoras.

Renfe firma la compra de 29 trenes de Cercanías por 193 millones de euros (07/07/2023).

El contrato para la adquisición de los nuevos trenes, que fueron adjudicados a CAF en marzo de 2023, incluye la posibilidad de ampliar el suministro de hasta 9 trenes eléctricos adicionales.

Esta adquisición de trenes forma parte del Plan de Renovación de Flota puesto en marcha por Renfe en 2019, que supondrá la renovación de aproximadamente el 50% de los trenes dedicados a Obligaciones de Servicio Público (OSP).

NUEVOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN 2023

Renfe pone en marcha el nuevo servicio AVE que enlaza Valencia con Burgos (23/01/2023).

Este servicio se ofrece mediante 12 frecuencias semanales, 6 en cada sentido, sin necesidad de realizar transbordo. El tiempo de viaje se establece en 3 horas y 39 minutos para los AVE en sentido Valencia y 3 horas y 47 minutos para los AVE en sentido Burgos.

Renfe inicia el servicio Avlo entre Madrid y Alicante (27/03/2023).

El nuevo servicio de trenes Avlo de Renfe ofrece cuatro circulaciones diarias (dos por sentido) entre Madrid y Alicante, lo que supone una oferta de 1.436 plazas al día. Los cuatro servicios tienen parada en Albacete, y dos Avlo (uno por sentido) paran, además, en las estaciones de Cuenca Fernando Zóbel y Villena Alta Velocidad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe pone a la venta los billetes para los Servicios de Proximidad Illescas-Fuenlabrada/Humanes (11/04/2023).

Comenzaron a circular el 17 de abril. Este Servicio de Proximidad se configuró ampliando la oferta de servicios de Media Distancia existente previamente entre Madrid e Illescas, complementada con un nuevo tren lanzadera por sentido en días laborables de lunes a viernes, con origen/destino Illescas/Fuenlabrada, y con parada en Humanes en ambos sentidos. Este nuevo servicio lanzadera comunica en la estación de Fuenlabrada o en Humanes con los servicios de Cercanías desde y hacia Madrid.

Renfe inicia el servicio Avlo entre Madrid y Andalucía (01/06/2023).

El nuevo servicio ofrece dos circulaciones diarias (una por sentido) en las relaciones con Sevilla y Málaga, con una oferta de 1.752 plazas al día. Todos los trenes tendrán parada en las estaciones intermedias del recorrido: Antequera Santa Ana, Puente Genil, Córdoba, Villanueva de Córdoba, Puertollano y Ciudad Real.

Renfe consigue el certificado de apertura de sucursal en Lyon, fundamental para el inicio de su actividad en Francia (12/06/2023).

Con la apertura de su sucursal en Lyon (Francia) la compañía española inicia la venta de billetes y otras actividades comerciales. Se trata de un paso decisivo para acometer la implantación de Renfe en el mercado francés a largo plazo y un paso clave en su estrategia de internacionalización.

Renfe estrena su primer AVE Internacional en la ruta Barcelona-Lyon (13/07/2023).

Estos trenes AVE conectan 17 ciudades a ambos lados de la frontera y recuperan la conexión ferroviaria internacional directa entre España y ciudades tan relevantes como Lyon, Marsella, Nimes, Avignon o Aix-en-Provence.

Los trenes AVE conectan Barcelona con Lyon en 5 horas, Perpiñán en 1 hora 25 min, Narbona en 2 horas, Montpellier en 3 horas 8 min, Nimes en 3 horas y 38 min y Valence en 4 horas y 23 min.

Renfe estrena el AVE que conecta Madrid con Marsella (28/07/2023).

Renfe puso a la venta el pasado 21 de junio de 2023 los billetes para su AVE internacional con una campaña de lanzamiento que permitió viajar a 19 euros desde Montpellier o Narbona hasta Barcelona, Zaragoza o Madrid y 29 euros para la ruta completa, la conexión desde Marsella y Lyon con España.

Comienzan los servicios comerciales de Alta Velocidad entre Madrid y Asturias (30/11/2023).

Estos servicios enlazan por la nueva Variante de Pajares Asturias con Madrid, Castilla y León y Comunidad Valenciana. Para esta puesta en marcha, la sociedad lanzó una campaña promocional con 25.000 plazas con precios desde 18 euros, que se pudieron comprar entre el 2 y el 11 de noviembre, para viajar entre el 30 de noviembre y el 15 de febrero de 2024.

La Variante de Pajares representa un salto sin precedentes en las conexiones ferroviarias: los viajeros verán reducido en más de una hora el tiempo de viaje en tren entre Asturias y Madrid.

Renfe inicia el servicio Avlo entre Madrid y Murcia (10/12/2023).

El nuevo servicio de trenes Avlo de Renfe ofrece dos circulaciones diarias (una por sentido) entre Madrid y Murcia, lo que supone una oferta de 5.000 plazas semanales. El tren tendrá parada en las estaciones intermedias de Orihuela Miguel Hernández, Elx A.V, Alicante, Villena A.V, Albacete Los Llanos y Cuenca Fernando Zóbel.

INNOVACION TECNOLOGICA Y DIGITALIZACION

Renfe invierte más de un millón de euros en crear una red de Centros de Seguridad Inteligentes (27/04/2023).

Enmarcado en el proyecto 'Renfe Smart Security Station' (RS3), Renfe invierte más de un millón de euros en la creación de una red de Centros de Seguridad Inteligentes en la que personal especializado realice las acciones de control necesarias para el buen funcionamiento de los sistemas inteligentes de analítica de vídeo instalados en cerca de 500 estaciones de Cercanías de todo el territorio nacional.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe invierte 9 millones de euros en mejoras de señalización y equipamientos para estaciones de Cercanías, Rodalies y Ancho Métrico (08/08/2023).

Estas actuaciones se llevarán a cabo tanto en aquellas estaciones donde sea necesario esta modernización como en nuevas estaciones o en el caso de las remodelaciones integrales que se están realizando.

Del total de la inversión prevista, 4,9 millones de euros se destinarán a la adquisición de nuevo mobiliario y equipamientos, y el resto, 3,9 millones de euros, se dedicará a la renovación e instalación de nueva señalética.

Las actuaciones se desarrollarán tanto en el interior y exterior de los edificios de viajeros, a sus accesos, andenes, marquesinas, pasos entre andenes y cualquier otro ámbito que esté relacionado con los servicios a los viajeros.

Renfe implanta Apple Pay y Google Pay como métodos de pago para mejorar la experiencia de compra online de los clientes (22/09/2023).

Renfe, en colaboración con CaixaBank, implantó un nuevo sistema de pago a través de las carteras virtuales de Apple Pay y Google Pay. El objetivo es optimizar la experiencia de compra de los clientes en la web renfe.com mediante la aplicación de las mejores soluciones tecnológicas y de software en procesamiento de pagos.

Renfe invierte 2,6 millones de euros para modernizar la venta a bordo de los trenes y el check-in de acceso en las estaciones (25/11/2023).

Con este proyecto se optimizarán los procesos de control de fraude en los accesos, el control de la presencia de los viajeros a bordo de los trenes y facilitará la labor de los interventores. Además, la renovación de las terminales enriquecerá la calidad y la prestación de un servicio personalizado de atención al cliente.

Renfe permite pagar sus billetes en cuatro plazos sin intereses (28/11/2023).

Renfe ha suscrito un acuerdo con Aplázame, la plataforma de pagos y financiación flexible del banco digital WiZink, para incorporar una nueva opción de pago para la compra de billetes en la web renfe.com con la posibilidad de pagar los viajes en cuatro plazos sin intereses ni gastos de gestión adicionales.

El objetivo es optimizar la experiencia de cliente mediante la aplicación de las mejores soluciones tecnológicas para disfrutar de la comodidad tanto al viajar como al pagar.

RESULTADOS

Demanda e Ingresos obtenidos

Los principales factores que afectan en el año 2023 a la evolución de la demanda e ingresos son:

- La continuidad de las medidas de fomento del transporte públicos aprobados por el Gobierno en agosto de 2022 y que conllevan la gratuidad de los abonos recurrentes de los servicios de Cercanías, Media Distancia y Rodalies, además de la bonificación del 50% para los servicios Avant y ciertos servicios comerciales.
- La aprobación, por parte del Gobierno, de las ayudas para jóvenes en período estival, con reducciones en el precio de los billetes del transporte público para los servicios Media Distancia, Avant y Servicios Comerciales.
- La gradual expansión de la competencia en los servicios liberalizados.
- El comienzo de los servicios de alta velocidad internacionales con Francia.

El número global de viajeros transportados es de 523,2 MM, un 19,6% superior al del pasado ejercicio, con diferente afectación según el tipo de servicios.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En el caso de los Servicios Comerciales, el número de usuarios en el año 2023 asciende a 30,8 millones frente a los 30 millones del año anterior, lo que supone un incremento de la demanda del 2,5%, si bien hay que tener en cuenta que los primeros meses del año 2022 aún se vieron afectado por la sexta ola del COVID_19, con la consiguiente reducción de la movilidad. Sin embargo, los ingresos por venta de títulos de transporte disminuyen en 61,3 millones de euros (-4,6%), con una disminución del 6,9% en el ingreso medio por viajero, motivada principalmente por la creciente competencia, que lleva a reajustar a la baja los precios de los billetes a fin de no perder cuota de mercado, a pesar de lo cual el nivel de aprovechamiento medio se reduce 0,4 puntos respecto al del año anterior.

En este año se han ofertado nuevos servicios, a destacar los internacionales de Alta Velocidad con Francia, con las relaciones comerciales Madrid-Marsella y Barcelona-Lyon, la extensión de los servicios Avlo a los corredores Sur y Este, con la inauguración de las relaciones entre Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga, Madrid-Alicante y Madrid-Murcia, a lo que se une el comienzo de los servicios de Alta Velocidad entre Madrid y Asturias, tras la apertura de la Variante de Pajares. También es destacable el incremento de actividad de los Trenes Turísticos.

Los Servicios Públicos se ven muy afectados por la continuidad en este año de las medidas de fomento del transporte público y la consiguiente gratuidad de los abonos recurrentes de Cercanías y Media Distancia, además de la bonificación del 50% en los servicios Avant. La favorable acogida a dichas medidas propicia un incremento del 20,9% en el número de viajeros respecto al año 2022, con 85 millones más de viajeros transportados y 8 puntos de mejora en el nivel de aprovechamiento medio. En cuanto a los ingresos por venta de títulos de transporte, disminuyen un 41,9% (-231,3 millones) por efectos de la gratuidad, con lo que el ingreso medio en 2023 es un 52% inferior al del año anterior.

El total de ingresos de títulos de transporte de la Sociedad asciende a 1.592,2 millones de euros, lo que supone una disminución del 15,5% respecto al ejercicio 2022.

Los ingresos por Convenios con Comunidades Autónomas son 42,3 millones de euros. De ellos, 26,3 corresponden al Plan de Acción de la Generalitat de Catalunya; 6,2 millones a los servicios convenidos con las Comunidades Autónomas de Aragón y Extremadura y 9,7 MM provienen de la explotación del Tranvía de Chiclana.

Suponen 9,9 millones de euros más que los registrados en el año 2022, con mayores ingresos en todos los Convenios, destacando los +8,7 MM derivados del Tranvía de Chiclana, que comenzó su explotación en octubre de 2022.

En cuanto a la Compensación por prestación de servicios declarados obligación de servicio público, se ha registrado un total de 1.861,1 millones de euros e incluye 606,9 millones en concepto de compensación por los abonos gratuitos, de los que 8,1 millones son del año 2022, así como 29,9 millones por los descuentos para jóvenes. Del importe total, 900,8 millones corresponden a los servicios recogidos en el contrato suscrito el 18/12/18 con la AGE, con entrada en vigor desde el 1 de enero de 2018 y con validez para el período 2018-2027.

El resto de la Compensación, 323,5 millones de euros son los relativos a la prestación de los servicios en 2023, según la propuesta de contrato para el período 2011-2015 acordado entre RENFE Operadora y la Generalitat de Cataluña, con fecha 17 de junio de 2013, y que se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Comisión bilateral y de la Comisión Mixta para Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat.

El conjunto de ingresos varios alcanza la cifra de 86,9 millones de euros, en comparación con el año 2022 presentan un incremento de 9,8 millones (+12,7%), con desviaciones de diferente signo, siendo las principales las siguientes:

- Se recogen 15,8 millones en concepto de fianzas de abonos recurrentes gratuitos constituidas en 2022 y con antigüedad superior a un año.
- Se han registrado 4,4 millones en concepto de ayuda compensatoria por la situación del Covid_19, dentro del Fondo de Solidaridad Europeo.
- Aumentan 2,7 millones los ingresos intragrupo derivados de las penalizaciones técnicas de mantenimiento.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Mejoran los ingresos con Adif: +0,5 millones por las exploradoras y +0,3 millones por el Convenio de Estaciones.
- En el año 2022 los ingresos por las liquidaciones de los Trenes Elipsos fueron de 7,4 millones. Estos servicios finalizaron en diciembre 2022, por lo que no hay ingresos en el año 2023.
- Derivado de las medidas de abonos recurrentes gratuitos, en el año 2023 no ha habido ingresos por Comisiones de Venta con los Consorcios de Madrid y Barcelona, que alcanzaron la cifra de 3,3 millones en el año 2022.
- El año pasado se registraron 3,2 MM por el Convenio de Pre-explotación del Tranvía de Chiclana. En octubre de 2022 el Tranvía comenzó su explotación, por lo que en el año 2023 no se han generado ingresos por este concepto.

El conjunto de ingresos de la Sociedad en el año 2023 asciende a 3.582,5 millones de euros, quedando 67,8 millones por debajo de la cifra del ejercicio 2022 (-1,9%).

Gastos de Explotación

El total de gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones, servicios Adif y materiales y servicios prestados por proveedores externos e intragrupo), alcanzan la cifra de 3.293,4 millones de euros, son 65,6 millones menos que el año pasado, lo que supone un ahorro del 2%.

Las diferencias de las principales partidas son las siguientes:

Personal

El gasto de Personal en 2023 ha sido de 695,6 millones de euros, de los que 29,8 millones corresponden al Plan de RR.HH. Aumenta el gasto en 36,6 millones respecto al año 2022 (+5,6%), con un 3,1% más de agentes medios.

Energía de Tracción

Disminuye el gasto respecto al año 2022 tanto en energía eléctrica: -228,1 millones de euros (-43,2%) como en diésel: -5,8 millones (-17,6%) lo que, en su conjunto, suponen 233,9 millones de menor gasto (-41,7%). La disminución de los precios de la energía a lo largo del año 2023 compensa sobradamente el aumento en la producción. Analizando de manera individualizada ambos tipos de energía se observa lo siguiente:

En la energía eléctrica, el incremento en la producción de TKB's es del 5,6%, mientras que los precios disminuyen un 48,8%. De igual forma, el número de TKB's diésel aumenta un 4% respecto a 2022, con una rebaja del 21,6% en los precios.

Cánones

El gasto total en cánones ferroviarios ha sido de 1.147,8 millones, situándose 54,1 millones por encima de la cifra alcanzada en 2022; lo que supone una variación de +4,9%.

Se registra aumento de gastos en todos los productos, pero con desigual incidencia, en coherencia con la evolución de producción y demanda de cada uno de ellos; así, en los servicios comerciales el gasto se incrementa un 7,2% respecto al pasado año, mientras que para los servicios públicos la diferencia es del +3,5%.

Analizando por tipo de cánones, se observa lo siguiente:

Los cánones Adif de utilización de infraestructuras se sitúan un 3,7% por encima del año anterior, con un incremento en el gasto de 36,2 millones de euros, de los cuales 19 millones corresponden a los servicios comerciales (+5,3% de gasto respecto al ejercicio 2022). Por su parte, los servicios públicos registran un mayor gasto de 17,2 millones (+2,8%).

En cuanto a los cánones Adif de utilización de estaciones, en su conjunto experimentan un aumento de 10,6 millones de euros respecto a 2022 (+8,5%), de acuerdo con el aumento en el número de viajeros:

* Servicio Público: + 5,5 millones (+10,5%)

* Servicios Comerciales: + 5,1millones (+ 7,1%)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Además de los cánones abonados a Adif por la utilización de la RFIG, se incluyen ene este apartado los relativos a otras redes, en concreto a la red tranviaria utilizada por el Tranvía de Chiclana y a los movimientos realizados en territorio francés. En su conjunto han supuesto 7,5 millones de euros, lo que supone 7,3 millones más que el pasado ejercicio.

Servicios ADIF

El gasto acumulado en 2023 en los Servicios ADIF ha sido de 24,4 millones de euros, un 6,7% (+1,5 millones) superior a la cifra alcanzada el año anterior, con aumento en el número de asistencias realizadas por los servicios Acerca, derivada del mayor número de viajeros.

Servicios Intragrupo

La facturación intragrupo alcanza la cifra de 458,9 millones de euros, aumentando en 18,7 millones respecto al pasado año, lo que supone un 4,3% de mayor gasto. A destacar:

- El gasto en mantenimiento es 19,1 millones superior al del año anterior. Este mayor gasto se debe a la mayor producción, al incremento de precios y a que, en el año 2023, se han realizado las tareas de mantenimiento de 5 ramas s/121, que anteriormente eran mantenidas por la industria particular.
- Crecen en 2,1 millones de euros el gasto en servicios de tecnología de la información, favorecido por el aumento en el número de operaciones relacionadas con la venta.
- Los Servicios de Apoyo a la Gestión aumentan 2,8 millones de euros con respecto al pasado ejercicio, lo que supone un incremento del 4,7%.
- Este año se registra un gasto de 1,4 millones de euros en concepto de servicios de traslado de material realizados por Mercancías.
- Aumentan 1,2 millones de euros los gastos de seguridad, especialmente en la partida de vigilancia de edificios, estaciones e instalaciones.
- Los gastos de publicidad han disminuido 7,9 millones de euros respecto al año anterior.

Mantenimiento de Material (sin intragrupo)

El gasto total por este concepto ha sido 293,8 millones de euros, con 13 millones más que en el año 2022 (+4,6%), como consecuencia del aumento de la producción y de la actualización de precios.

Servicios a bordo

Asciende a 61,1 millones de euros. Son 8,2 millones por encima del año anterior (+15,6%), debido al aumento en el número de viajeros transportados y a que este año se han incluido los viajeros sinergiados de servicio público en trenes de servicios comerciales para el cómputo del gasto, lo que ha significado 4 millones más de gasto.

Resto de Servicios

El resto de gastos de materiales y servicios se cifran en 284,5 millones de euros, con un aumento de 36 millones (+14,5%) respecto a los datos del año 2022; a continuación se detallan los conceptos que presentan las desviaciones más significativas:

- Trasbordos – Aumento de 16 millones de euros, debido a los diversos planes alternativos de transporte que han tenido lugar en este año.
- Servicios auxiliares y en tierra – El aumento en el nivel de demanda, unido a la campaña de información y atención al viajero con motivo de los abonos gratuitos, originan que el gasto registrado en estos conceptos aumente 9,3 millones de euros respecto al año anterior.
- Mantenimiento de estaciones – El incremento de actos vandálicos, las mayores consistencias en la limpieza de estaciones y el aumento de los precios propician que el gasto en mantenimiento de estaciones sea 6,4 millones superior al del año anterior.
- Atención Telefónica – El alza del nivel de demanda conlleva un mayor gasto de 4,3 millones en este concepto.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad era de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2023 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29/01/2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de 44,97 días (47,52 días en el ejercicio 2022).

El resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en el ejercicio es de +289,1 millones de euros, 2,2 millones por debajo del registrado en 2022, lo que supone una diferencia de -0,7%.

Amortizaciones y Retiros

En el apartado de Amortizaciones y Retiros del Inmovilizado se registra un total de gasto de 338,7 millones de euros, un 0,9% (-3,22 millones) menos que el año anterior.

Por una parte, las amortizaciones del inmovilizado son 325,2 millones, y se incrementan en 3,2 millones con relación al año 2022, lo que supone un +1%, de los que cerca de 3 MM se deben a altas de activos por actuaciones en estaciones.

Y por la otra, los retiros del inmovilizado se cifran en 13,5 millones, disminuyendo en 6,4 millones los contabilizados en el anterior ejercicio.

Las principales partidas que han originado retiros en el año 2023 son las siguientes, Accidentes: 5,5 millones, Reparaciones Cíclicas: 4 millones y Remodelaciones y transformaciones material rodante: 2,2 millones.

Por su parte, el EBIT alcanzado en el ejercicio es -49,6 millones de euros, mejorando en 1 millón el del año anterior (+2,1%).

Resultado Financiero

En cuanto al Resultado Financiero, se sitúa en -32,2 millones de euros, siendo 11,9 millones inferior al del pasado año (-59%) afectado por el incremento del tipo medio de interés.

Resultado Ejercicios Anteriores

El Resultado de Ejercicios Anteriores presenta signo positivo, con un valor de 15,4 millones de euros.

Según todo lo expuesto anteriormente, el resultado antes de impuestos de la Sociedad Renfe Viajeros alcanza la cifra de -66,4 millones de euros.

El análisis de los Resultados por tipología de servicio es el siguiente:

- Los Servicios Comerciales presentan un resultado negativo de -70,1 millones de euros, quedando 17 MM por debajo del resultado del año 2022. A pesar del incremento de la producción, disminuye en 29,5 millones el total de gastos gracias a la reducción de los precios de la energía, por otra parte, también se reducen los ingresos, a pesar del aumento del número de viajeros, debido al ajuste a la baja de los precios.
- Los Servicios Públicos obtienen un resultado de +3,7 millones de euros, distinguiendo entre aquellos cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado de aquellos adscritos a la Generalitat de Cataluña:
  - AGE: presentan un resultado de +2,9 millones de euros, incluyendo +3,1 millones por los servicios financiados por Comunidades Autónomas (Aragón, Extremadura) y el Tranvía de Chiclana.
  - Generalitat Cataluña: Resultado positivo de 769,6 miles de euros, incluyendo 780,3 mil euros de Beneficio Razonable por los servicios incluidos en el Plan de Acción.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2023 frente a 2022 de las principales magnitudes, así como los correspondientes desgloses y gráficos ilustrativos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Viajeros, SME, S.A.

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1) Diferencia	VARIACIÓN (1) %
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte (3)	1.592,15	1.884,78	-292,63	-15,5
	Servicio Público	320,34	551,67	-231,34	-41,9
	Servicio Comercial	1.271,81	1.333,11	-61,30	-4,6
	Convenios Específicos CC.AA.	42,25	32,34	9,92	30,7
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.861,15	1.656,03	205,12	12,4
	Ingresos Varios	86,90	77,10	9,81	12,7
+	TOTAL INGRESOS	**3.582,45**	**3.650,24**	**-67,80**	**-1,9**
	GASTOS				
	Personal	695,63	659,03	36,60	5,6
	Energía de tracción	327,29	561,15	-233,86	-41,7
	Cánones (2)	1.147,82	1.093,69	54,13	4,9
	Servicios Adif	24,43	22,89	1,54	6,7
	Servicios Intragrupo	458,85	440,11	18,74	4,3
	Mantenimiento de Material (sin Intragrupo)	293,81	280,79	13,02	4,6
	Servicios a Bordo	61,07	52,84	8,23	15,6
	Resto de Servicios	284,45	248,47	35,97	14,5
-	TOTAL GASTOS	**3.293,36**	**3.358,98**	**-65,62**	**-2,0**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**289,09**	**291,27**	**-2,18**	**-0,7**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	338,71	341,93	-3,22	-0,9
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-49,62**	**-50,67**	**1,05**	**2,1**
	Ingresos Financieros	30,96	6,30	24,67	391,8
	Gastos Financieros	63,14	26,53	36,61	138,0
+/-	Resultado Financiero	-32,18	-20,24	-11,94	-59,0
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	15,39	16,65	-1,26	-7,6
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-66,41**	**-54,25**	**-12,15**	**-22,4**
-	Impuesto sobre Beneficios	-1,39	-3,13	1,73	55,4
=	**RESULTADO**	**-65,01**	**-51,13**	**-13,89**	**-27,2**

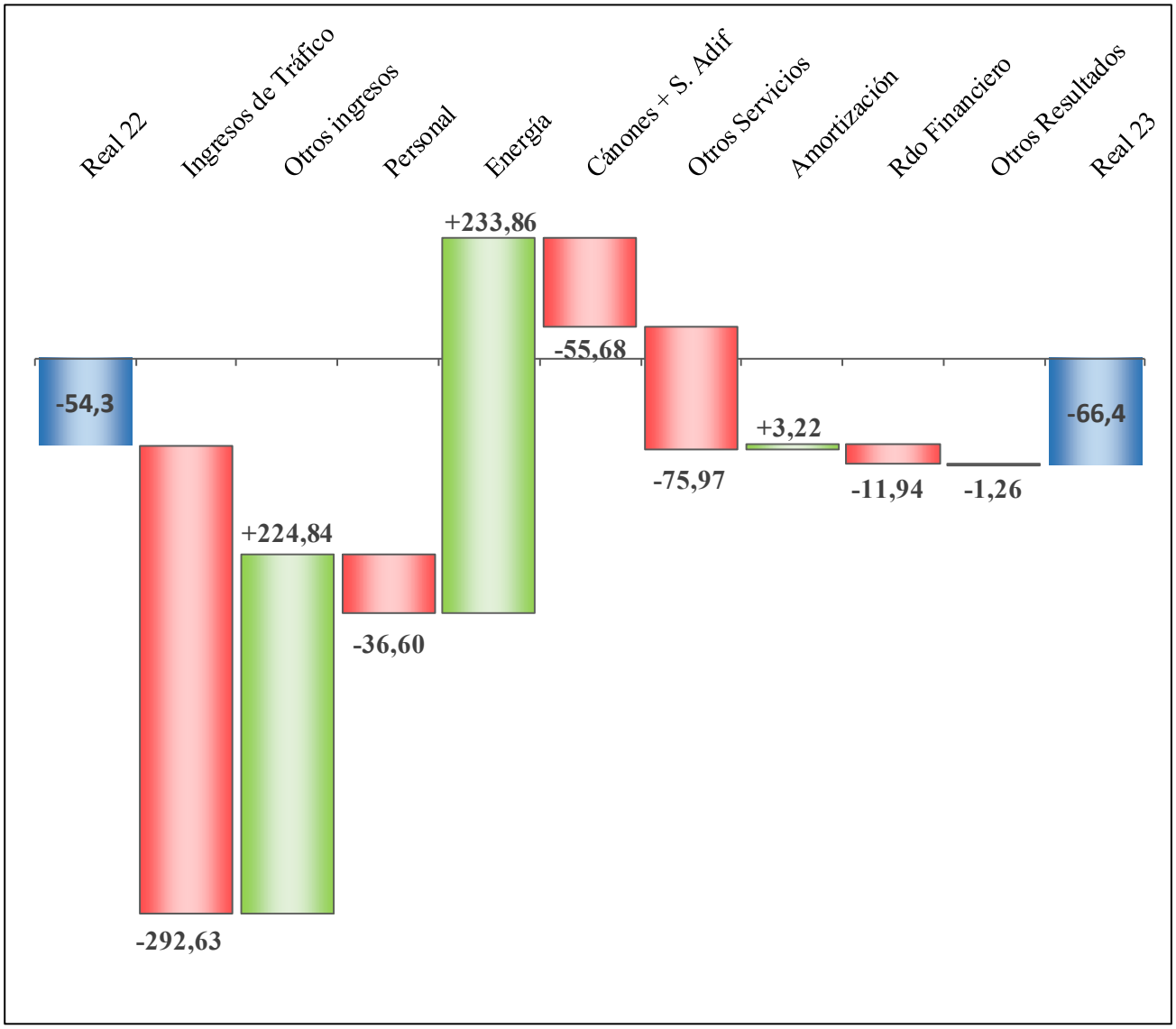
Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	108,8	108,7	**0,11**
Al EBIT (%)	98,6	98,6	**0,00**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	98,2	98,5	**-0,36**
Al Resultado (%)	98,2	98,6	**-0,40**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 88% Canon Infraestructura y 12% Canon Estaciones.
(3) Incluye viajes de servicio Intragrupo por importe de 1,37 millones d€.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
RENFE Viajeros, SME, S.A.
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2023			2022	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	**1.164.736,7**	51,3	51,3	52,2	52,2
Canon Infraestructura	1.005.921,7	44,3		45,3	
Canon Estaciones e Instalaciones	134.382,4	5,9		5,8	
Servicios ADIF	24.432,6	1,1		1,1	
Servicios Intragrupo (*)	**458.852,4**	20,2	71,5	20,6	72,8
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**293.807,9**	12,9	84,5	13,1	85,9
Otros Gastos ligados al Tráfico de Viajeros	**125.512,1**	5,5	90,0	4,6	90,5
Servicios a Bordo	**61.071,9**	2,7	92,7	2,5	93,0
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**51.818,6**	2,3	95,0	2,1	95,1
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**17.053,9**	0,8	96,2	0,8	96,8
Energía U.D.T.	**11.411,4**	0,5	95,5	1,0	96,0
Comisiones a Operadores de Viajeros	**10.551,5**	0,5	96,7	0,7	97,4
Canon util. líneas otros administradores	**7.515,3**	0,3	98,1	0,1	98,7
Servicios Bancarios	**6.718,4**	0,3	97,0	0,3	97,8
Consumo de Materiales de Almacen	**6.488,5**	0,3	97,3	0,2	98,0
Tributos	**5.246,0**	0,2	97,7	0,2	98,4
Trabajos Realizados por Terceros	**4.045,0**	0,2	97,4	0,2	98,2
Estudios y Consultorías	**3.364,0**	0,1	97,8	0,1	98,6
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	**2.309,2**	0,1	98,2	0,1	98,7
Dotación por Reclamaciones Jurídicas	**1.472,0**	0,1	98,3	0,0	98,8
Resto	**38.457,6**	1,7	100,0	1,2	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**2.270.432,2**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Ingeniería y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

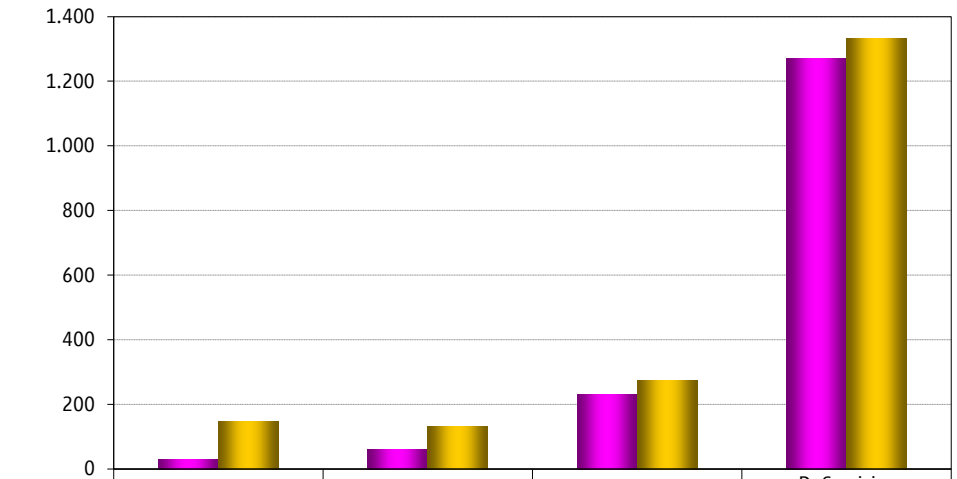
PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2023	2022	% 2023/2022
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.592,15	1.884,78	-15,5
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	5,78	7,77	-25,5
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	523.174,6	437.379,6	19,6
Viajeros - Kilómetro (Millones)	27.522,2	24.269,5	13,4
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	52.626,9	51.028,3	3,1
Kilómetros - Tren (Miles)	157.267	148.902	5,6
Plazas / Tren	335	343	-2,4
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	52,1	47,3	4,8
Ingresos / Km. Tren	10,12	12,66	-20,0
Viajeros / Tren	175	163	7,4
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	46.612,1	44.185,2	5,5
Diésel	2.914,8	2.803,7	4,0
Eléctricas	43.697,4	41.381,5	5,6
PERSONAL			
Número medio de personas	10.217,9	9.911,2	3,1

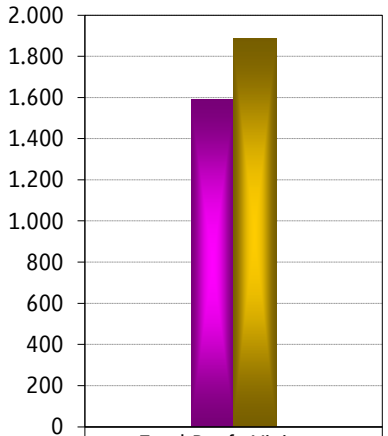
(1) En la columna de variación se indica la diferencia en puntos porcentuales respecto al año anterior.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

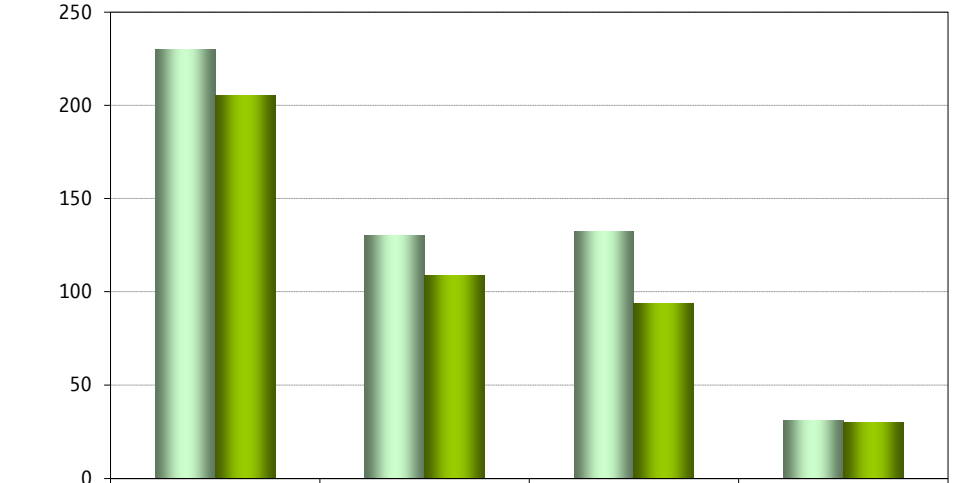


	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales
Año 2023	30,74	59,52	230,08	1.271,81
Año 2022	146,43	131,97	273,27	1.333,11

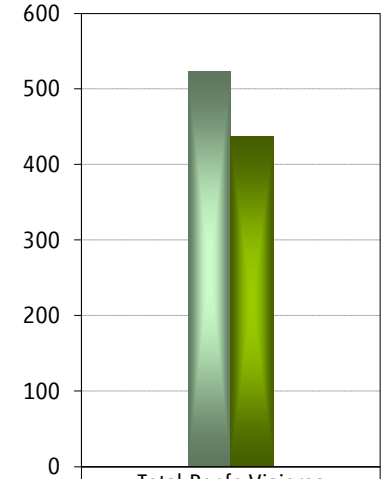


	Total Renfe Viajeros
Año 2023	1.592,15
Año 2022	1.884,78

Viajeros



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales
Año 2023	230,0	130,0	132,5	30,8
Año 2022	205,1	108,6	93,7	30,0



	Total Renfe Viajeros
Año 2023	523,2
Año 2022	437,4

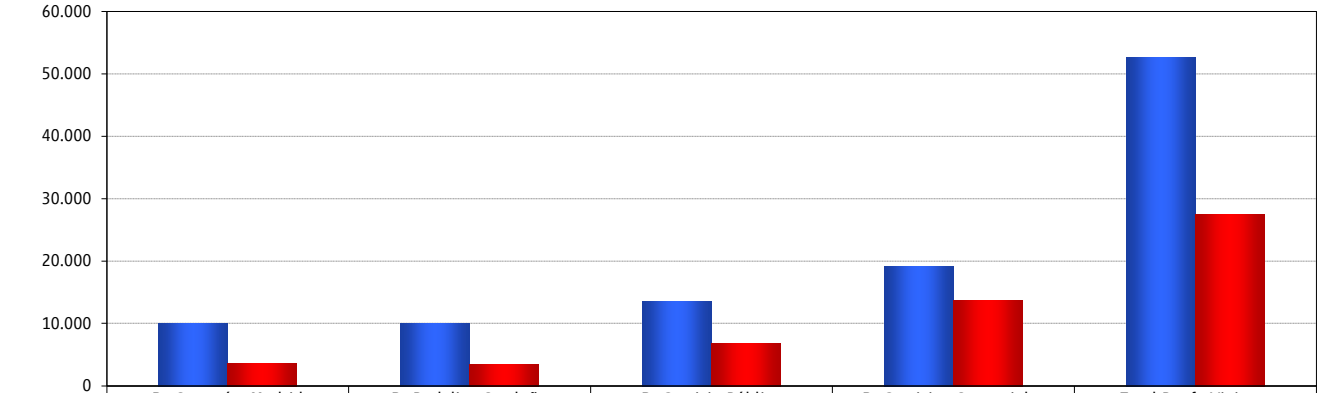
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE VIAJEROS, SME, S.A.

OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km

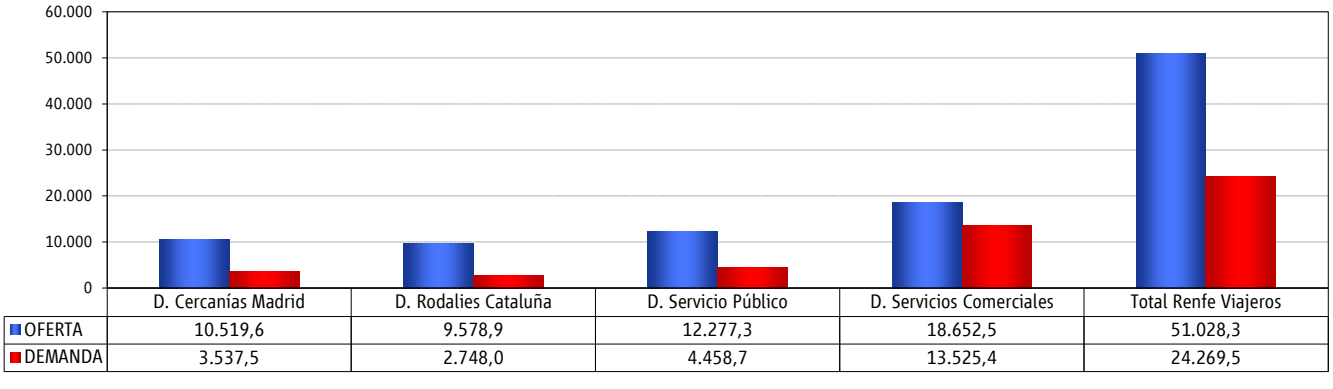
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2023



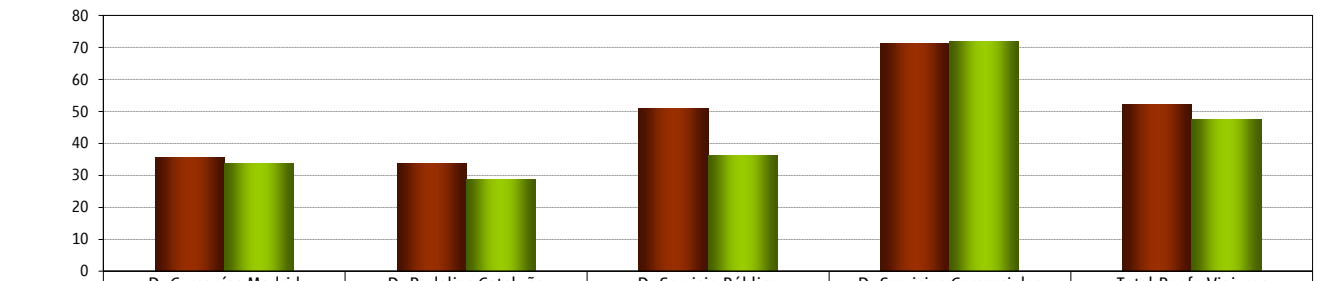
	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
OFERTA	10.029,1	9.944,6	13.482,4	19.170,9	52.626,9
DEMANDA	3.560,7	3.347,3	6.867,0	13.747,3	27.522,2

Año 2022



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
OFERTA	10.519,6	9.578,9	12.277,3	18.652,5	51.028,3
DEMANDA	3.537,5	2.748,0	4.458,7	13.525,4	24.269,5

Aprovechamiento (%)



	D. Cercanías Madrid	D. Rodalies Cataluña	D. Servicio Público	D. Servicios Comerciales	Total Renfe Viajeros
Año 2023	35,5	33,7	50,9	71,2	52,1
Año 2022	33,6	28,7	36,3	71,9	47,3

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.2.2. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

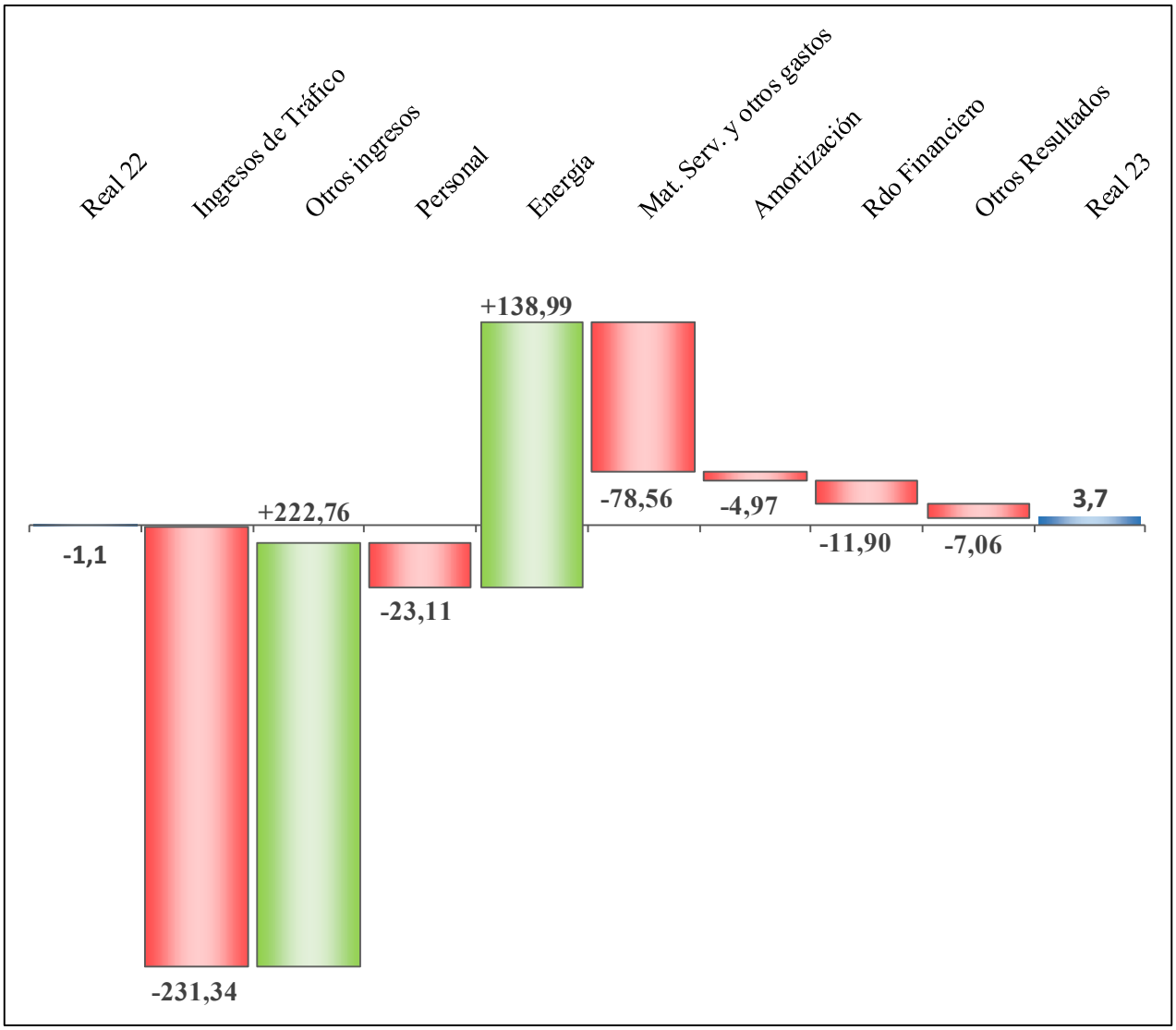
Servicio Público

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1)	
				Diferencia	%
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	320,34	551,67	-231,34	-41,9
	Convenios CC.AA. (incluye Plan de Acción)	42,25	32,34	9,92	30,7
	Resto de Ingresos	76,03	68,30	7,73	11,3
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.861,15	1.656,03	205,12	12,4
+	TOTAL INGRESOS	**2.299,77**	**2.308,34**	**-8,57**	**-0,4**
	GASTOS				
	Personal (*)	377,00	353,89	23,11	6,5
	Energía de tracción	187,36	326,35	-138,99	-42,6
	Materiales y Servicios	885,91	840,90	45,01	5,4
	Servicios del Exterior	199,91	177,88	22,03	12,4
	Cánones	686,00	663,02	22,98	3,5
	Mantenimiento de trenes	250,06	237,37	12,68	5,3
	Seguridad	54,05	53,29	0,76	1,4
	Otros Gastos	136,22	116,11	20,11	17,3
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	225,34	220,37	4,97	2,3
	Gastos financieros	26,23	14,33	11,90	83,0
	Gastos indirectos y de estructura	160,70	153,17	7,53	4,9
	Gastos excepcionales	-7,03	-9,81	2,78	28,3
-	TOTAL GASTOS	**2.295,83**	**2.305,98**	**-10,15**	**-0,4**
=	**RESULTADO DEL EJERCICIO**	**3,94**	**2,36**	**1,58**	**66,7**
+	Cambio criterio R's	0,00	-0,02	0,02	
+	Ajuste Auditoría IGAE (2)	-0,22	-3,45	3,23	93,6
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**3,72**	**-1,11**	**4,83**	**434,2**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2023 es -0,22 MM€ y el ejercicio 2022 -3,45 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
Servicio Público
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2023	2022	% 2023/2022
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	320,34	551,67	-41,9
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	2,33	5,13	-54,7
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	492.418,2	407.363,7	20,9
Viajeros - Kilómetro (Millones)	13.774,9	10.744,1	28,2
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	33.456,0	32.375,8	3,3
Kilómetros - Tren (Miles)	102.270	99.132	3,2
Plazas / Tren	327	327	0,2
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	41,15	33,16	8,0
Ingresos / Km. Tren	3,13	5,57	-43,7
Viajeros / Tren	135	108	24,3
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	24.149,8	23.256,7	3,8
Diésel	2.357,8	2.246,9	4,9
Eléctricas	21.792,0	21.009,8	3,7

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

INFORMACIÓN DE NÚCLEOS DE CERCANÍAS

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE
(millones de euros)

	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
MADRID	30,74	146,43	-79,0
BARCELONA	36,50	97,98	-62,7
VALENCIA	9,31	20,39	-54,3
MÁLAGA	13,55	15,71	-13,8
SEVILLA	2,08	5,92	-64,9
BILBAO	3,13	6,68	-53,0
SAN SEBASTIÁN	0,95	4,66	-79,5
MURCIA	2,45	4,15	-41,0
ASTURIAS	1,69	4,89	-65,4
CÁDIZ	2,39	3,86	-38,2
SANTANDER	0,42	0,75	-44,0
ZARAGOZA	0,10	0,20	-49,1
P.VASCO AM	0,30	0,66	-54,2
ASTURIAS AM	0,64	1,53	-58,0
CANTABRIA AM	0,97	2,45	-60,3
GALICIA AM	0,04	0,05	-27,9
C.-LEÓN AM	0,10	0,16	-41,9
MURCIA AM	0,10	0,15	-31,1
TOTAL	**105,47**	**316,62**	**-66,7**

VIAJEROS (miles)

	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
MADRID	229.967,3	205.069,8	12,1
BARCELONA	120.001,4	100.483,3	19,4
VALENCIA	19.977,2	14.602,5	36,8
BILBAO	14.679,3	10.824,5	35,6
MÁLAGA	16.066,0	11.267,7	42,6
SEVILLA	7.940,7	6.522,6	21,7
SAN SEBASTIÁN	7.234,5	6.313,6	14,6
MURCIA	2.759,5	2.829,2	-2,5
ASTURIAS	7.341,5	5.131,2	43,1
CÁDIZ	4.854,7	3.216,4	50,9
SANTANDER	2.231,7	863,5	158,4
ZARAGOZA	333,3	271,0	23,0
P.VASCO AM	784,9	690,8	13,6
ASTURIAS AM	1.665,8	1.475,8	12,9
CANTABRIA AM	3.893,8	2.603,7	49,5
GALICIA AM	17,8	26,3	-32,5
C.-LEÓN AM	149,7	115,8	29,2
MURCIA AM	259,3	176,7	46,7
TOTAL	**440.158,5**	**372.484,5**	**18,2**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE (millones de euros)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
CATALUÑA (1)	23,02	33,99	-32,3
Serv.Público SUR	18,09	29,11	-37,9
Serv.Público ASTURIAS	0,50	0,58	-13,8
Serv.Público ESTE	17,85	22,58	-20,9
Serv.Público GALICIA	10,32	15,98	-35,4
Serv.Público CENTRO-NORTE	14,94	13,44	11,2
Serv.Público CENTRO-SUR	4,73	12,27	-61,5
Servicios Convenidos con CCAA	0,41	0,29	40,4
TOTAL	**89,87**	**128,25**	**-29,9**

(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a Rodalies Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	29,72	25,63	15,9
MADRID - PUERTOLLANO	0,00	15,55	-100,0
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	16,29	15,53	4,9
MADRID - TOLEDO	0,00	13,68	-100,0
FIGUERES - BARCELONA	12,72	11,90	6,8
LLEIDA - BARCELONA	4,87	4,41	10,6
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	5,85	8,80	-33,5
ZARAGOZA - CALATAYUD	0,40	0,33	21,5
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	0,17	0,07	140,4
MADRID - SEGOVIA - SALAMANCA	0,12	0,15	-21,0
MADRID - CUENCA	0,00	0,96	-100,0
SEVILLA - GRANADA	12,24	8,18	49,6
MÁLAGA - GRANADA	3,05	1,59	92,0
ALICANTE - MURCIA	1,02	0,02	4.072,1
TOTAL	**86,45**	**106,81**	**-19,1**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicio Público

VIAJEROS (miles)

INFORMACIÓN DE SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA

INFORMACIÓN POR MERCADOS (MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL)

	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
CATALUÑA (1)	9.972,1	8.152,2	22,3
Serv.Público SUR	7.417,4	5.195,3	42,8
Serv.Público ASTURIAS	172,1	146,6	17,3
Serv.Público ESTE	6.834,4	4.385,8	55,8
Serv.Público GALICIA	5.339,8	3.790,7	40,9
Serv.Público CENTRO-NORTE	6.282,3	2.305,7	172,5
Serv.Público CENTRO-SUR	1.654,2	1.824,9	-9,4
Servicios Convenidos con CCAA	1.979,6	513,2	285,7
TOTAL	**39.651,9**	**26.314,5**	**50,7**

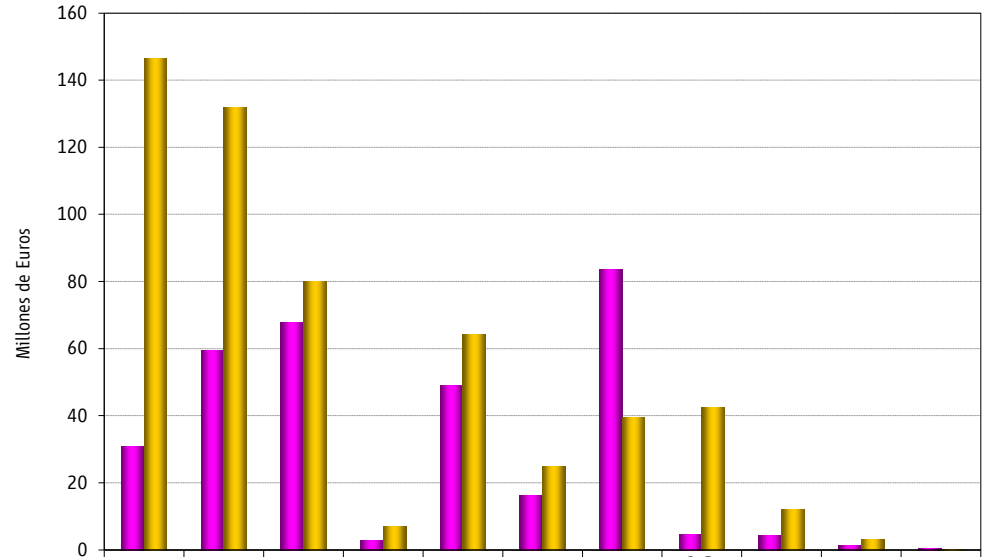
(1) Incluye los servicios de Media Distancia Convencional intracomunitarios cuya gestión corresponde a Rodalies Catalunya, siendo titular del servicio la Generalitat de Cataluña

INFORMACIÓN POR RELACIONES (MEDIA DISTANCIA - ALTA VELOCIDAD)

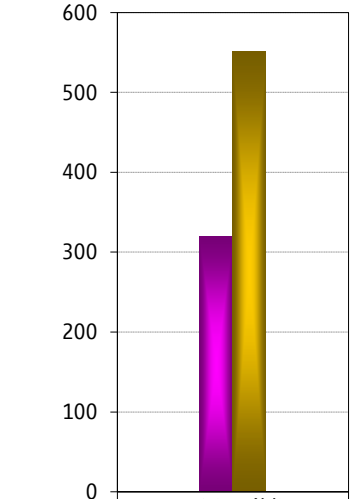
	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID	2.757,8	1.873,9	47,2
MADRID - PUERTOLLANO	0,0	1.007,4	-100,0
SEVILLA - CÓRDOBA - MÁLAGA	1.020,9	886,5	15,2
MADRID - TOLEDO	0,0	1.603,1	-100,0
FIGUERES - BARCELONA	1.350,4	1.057,1	27,7
LLEIDA - BARCELONA	429,9	294,3	46,1
ORENSE - SANTIAGO - CORUÑA	1.483,9	1.056,3	40,5
ZARAGOZA - CALATAYUD	72,1	46,6	54,6
VALENCIA - UTIEL - REQUENA	24,0	8,8	174,4
MADRID - SEGOVIA - SALAMANCA	351,8	98,2	258,1
MADRID - CUENCA	0,0	92,0	-100,0
SEVILLA - GRANADA	639,9	432,7	47,9
MÁLAGA - GRANADA	211,4	103,5	104,3
ALICANTE - MURCIA	324,9	4,2	7.675,1
TOTAL	**8.667,0**	**8.564,6**	**1,2**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

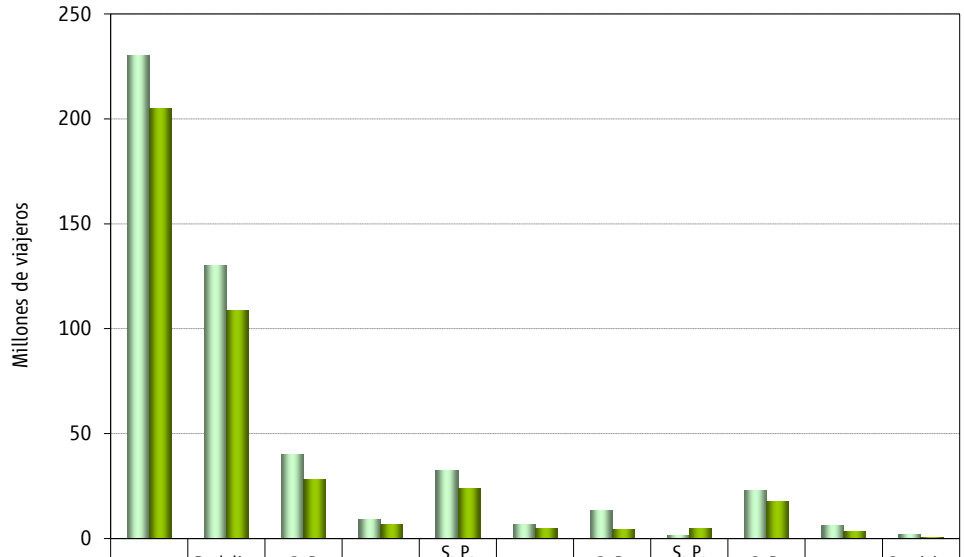


	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	S. P. Andaluc.	S. P. Asturias	S. P. Levante y Aragón	S. P. Galicia	S. P. Centro-Norte	S. P. Extremadura y C. Sur	S. P. País Vasco	S. P. Cantab.	Servicios Conv. CCAA
Año 2023	30,74	59,52	67,92	2,84	49,00	16,21	83,42	4,73	4,39	1,39	0,41
Año 2022	146,43	131,97	79,98	7,00	64,20	24,83	39,39	42,46	11,99	3,20	0,29

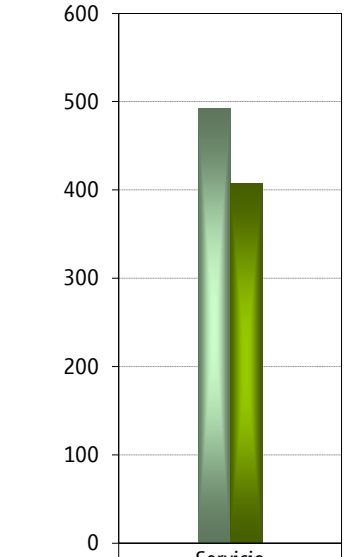


	Servicio Público
Año 2023	320,34
Año 2022	551,67

Viajeros



	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	S. P. Andaluc.	S. P. Asturias	S. P. Levante y Aragón	S. P. Galicia	S. P. Centro-Norte	S. P. Extremadura y C. Sur	S. P. País Vasco	S. P. Cantab.	Servicios Conv. CCAA
Año 2023	230,0	130,0	40,0	9,2	32,4	6,8	13,5	1,7	22,7	6,1	2,0
Año 2022	205,1	108,6	28,1	6,8	23,7	4,9	4,4	4,5	17,8	3,5	0,5



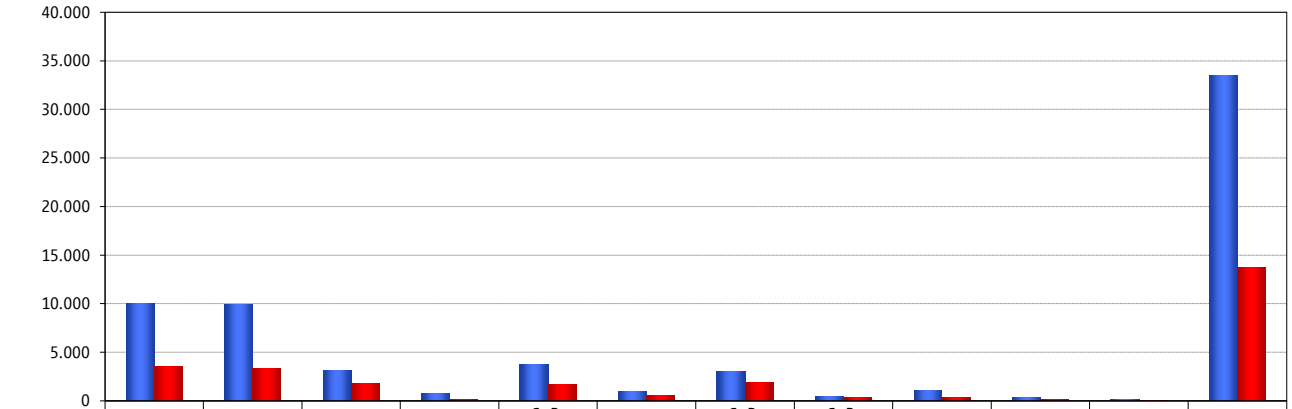
	Servicio Público
Año 2023	492,4
Año 2022	407,4

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

SERVICIO PUBLICO

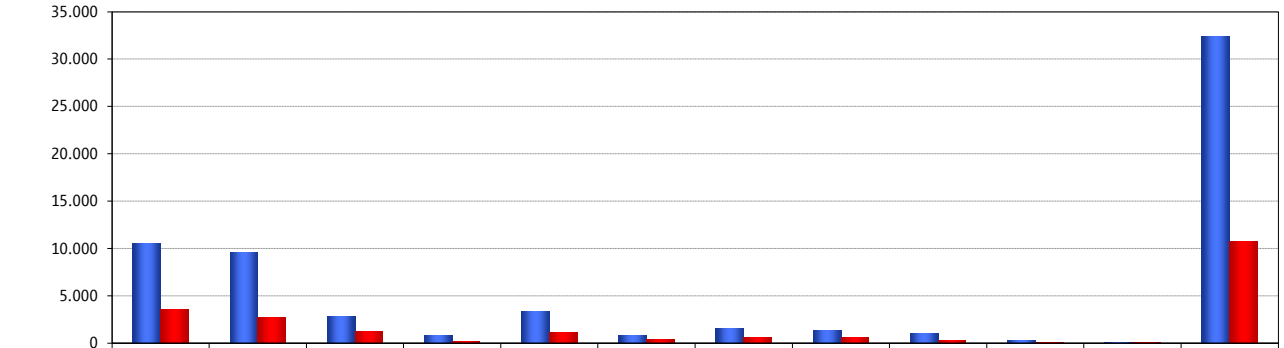
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2023



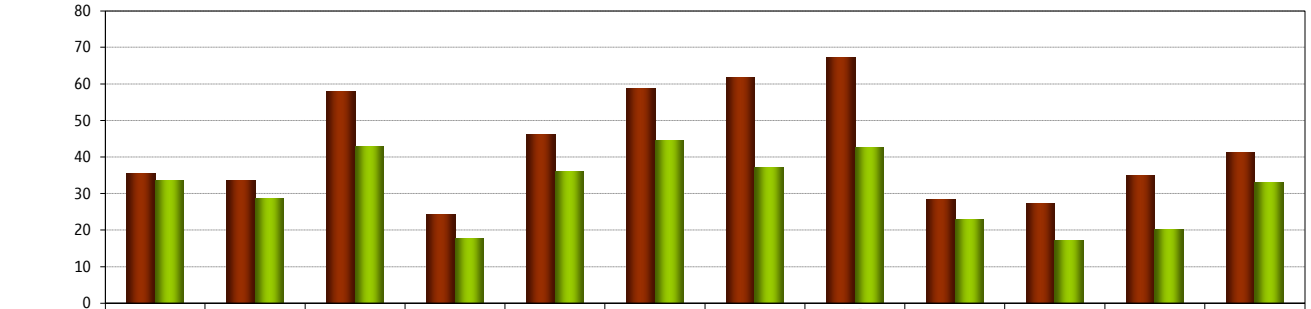
	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	S. P. Andaluc.	S. P. Asturias	S. P. Levante y Aragón	S. P. Galicia	S. P. Centro-Norte	S. P. Extremad. y C. Sur	S. P. País Vasco	S. P. Cantab.	Servicios Conv. CCAA	Servicio Público
OFERTA	10.029,1	9.944,6	3.164,9	751,1	3.731,2	924,5	3.047,2	428,2	1.029,3	345,1	97,7	33.456,0
DEMANDA	3.560,7	3.347,3	1.834,3	181,5	1.728,0	542,6	1.885,1	288,3	292,0	103,8	34,3	13.774,9

Año 2022



	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	S. P. Andaluc.	S. P. Asturias	S. P. Levante y Aragón	S. P. Galicia	S. P. Centro-Norte	S. P. Extremad. y C. Sur	S. P. País Vasco	S. P. Cantab.	Servicios Conv. CCAA	Servicio Público
OFERTA	10.519,6	9.578,9	2.897,8	769,9	3.334,6	853,9	1.578,9	1.401,9	1.024,8	359,1	63,1	32.375,8
DEMANDA	3.537,5	2.748,0	1.248,9	136,5	1.203,4	381,0	587,1	599,1	235,9	61,4	12,6	10.744,1

Aprovechamiento (%)



	Cercanías Madrid	Rodalies Cataluña	S. P. Andaluc.	S. P. Asturias	S. P. Levante y Aragón	S. P. Galicia	S. P. Centro-Norte	S. P. Extremadura y C. Sur	S. P. País Vasco	S. P. Cantab.	Servicios Conv. CCAA	Servicio Público
Año 2023	35,5	33,7	57,9	24,2	46,3	58,6	61,7	67,3	28,4	27,5	35,1	41,1
Año 2022	33,6	28,7	43,0	17,7	36,1	44,6	37,1	42,6	23,0	17,1	20,0	33,2

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

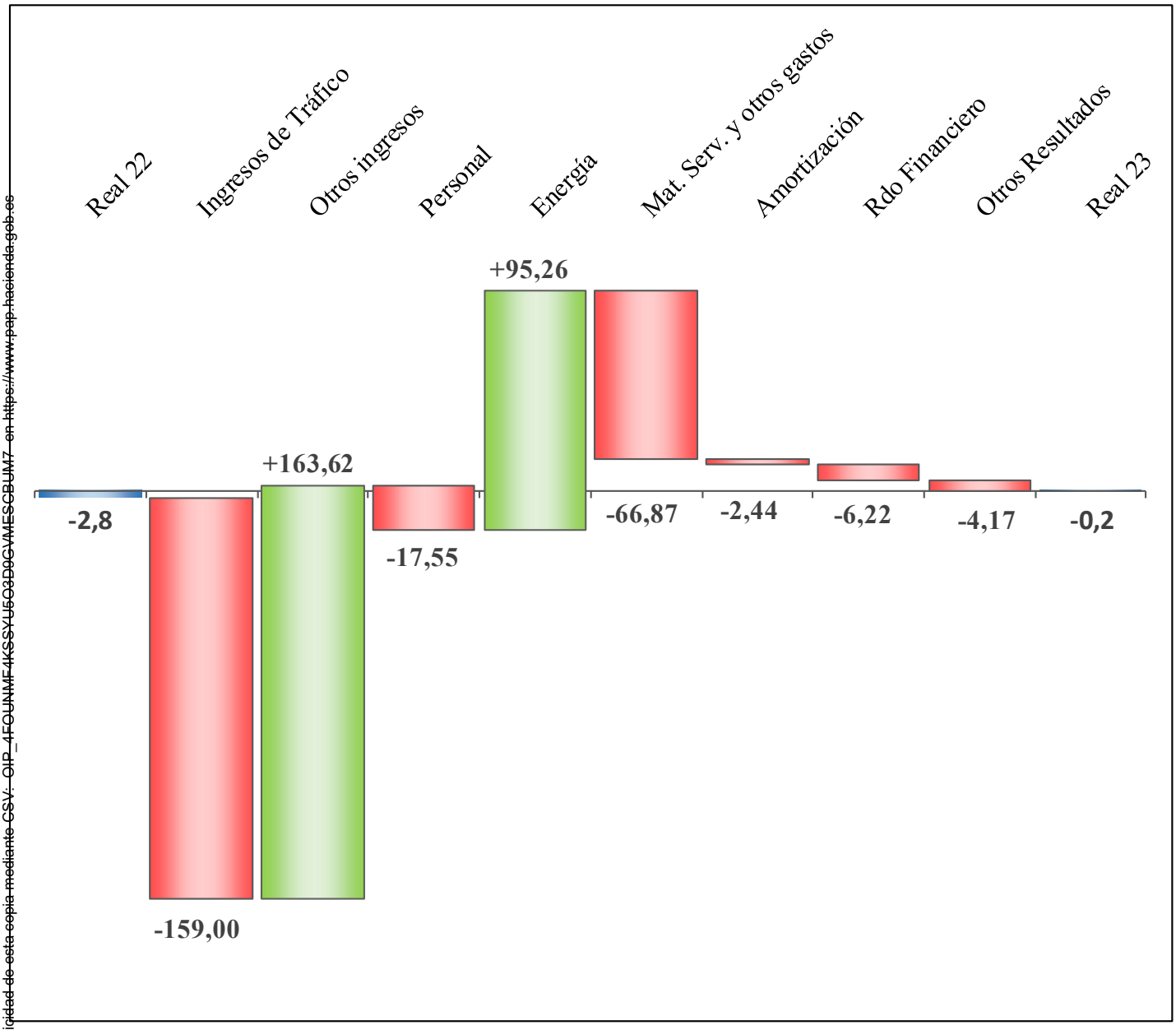
Servicio Público Administración General del Estado

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1) Diferencia	VARIACIÓN (1) %
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	260,41	419,41	-159,00	-37,9
	Convenios CC.AA.				
	Resto de Ingresos	59,49	50,51	8,98	17,8
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.426,00	1.271,35	154,65	12,2
+	TOTAL INGRESOS	**1.745,90**	**1.741,28**	**4,62**	**0,3**
	GASTOS				
	Personal (*)	297,33	279,78	17,55	6,3
	Energía de tracción	134,06	229,32	-95,26	-41,5
	Materiales y Servicios	659,88	627,59	32,29	5,1
	Servicios del Exterior	135,24	121,87	13,37	11,0
	Cánones	524,63	505,71	18,92	3,7
	Mantenimiento de trenes	192,70	182,56	10,14	5,6
	Seguridad	37,73	36,72	1,01	2,7
	Otros Gastos	125,24	101,81	23,43	23,0
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	163,05	160,61	2,44	1,5
	Gastos financieros	15,66	9,44	6,22	65,9
	Gastos indirectos y de estructura	129,09	121,65	7,45	6,1
	Gastos excepcionales	-8,85	-8,53	-0,31	-3,7
-	TOTAL GASTOS	**1.745,90**	**1.740,94**	**4,96**	**0,3**
=	**RESULTADO DEL EJERCICIO**	**0,00**	**0,34**	**-0,34**	**-100,0**
+	Cambio criterio R's	0,00	-0,03	0,03	
+	Ajuste Auditoría IGAE (2)	-0,21	-3,15	2,94	93,3
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-0,21**	**-2,83**	**2,62**	**92,5**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2023 es -0,21 MM€ y el del ejercicio 2022 es -3,15 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
Servicio Público AGE
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: QIP_4FQUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

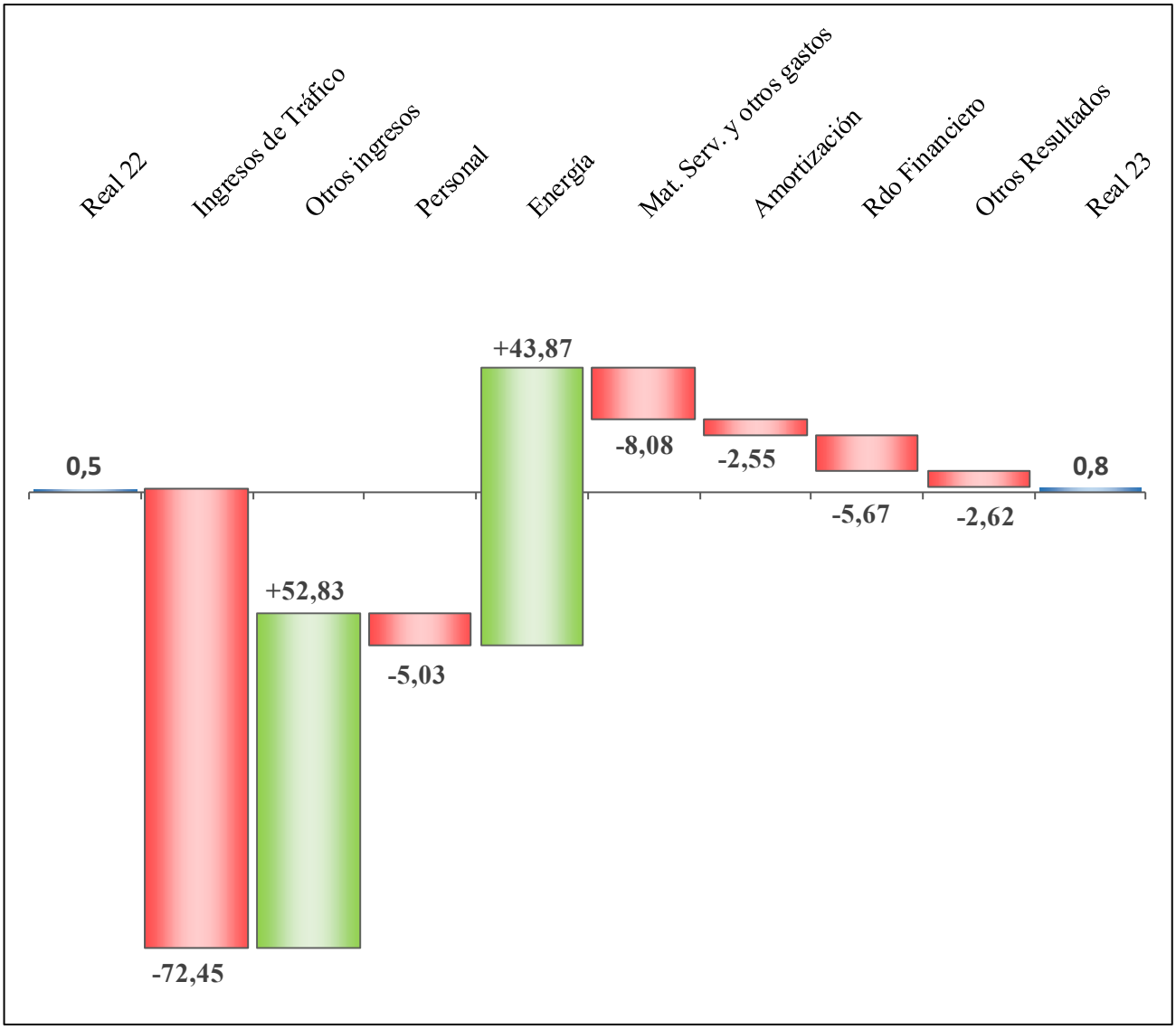
Servicio Público Generalitat Cataluña

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1) Diferencia	VARIACIÓN (1) %
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	59,52	131,97	-72,45	-54,9
	Plan de Acción	26,32	25,95	0,36	1,4
	Resto de Ingresos	16,32	14,33	1,99	13,9
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	435,15	384,68	50,47	13,1
+	TOTAL INGRESOS	**537,30**	**556,92**	**-19,62**	**-3,5**
	GASTOS				
	Personal (*)	78,06	73,03	5,03	6,9
	Energía de tracción	52,69	96,56	-43,87	-45,4
	Materiales y Servicios	218,57	209,18	9,39	4,5
	Servicios del Exterior	60,47	54,05	6,41	11,9
	Cánones	158,10	155,13	2,97	1,9
	Mantenimiento de trenes	56,65	54,21	2,44	4,5
	Seguridad	15,38	16,04	-0,65	-4,1
	Otros Gastos	10,40	13,50	-3,09	-22,9
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	61,75	59,20	2,55	4,3
	Gastos financieros	10,53	4,86	5,67	116,5
	Gastos indirectos y de estructura	30,33	30,84	-0,50	-1,6
	Gastos excepcionales	2,14	-1,27	3,41	268,5
-	TOTAL GASTOS	**536,52**	**556,15**	**-19,63**	**-3,5**
=	**RESULTADO DEL EJERCICIO**	**0,78**	**0,77**	**0,01**	**1,1**
+	Cambio criterio R's	0,00	0,00	0,00	
+	Ajuste Auditoría IGAE (2)	-0,01	-0,30	0,29	96,4
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**0,77**	**0,48**	**0,29**	**61,8**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(2) El importe correspondiente a la auditoría del ejercicio 2023 es -0,01 MM€ y el del ejercicio 2022 es -0,3 MM €.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
Servicio Público Generalitat Cataluña
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

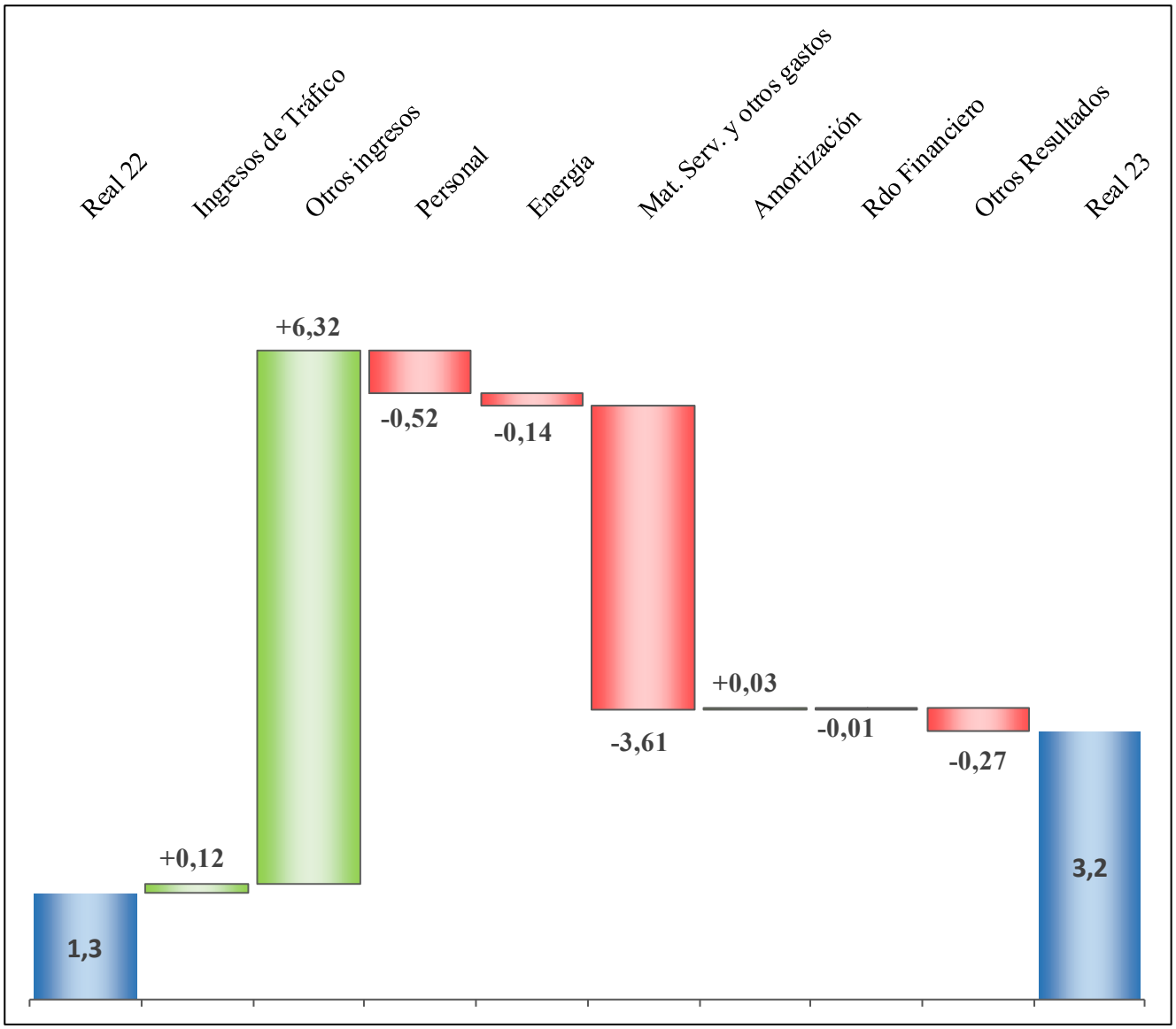
Servicio Público Convenios con CCAA

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1)	
				Diferencia	%
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	0,41	0,29	0,12	40,4
	Convenios CC.AA.	15,94	6,38	9,55	149,7
	Resto de Ingresos	0,23	3,46	-3,24	-93,5
	Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	0,00	0,00		
+	TOTAL INGRESOS	**16,57**	**10,14**	**6,43**	**63,5**
	GASTOS				
	Personal	1,60	1,08	0,52	48,5
	Energía de tracción	0,60	0,47	0,14	29,9
	Materiales y Servicios	7,46	4,13	3,33	80,7
	Servicios del Exterior	4,20	1,95	2,25	115,1
	Cánones	3,26	2,18	1,08	49,8
	Mantenimiento de trenes	0,71	0,61	0,10	16,8
	Seguridad	0,94	0,54	0,40	75,0
	Otros Gastos	0,58	0,80	-0,23	-28,3
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	0,53	0,56	-0,03	-5,0
	Gastos financieros	0,04	0,03	0,01	29,4
	Gastos indirectos y de estructura	1,27	0,69	0,59	85,6
	Gastos excepcionales	-0,32	-0,01	-0,32	<-1000
-	TOTAL GASTOS	**13,42**	**8,89**	**4,52**	**50,9**
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**3,16**	**1,25**	**1,91**	**153,1**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
Servicio Público Convenios con CCAA
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.2.3. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

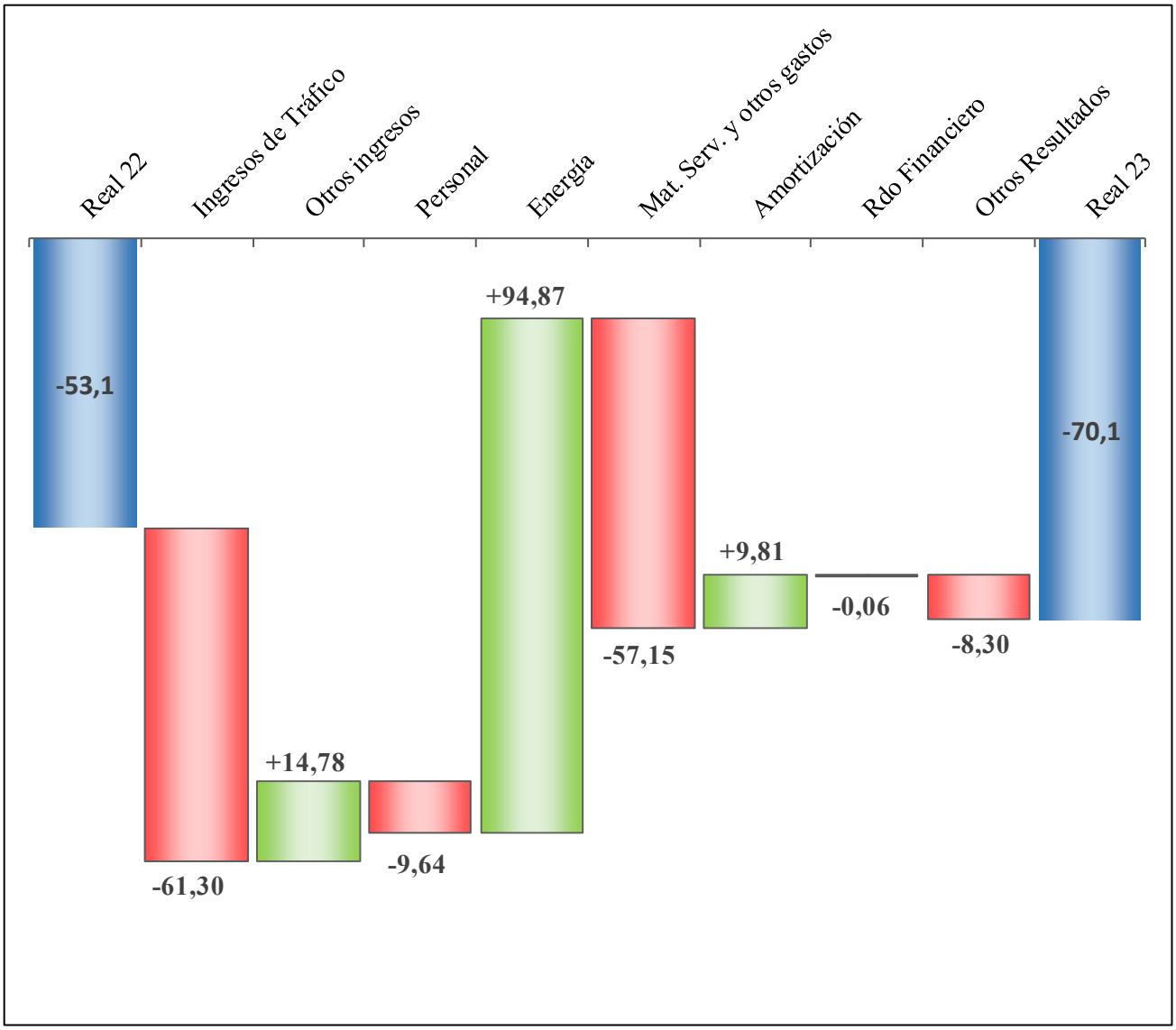
Servicios Comerciales

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1) Diferencia	VARIACIÓN (1) %
	INGRESOS				
	Títulos de Transporte	1.271,81	1.333,11	-61,30	-4,6
	Resto de Ingresos	97,20	82,42	14,78	17,9
+	TOTAL INGRESOS	**1.369,01**	**1.415,53**	**-46,52**	**-3,3**
	GASTOS				
	Personal (*)	131,35	121,72	9,64	7,9
	Energía de tracción	139,93	234,80	-94,87	-40,4
	Materiales y Servicios	590,58	552,95	37,63	6,8
	Servicios del Exterior	128,76	122,28	6,48	5,3
	Cánones	461,82	430,67	31,15	7,2
	Mantenimiento de trenes	282,36	263,09	19,27	7,3
	Seguridad	1,76	1,35	0,41	30,7
	Otros Gastos	78,27	78,43	-0,16	-0,2
	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	102,35	112,17	-9,81	-8,7
	Gastos financieros	6,01	5,96	0,06	1,0
	Gastos indirectos y de estructura	92,61	98,90	-6,29	-6,4
	Gastos excepcionales	13,90	-0,69	14,59	>1000
-	TOTAL GASTOS	**1.439,13**	**1.468,67**	**-29,54**	**-2,0**
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-70,12**	**-53,14**	**-16,98**	**-32,0**

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos y Resultados. Favorable en Gastos.
(*) Incluye Plan de Desvinculación.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
Servicios Comerciales
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicios Comerciales

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2023	2022	% 2023/2022
INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE			
Millones de Euros	1.271,81	1.333,11	-4,6
Percepción Media (Céntimos de € / V.K.)	9,25	9,86	-6,1
TRÁFICO			
Viajeros (Miles)	30.756,4	30.015,9	2,5
Viajeros - Kilómetro (Millones)	13.747,3	13.525,4	1,6
OFERTA			
Plazas - Kilómetro (Millones)	19.170,9	18.652,5	2,8
Kilómetros - Tren (Miles)	54.997	49.770	10,5
Plazas / Tren	349	375	-7,0
APROVECHAMIENTO			
% Aprovechamiento (V.K./P.K.O.) (1)	71,2	71,9	-0,7
Ingresos / Km. Tren	23,13	26,79	-13,7
Viajeros / Tren	250	272	-8,0
TONELADAS-KM BRUTAS (Millones de TKB)	22.462,4	20.928,5	7,3
Diésel	557,0	556,9	0,0
Eléctricas	21.905,4	20.371,6	7,5

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Servicios Comerciales

INGRESOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE
(millones de Euros)

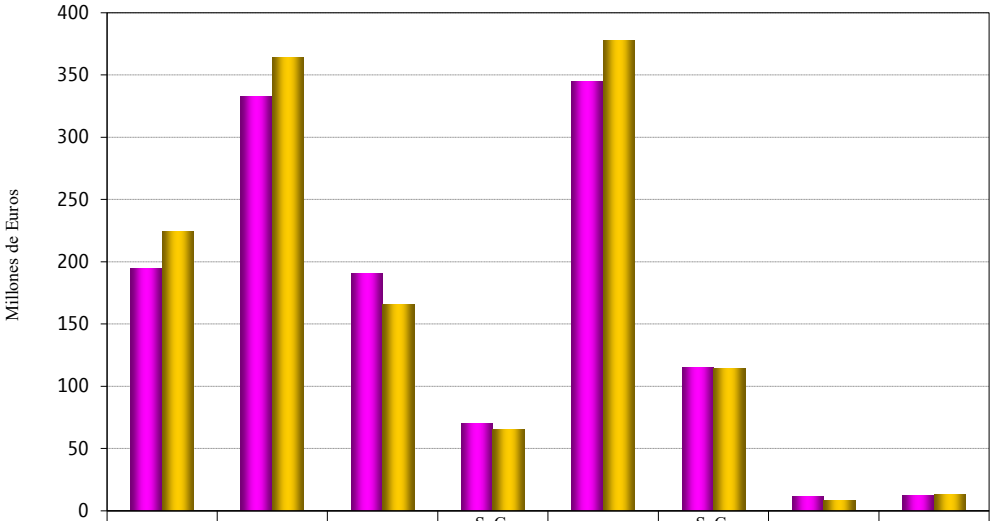
Mercados	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
Serv. Comerciales Este	194,26	224,56	-13,5
Serv. Comerciales Nordeste	332,42	364,27	-8,7
Serv. Comerciales Norte	190,96	165,75	15,2
Serv. Comerciales Mediterráneo	70,04	64,92	7,9
Serv. Comerciales Sur	344,96	377,91	-8,7
Serv. Comerciales Transversales	114,90	114,03	0,8
Trenes Turísticos	11,59	8,46	37,0
Serv. Comerciales Internacional	12,67	13,20	-4,0
TOTAL	**1.271,81**	**1.333,11**	**-4,6**

VIAJEROS (miles)

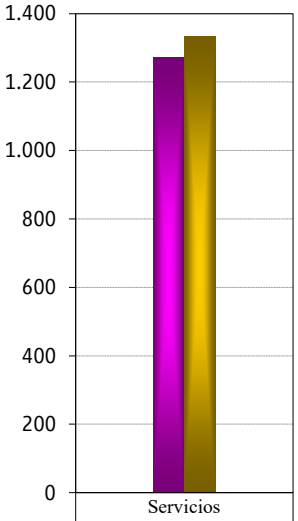
Mercados	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
Serv. Comerciales Este	5.639,4	5.495,4	2,6
Serv. Comerciales Nordeste	7.641,7	7.416,9	3,0
Serv. Comerciales Norte	5.121,7	4.800,6	6,7
Serv. Comerciales Mediterráneo	1.850,5	1.828,3	1,2
Serv. Comerciales Sur	7.273,2	7.080,5	2,7
Serv. Comerciales Transversales	2.910,5	2.721,0	7,0
Trenes Turísticos	30,5	25,8	18,2
Serv. Comerciales Internacional	288,9	647,4	-55,4
TOTAL	**30.756,4**	**30.015,9**	**2,5**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos títulos transporte de Viajeros

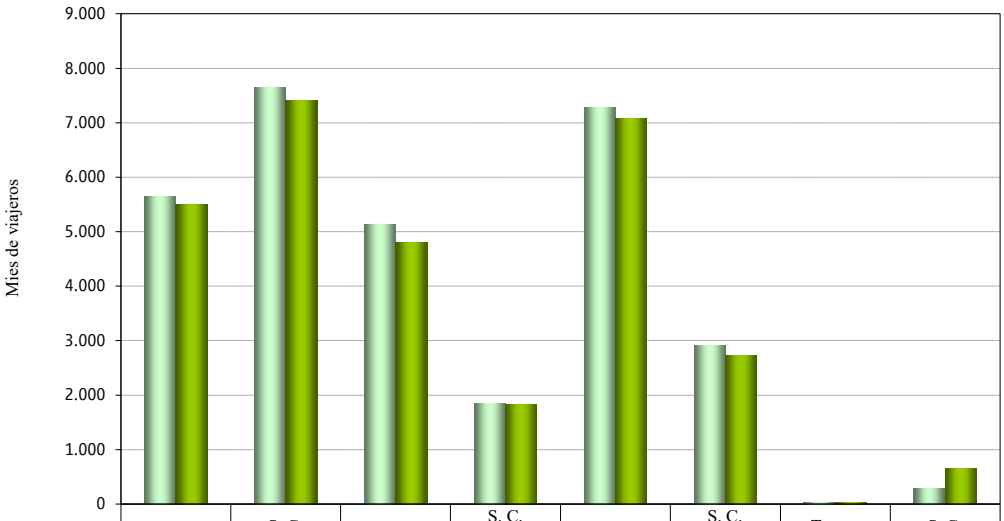


	S. C. Este	S. C. Nordeste	S. C. Norte	S. C. Mediterráneo	S. C. Sur	S. C. Transversales	Trenes Turísticos	S. C. Internacional
Año 2023	194,26	332,42	190,96	70,04	344,96	114,90	11,59	12,67
Año 2022	224,56	364,27	165,75	64,92	377,91	114,03	8,46	13,20

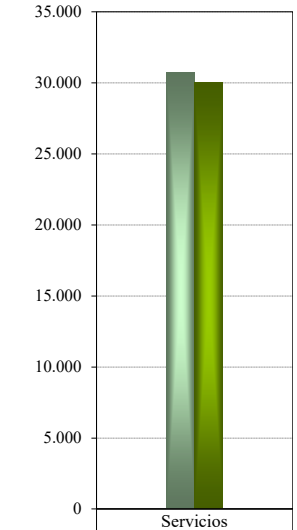


	Servicios Comerciales
Año 2023	1.271,81
Año 2022	1.333,11

Viajeros



	S. C. Este	S. C. Nordeste	S. C. Norte	S. C. Mediterráneo	S. C. Sur	S. C. Transversales	Trenes Turísticos	S. C. Internacional
Año 2023	5.639,4	7.641,7	5.121,7	1.850,5	7.273,2	2.910,5	30,5	288,9
Año 2022	5.495,4	7.416,9	4.800,6	1.828,3	7.080,5	2.721,0	25,8	647,4



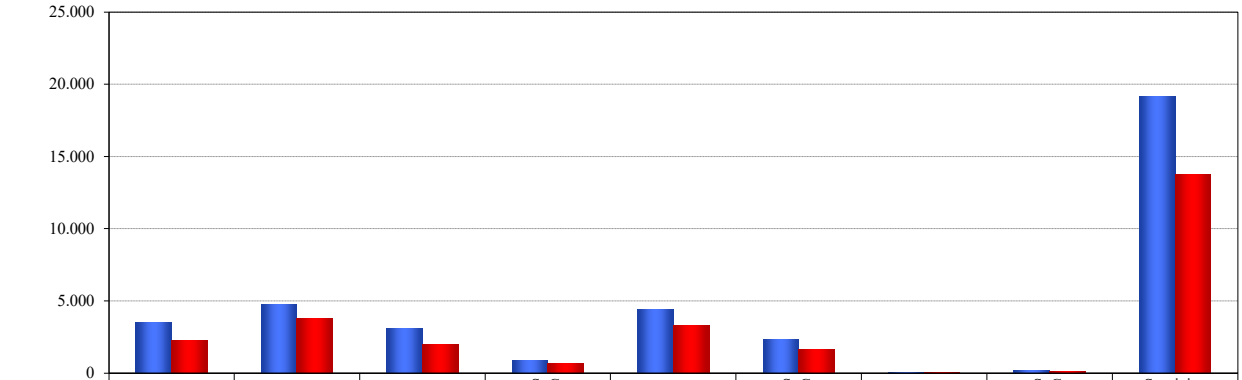
	Servicios Comerciales
Año 2023	30.756,4
Año 2022	30.015,9

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

SERVICIOS COMERCIALES

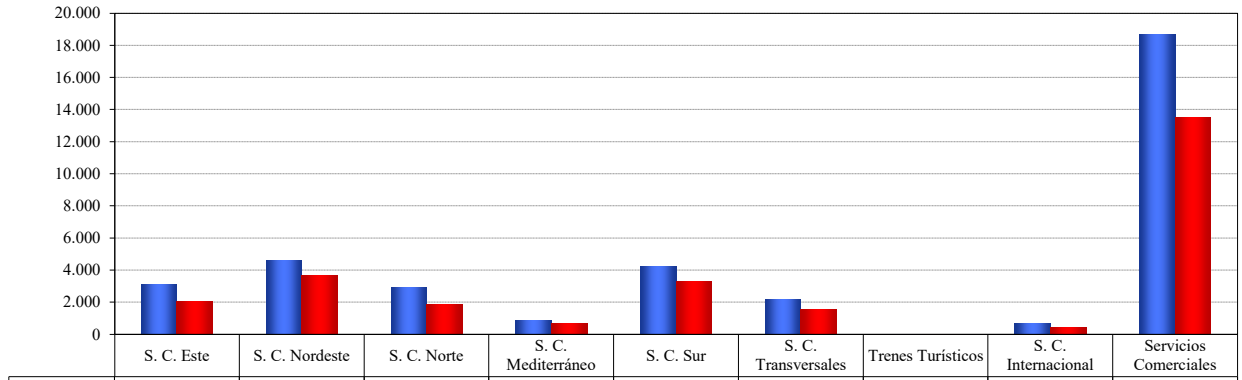
OFERTA (PKO): Millones de plazas - Km
DEMANDA (PKD): Millones de viajeros - Km

Año 2023



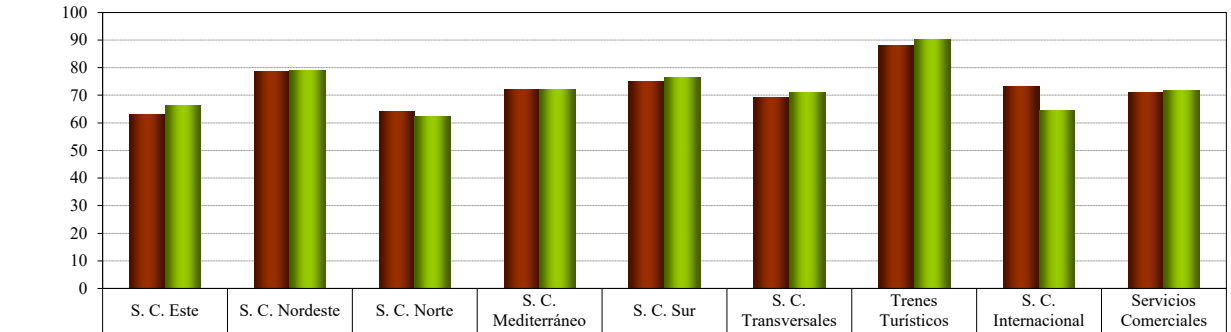
	S. C. Este	S. C. Nordeste	S. C. Norte	S. C. Mediterráneo	S. C. Sur	S. C. Transversales	Trenes Turísticos	S. C. Internacional	Servicios Comerciales
OFERTA	3.523,5	4.762,9	3.075,7	887,9	4.387,9	2.344,8	6,4	181,6	19.170,9
DEMANDA	2.237,0	3.767,0	1.988,3	648,0	3.325,7	1.641,3	5,6	134,5	13.747,3

Año 2022



	S. C. Este	S. C. Nordeste	S. C. Norte	S. C. Mediterráneo	S. C. Sur	S. C. Transversales	Trenes Turísticos	S. C. Internacional	Servicios Comerciales
OFERTA	3.106,4	4.611,9	2.943,9	896,3	4.232,8	2.153,0	5,4	702,7	18.652,5
DEMANDA	2.082,6	3.668,7	1.845,2	652,3	3.269,8	1.547,1	4,9	454,7	13.525,4

Aprovechamiento (%)



	S. C. Este	S. C. Nordeste	S. C. Norte	S. C. Mediterráneo	S. C. Sur	S. C. Transversales	Trenes Turísticos	S. C. Internacional	Servicios Comerciales
Año 2023	63,1	78,7	64,2	72,3	75,2	69,3	88,0	73,2	71,2
Año 2022	66,5	79,1	62,2	72,1	76,4	71,1	90,5	64,7	71,9

Aprovechamiento: No incluye VK menores de 4 años

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

RENFE Viajeros, SME, S.A.

CIERRE 2023	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	1.592.145	2.666	1.594.811	1.594.811	
Convenios específicos con CC.AA.	42.253	289	42.542	42.542	(1)
Compensación Prest. Servicio Cerc. y M. Dist.	1.861.147	-222	1.860.925	1.860.925	(1)
Ingresos de Tráfico	**3.495.545**	**2.733**			
Alquileres y Cánones	4.622	336	4.958	4.958	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	26	0	26	22	(4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(4)
Otros Ingresos	48.325	1.799	50.124	50.124	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	8.721	0	8.721	8.721	(1)
Convenios ADIF	22.998	-101	22.898	22.898	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	245	0	245	245	
Aplicación de Subvención de Capital	1.966	0	1.966	1.966	
Ingresos Varios	**86.903**	**2.034**			
TOTAL INGRESOS	**3.582.448**	**4.767**			
Personal (*)	695.635	-4.528	691.107	691.107	
Energía de Tracción	327.289	-4.816	322.474	312.250	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				10.224	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	6.489	0	6.489	6.489	(3)
Cánones	1.147.819	1.077	1.148.896	1.148.896	(2)
Servicios Adif	24.433	-1.786	22.646	22.646	(2)
Resto de Servicios	1.091.692	130	1.091.822	1.091.822	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-698	-698	-698	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**3.293.356**	**-10.621**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**289.091**	**15.388**			
Amortizaciones	325.154			325.154	
Retiros del Inmovilizado	13.555			13.551	(4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(4)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**-49.618**	**15.388**	**-34.230**	**-34.230**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	30.961			30.905	
Gastos financieros	63.137	-1		63.137	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				56	(5)
Resultado Financiero	**-32.176**			**-32.176**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	4.767				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-10.621				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**15.388**	**-15.388**			
Ingresos Excepcionales	0				
Gastos Excepcionales	0			0	
Resultados Excepcionales	**0**			**0**	
Resultado antes de Impuestos	**-66.406**			**-66.406**	
Impuesto sobre Beneficios	-1.394			-1.394	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-65.012**			**-65.012**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (1.990.167 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (2.575.615 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (16.712 miles de€)
(4) Deterioro y Resultados por enajenaciones y otros (13.529 miles de €)
(5) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (-0.056 miles de€)
(*) Incluye plan de desvinculación

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2023 el gasto realizado por la sociedad Renfe Viajeros, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 435.024,6 miles de euros.

El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Grandes reparaciones	101.543,5	23,3
Suministro de 211+69 trenes de Gran Capacidad	86.599,2	19,9
Adquisición de 28+32 trenes eléctricos MDC y 29 Cercanías	46.664,0	10,7
Suministro de 15+15 trenes de Alta Velocidad s/106	39.503,7	9,1
Adquisición de 26 motrices para conformar 13 trenes de alta velocidad s/107	31.621,5	7,3
Controles de acceso inteligentes	23.640,0	5,4
Adquisición de 6 trenes Alpinos (Cercedilla-Cotos)	11.254,5	2,6
Digitalización de los sistemas de seguridad de las estaciones, proyecto RS3	9.727,6	2,2
Mejora de tracción de trenes de la s/100	5.118,4	1,2
Mejora del interiorismo de la serie de alta velocidad 130/730	3.928,7	0,9
Reforma integral de la estación de Ocata	3.404,1	0,8
Mejora de la accesibilidad de la estación de Mollet Sant Fost	3.086,7	0,7

El proyecto Controles de acceso inteligentes, consistente en diferentes actuaciones para mejorar la digitalización de los servicios a los viajeros en las estaciones ligadas a la prestación de servicios calificados como obligación de servicio público, se financia con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia a través de aportaciones recogidas en los Presupuestos Generales del Estado.

Por tipo de activo, la inversión se ha distribuido como se señala a continuación:

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevo material rodante	184.120,6	42,3
Modernización y mejoras de material	174.610,9	40,1
Actuaciones en estaciones	65.011,2	14,9
Otras inversiones	11.281,9	2,6
Total	**435.024,6**	**100,0**

Y de las inversiones asociadas al material rodante, su apertura por tipo de material es la siguiente:

Miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Unidades eléctricas de Cercanías	190.873,4	53,1
Trenes de alta velocidad	87.754,8	24,4
Trenes autopropulsados eléctricos	44.729,3	12,5
Material diverso	24.776,5	6,9
Trenes autopropulsados diesel	7.831,2	2,2
Material ancho métrico	1.664,2	0,5
Locomotoras	1.591,7	0,4
Trenes turísticos	121,6	0,0
Total	**359.342,7**	**100,0**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.4. CALIDAD DEL SERVICIO

El contenido del artículo 58.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario es el siguiente:

"4. Las empresas ferroviarias cuyo objeto sea el transporte ferroviario de viajeros deberán, asimismo:

a) Establecer un sistema de atención de las reclamaciones que presenten los usuarios, en los términos que se desarrollen reglamentariamente.

b) Determinar unas normas de calidad del servicio e implantar un sistema de gestión de la misma, para asegurar su mantenimiento. Tales normas de calidad del servicio incluirán los aspectos que se determinen reglamentariamente en lo referente a:

Información y billetes.

Puntualidad de los servicios y principios generales para hacer frente a las perturbaciones en los mismos. Cancelaciones de servicios.

Limpieza del material rodante, calidad del aire e higiene en los vehículos, etcétera.

Estudios sobre satisfacción de los usuarios.

Tramitación de reclamaciones, reembolsos e indemnizaciones por el incumplimiento de las normas de Calidad del servicio.

Prestación de asistencia a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

c) Las empresas de transporte de viajeros facilitarán a éstos la información en formatos adecuados, accesibles y comprensibles y velarán, asimismo, para que los servicios se presten con arreglo a las normas que regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización del transporte ferroviario.

Las empresas ferroviarias controlarán sus propios resultados en materia de calidad del servicio. Además, publicarán cada año, junto con su informe anual, un informe sobre los resultados alcanzados en este campo. Este último se remitirá al Ministerio de Fomento y se publicará en la página web de la empresa."

PANORAMA ACTUAL LEGISLATIVO

En el año 2015 se aprobó una nueva Ley del Sector Ferroviario cuyo Reglamento, aprobado mediante Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, regula en sus arts. 98 y ss. (sección V del capítulo IV de su título III) el sistema de reclamaciones. De igual manera. el art. 28 del Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, regula la obligación de definir un programa de calidad y de implantar un sistema para su gestión, así como de publicar un informe sobre sus resultados.

El Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, es de aplicación desde el 7 de junio de 2023 y ha refundido y sustituido al anterior Reglamento sobre derechos y obligaciones, (CE) 1371/2007. Este nuevo Reglamento en su artículo 29 se refiere a las "Normas de calidad del servicio".

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en lo relativo a las relaciones con los viajeros, además del mencionado artículo 58.4, dispone el artículo 62 Derechos de los viajeros en el que reconoce el derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en la reglamentación de la Unión Europea, la necesidad de existencia de un Libro de Reclamaciones Oficial y el derecho de los viajeros a dirigir sus reclamaciones a las empresas ferroviarias y Juntas Arbitrales de Transporte. El citado Reglamento establece además la obligación de disponer de un sistema de reclamaciones por medios electrónicos, además del basado en el Libro de Reclamaciones.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

PUNTO a) RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE ATENCIÓN DE RECLAMACIONES

El RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, en su articulado contempla una serie de disposiciones relativas a:

Indemnización a los viajeros.

Derechos de los usuarios.

Modelo del libro/hoja de reclamaciones oficial.

La sociedad cumple con la normativa al efecto, mejorándola en algunos aspectos, y estando regulado este tema a través de las Condiciones Generales de los Contratos de Transporte con Renfe Viajeros y mediante la normativa comercial específica al efecto.

En cuanto al plazo de contestación de las reclamaciones de los clientes se sigue trabajando para cumplir con la normativa al efecto.

Con respecto a los canales de comunicación con los clientes, los viajeros pueden exponer sus quejas:

Directamente, a través de la página web de Renfe, atención telefónica y servicios presenciales de atención al cliente en estaciones y a bordo de los trenes.

A través de las Juntas Arbitrales de Transporte y de Consumo.

PUNTO b) RELATIVO A DETERMINAR UNAS NORMAS DE CALIDAD DEL SERVICIO E IMPLANTAR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA MISMA, PARA ASEGURAR SU MANTENIMIENTO

Actualmente la sociedad tiene certificados mediante normas UNE EN ISO 9001:2015 (gestión de calidad) y UNE EN ISO 14001:2015 (gestión medioambiental) los servicios AVE, AVLO y Los Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya y, únicamente con la primera, determinadas líneas de Núcleos de Cercanías y los Trenes turísticos de Lujo:

Calidad. UNE-EN ISO 9001:2015

Trenes Turísticos (Transcantábrico G.L., Costa verde Express, Expreso de la Robla y Al Ándalus).

AV Servicios Comerciales.

Cercanías de Málaga + Trambahía.

Cercanías de Barcelona, Tarragona y Girona, y Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.

Cercanías de Ancho Métrico y Convencional de Asturias y Cantabria y Ancho Métrico de Castilla y León.

Medio Ambiente. UNE-EN ISO 14001:2015

AV Servicios Comerciales.

Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.

Además, los Trenes Turísticos de Lujo, hasta 2020, estaban certificados por la Norma UNE 182001:2008 de Calidad Turística, que en 2022 fue sustituida por la nueva Norma UNE-ISO 22483:2020.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En 2023, con la mejora de la alarma sanitaria causada por la pandemia, Renfe decidió no mantener la certificación de protocolos frente a la COVID-19 que abarcaba todos los servicios de Alta Velocidad y otros Servicios Comerciales y de Avant, así como de Rodalies de Catalunya y en Cercanías de Madrid.

Por otra parte, la sociedad dispone de 5 Certificados de Gestión de la Calidad del Transporte Público de Pasajeros: UNE-EN 13816:2003 y 5 Certificados de la Cartas de Servicio: UNE 93200:2008 que se centran en los compromisos asumidos por la empresa con los clientes: se contrasta con la opinión de los clientes y check list de valoraciones objetivas. Analiza 8 aspectos: oferta, accesibilidad (a la estación e internamente), puntualidad, información, atención cliente, confort (limpieza, comodidad), seguridad, medioambiente.

Las cartas de Servicio por su parte son una declaración de compromisos con el cliente y anualmente se publican los resultados, está vinculada a la norma 13816. Ambas tienen el siguiente alcance:

Núcleo de Cercanías de Asturias (Líneas C1, C2 y C3).

Núcleo de Cercanías de Bilbao, (Líneas C1, C2 y C3).

Núcleo de Cercanías de Madrid (Todas las líneas excepto la C-9 Cercedilla – Cotos).

Núcleo de Cercanías de Valencia (Líneas C1, C2 y C6).

Núcleo de Cercanías de Zaragoza, (Línea C1).

Durante este año, también, se ha logrado el hito de certificar la neutralidad de carbono en parte de los servicios de transporte de viajeros que presta Renfe. Así, el pasado mes de junio, la Asociación Española de Normalización y Certificación, verificó para el periodo 2022 la "Neutralidad de Carbono de la tracción de los servicios del Grupo Renfe operados con energía eléctrica".

También hay que considerar el desarrollo e implantación del Sistema de Gestión por Procesos del Grupo RENFE, pilotado desde la EPE, cuyas actividades más significativas suponen la definición de los procesos, la asignación de indicadores, su optimización para conseguir mayor eficiencia, la creación de un marco único para la simplificación generación y distribución de procedimientos y normativa interna (gestor documental) y la creación de un cuadro de mando integral.

PUNTO c) RELATIVO A QUE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS FACILITARÁN A ESTOS LA INFORMACIÓN EN FORMATOS ADECUADOS, ACCESIBLES Y COMPRENSIBLES Y VELARÁN, ASIMISMO, PARA QUE LOS SERVICIOS SE PRESTEN CON ARREGLO A LAS NORMAS QUE REGULAN LAS CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Sobre este asunto hay que señalar que se está acudiendo a convocatorias de reuniones anuales en el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, en las cuales se solicitan y facilitan datos de las características indicadas.

Renfe Viajeros colabora también en la cumplimentación de todos los datos requeridos para la elaboración del INFORME ANUAL DE VALORACIÓN DE LOS SERVICIOS DE FOMENTO POR LOS USUARIOS que elabora el propio Ministerio a través de la Comisión Técnica de Seguimiento de la Calidad de los Servicios y de la Atención al Usuario (CTSCS). En este informe se exponen los datos de Renfe Viajeros relativos a:

Encuestas de opinión a usuarios y estudios de producto-satisfacción.

Quejas y reclamaciones.

Seguimiento de Redes Sociales.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Además, también se envían datos, a través de la Dirección de Estrategia de Renfe, para otros informes, por ejemplo, el FORMULARIO PARA LA RECOGIDA DE INFORMACIÓN SOBRE LA ACTIVIDAD DE LOS MINISTERIOS EN RELACIÓN CON LOS PROGRAMAS DEL MARCO GENERAL PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DE LA AGE (ISAM) de la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios para la Mejora de la Calidad de la AGE.

Los datos que aporta Renfe Viajeros a este formulario son relativos a:

Relación y características de los estudios de análisis de la demanda y estudios de evaluación de la satisfacción.

Programa de quejas y sugerencias.

Certificaciones emitidas por otras entidades conforme a modelos de excelencia.

Certificaciones de Calidad en el ámbito de la Normalización.

A nivel internacional, se aportan datos para el Informe sobre la calidad de los servicios para la Agencia Europea del Ferrocarril (ERA) para publicar en su página web conforme a lo establecido en el "Reglamento (CE) nº 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y obligaciones de los viajeros del ferrocarril":

Información y billetes.

La puntualidad de los servicios y los principios generales para hacer frente a la interrupción de los servicios.

Cancelaciones de servicios.

Limpieza del material rodante y de las instalaciones de las estaciones.

Encuestas de satisfacción del cliente.

Tratamiento de las reclamaciones e indemnización por incumplimiento de normas de calidad del servicio.

Prestación de Asistencia a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida.

Este último informe se adapta totalmente a los requerimientos de Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, por lo que también serviría a los efectos de comunicación y publicación contemplados en la misma.

A continuación, y para los cuatro últimos ejercicios cerrados, se incluyen los principales indicadores relativos a los puntos citados en la letra c) del apartado 4 del artículo 58 de la Ley 38/2015:

Servicios Retrasados

	2019	2020	2021	2022	2023
AVE-LD, internacional en territorio nacional	17,33%	15,41%	17,85%	24,27%	32,12%
Regional y Urbano/Suburbano (*)	8,02%	5,76%	7,51%	9,54%	12,23%
% Retrasos a la salida (no incluye cercanías) (*)	7,76%	5,79%	7,08%	10,67%	12,81%
% de las conexiones perdidas con otros servicios de tren	0,46%	0,31%	0,53%	0,65%	0,68%
Nº Incidencias por pérdida de enlace	1098	288	835	1589	1885

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Retrasos a la llegada

	2019	2020	2021	2022	2023
AVE - Larga Distancia:					
% de retrasos de menos de 60 minutos	14,16%	12,62%	14,66%	19,45%	25,76%
% de retrasos de 60 - 119 minutos	0,73%	0,57%	0,81%	0,91%	1,35%
% de retrasos de 120 o más	0,32%	0,26%	0,30%	0,31%	0,60%
Media Distancia Convencional y Alta Velocidad (*):					
% de retrasos de menos de 60 minutos	19,58%	16,84%	18,77%	24,09%	28,40%
% de retrasos de 60 - 119 m	0,49%	0,49%	0,74%	0,80%	1,14%
% de retrasos de 120 o más	0,14%	0,13%	0,13%	0,13%	0,23%

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

Cancelaciones de servicios - Servicios suprimidos

	2019	2020	2021	2022	2023
AVE-LD, internacional en territorio nacional	0,29%	0,35%	0,53%	0,14%	0,47%
Regional y Urbano/Suburbano (*)	1,35%	0,87%	1,88%	0,98%	1,47%

(*) Se incluyen los servicios de Ancho Métrico

Reclamaciones y datos de posventa

	2019	2020	2021	2022	2023
Reclamaciones escritas presentadas	189.214	143.541	143.243	239.913	353.665
Reclamaciones escritas tramitadas	203.301	140.023	115.029	175.114	239.085
Devoluciones e Indemnizaciones Automáticas	783.762	386.687	520.927	910.983	1.364.977
Plazo Medio de Contestación (días)	18,9	36,9	27,07	51,78	48,65

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Encuesta de satisfacción del cliente - Información recogida en los cuestionarios de estudios de calidad percibida:

		Larga Distancia-Alta Velocidad			Media Distancia-Alta Velocidad			Media Distancia-Convencional			Cercanías		
		2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
1	Puntualidad de los trenes	8,85	8,51	8,14	8,63	8,03	7,39	6,99	7,03	6,12	6,17	6,3	6,08
		Se recoge la percepción de la puntualidad en todos los estudios.											
2	Información a los pasajeros en caso de retrasos	7,64	7,51	7,31	6,65	6,29	6,1	7,62	6,02	5,52	5,32	5,59	5,36
		No se recoge en el estudio de AVLD. Sí se mide en el resto de los estudios (AVMD, MDC y Cercanías).											
3	Exactitud y disponibilidad de información "a bordo" / "en andén"	8,22	8,08	8,33	7,91	7,72	7,68	7,56	7,42	7,45	6,43	6,87	6,95
		Se recoge en todos los estudios, pero con diferentes conceptos en los distintos mercados.											
4	Buen mantenimiento y excelente conservación de trenes	8,04	7,96	8,04	7,9	7,9	7,85	7,51	7,46	7,08	7,11	7,02	7,09
		Se recoge en todos los estudios.											
5	Alto nivel de seguridad en trenes y estaciones	8,35	8,29	8,42	8,28	8,19	8,35	7,98	7,7	7,52	6,6	6,76	6,8
		Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.											
6	Limpieza en interior del tren	8,42	8,29	8,31	8,29	8,33	8,31	8,15	8,02	7,69	7,28	7,19	7,29
		Se recoge en todos los estudios.											
7	Suministro / Servicio de información útil durante el viaje	8,07	7,98	8	7,78	7,72	7,68	7,69	7,42	7	6,43	6,87	6,75
		Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados.											
8	Tiempo de repuesta a solicitudes de información en estaciones	7,94	7,91	7,98	8,1	8,1	7,91	7,92	7,99	7,78	6,97	7,49	7,57
		Se recoge en todos los estudios a partir de diferentes conceptos en los distintos mercados. Dentro de LD-AV se valora el trato del personal en los Centros de Servicio Renfe.											

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

9	Disponibilidad de aseos de buena calidad en todos los trenes	7,84	7,58	7,48	No se mide en el estudio de Cercanías. Se recoge en los estudios de AVLD, AVANT y MDC.							
10	Limpieza y mantenimiento de estaciones a un alto nivel	8,34	8,15	7,95	Se recoge en todos los estudios.						7,13	7,22	7,27
11	Accesibilidad de estaciones y trenes	8,52	8,43	8,55	7,82	7,76	8,02	7,23	7,51	7,42	7,54	7,37	7,28
		En los estudios de AVLD, AVANT y MDC se mide la facilidad y comodidad para subir y bajar del tren. En el estudio de Cercanías se recogen tres preguntas relativas a la accesibilidad en estaciones. Para más información en el ámbito de estaciones, habría que remitirse al Estudio de Calidad de Estaciones de Viajeros que realiza ADIF.											

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE VIAJEROS, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2023

Presidente:	D. RAUL BLANCO DÍAZ
Consejeros:	D. PEDRO JOSÉ GÁLVEZ MUÑOZ
	D. JOSÉ TEÓFILO SERRANO BELTRÁN
	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ
	Dª. ELENA ESPINOSA MANGANA
	D. MANUEL NADAL FARRERAS
	Dª CRISTINA TARRERO MARTOS
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ANEXO 1

Ingresos y costes de la sociedad RENFE Viajeros SME, S.A. por el desarrollo de la actividad de transporte de viajeros por ferrocarril (servicios comerciales y servicios calificados como Obligación de Servicio Público).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Viajeros, SME, S.A.

PASSENGER TRANSPORT

Profit & Loss Account 2023

	Million €	STATE GENERAL ADMIN.	CATALUÑA	AGREEMENTS WITH AUTONOMOUS REGIONS	PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES	COMMERCIAL PASSENGER TRANSPORT SERVICES	**TOTAL**
1.	**REVENUE**	**1.745,68**	**537,29**	**16,57**	**2.299,55**	**1.369,01**	**3.668,56**
1.1.	**Sales**	**319,90**	**102,15**	**16,57**	**438,62**	**1.369,01**	**1.807,63**
1.1.1.	Sales (from customers)	260,41	59,52	0,41	320,34	1.271,81	1.592,15
1.1.2.	Other sales (commercial exploitation of railway stations, others, ...) *	59,49	16,32	0,23	76,03	97,20	173,23
1.1.3.	Agreements with Autonomous Regions	-	26,32	15,94	42,25	-	42,25
1.2.	**Public funds**	**1.425,79**	**435,14**	**0,00**	**1.860,92**	**-**	**1.860,92**
1.2.1.	Public funds used for compensation of expenses (2016)	1.425,79	435,15	-	1.860,94	-	1.860,94
1.2.2.	Public funds used for compensation of expenses (previous years regularization)	0,00	-0,01	-	-0,01	-	-0,01
2.	**COSTS**	**-1.745,90**	**-536,52**	**-13,42**	**-2.295,83**	**-1.439,13**	**-3.734,96**
2.1.	Wages and social security taxes	-297,33	-78,06	-1,60	-377,00	-131,35	-508,35
2.2.	Energy resources for traction	-134,06	-52,69	-0,60	-187,36	-139,93	-327,29
2.3.	Other operating expenses	-1.006,69	-303,15	-9,36	-1.319,20	-966,87	-2.286,07
2.3.1.	Maintenance and repairs	-192,70	-56,65	-0,71	-250,06	-282,36	-532,42
2.3.2.	Infrastructure charges	-524,63	-158,10	-3,26	-686,00	-461,82	-1.147,82
2.3.3.	Other costs	-289,36	-88,39	-5,39	-383,15	-222,69	-605,84
2.4.	Depreciation	-163,05	-61,75	-0,53	-225,34	-102,35	-327,69
2.5.	Indirect and structural costs	-129,09	-30,33	-1,27	-160,70	-92,61	-253,31
2.6.	Financial costs	-15,66	-10,53	-0,04	-26,23	-6,01	-32,24
	PROFIT (LOSS) BEFORE TAX	**-0,21**	**0,77**	**3,16**	**3,72**	**-70,12**	**-66,41**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6. RENFE NERCANCÍAS, S.M.E., S.A.

6.1. INTRODUCCIÓN

Renfe Mercancías, SME, S.A.(Renfe Mercancías), es una sociedad creada en virtud de la aplicación del articulo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de Julio, cuya fecha operativa de incio de actividades fue el 1 de Enero de 2014, si bien con efectos retroactivos desde el punto de vista contable de 1 de Enero de 2013.

A partir del 2 de octubre de 2016, fecha de entrada en vigor de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, la sociedad pasa a denominarse Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. al ser una sociedad mercantil sobre la que se ejerce control estatal.

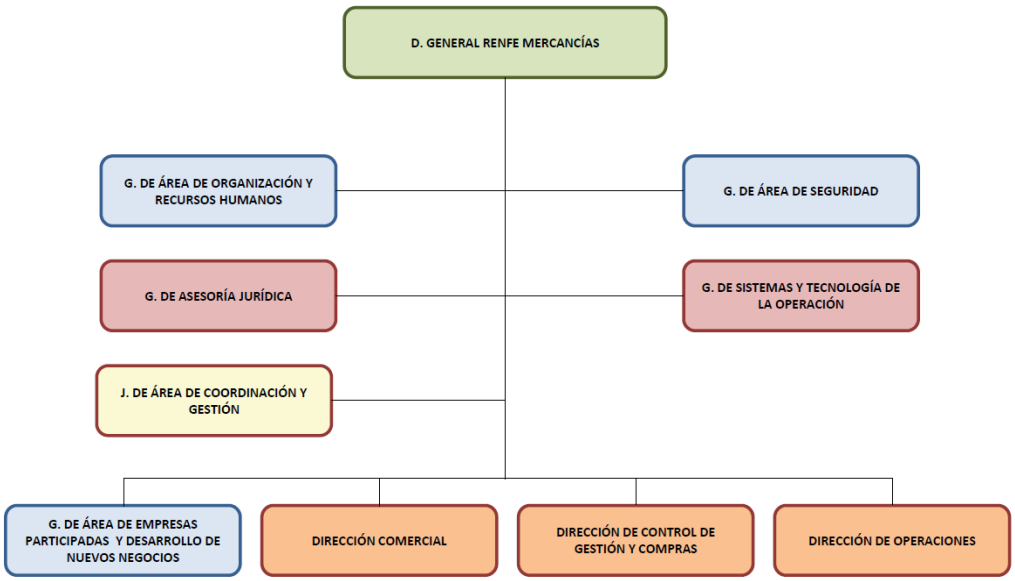
El objeto social de Renfe Mercancías, según queda definido en sus Estatutos, es el siguiente:

La sociedad tiene por objeto la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de graneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de productos siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena de logística integral, tango nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario de mercancías.

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

La sociedad, no desarrollará ninguna actividad para las que las leyes exijan condiciones o limitaciones específicas en tanto no de exacto cumplimiento de las mismas.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2023, es el que se detalla a continuación:



Hay que destacar que la actividad de esta sociedad se desarrolla ya desde hace varios años en régimen de competencia tanto intermodal como intramodal, ya que existen diferentes empresas con licencia de empresa ferroviaria que realizan su actividad en este mercado.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Contribución de Renfe Mercancías al desarrollo sostenible

Renfe Mercancías, operador líder en movilidad sostenible, continúa reforzando su estrategia corporativa en una apuesta clara por liderar la descarbonización del transporte de mercancías en España. Así, gracias a las acciones que la compañía viene desarrollando en los últimos años, durante el año 2023 se ha incrementado la proporción de tráfico realizado mediante locomotoras eléctricas "CeroCO2" impulsadas con energía renovable, alcanzando una cuota récord del 82%. Esta actividad, desde el año pasado, cuenta además con la certificación "Carbono Neutro" conforme a los requisitos de la Norma PAS 2060, que garantiza que no se producen emisiones directas ni indirectas en origen, y que se adoptan medidas de reducción de consumo y eficiencia energética, mediante planes de conducción eficiente y el empleo del freno regenerativo. Así, el servicio de transporte prestado supuso una emisión media de tan solo 8 gramos de CO2 por unidad de transporte, la emisión más baja en la historia de Renfe Mercancías, que permitió evitar casi 390.000 toneladas de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

Esto ha sido posible gracias a la inversión realizada por la compañía en la adquisición de nuevo material motor de tracción eléctrica más moderno y eficiente. En esta línea, en 2023 Renfe Mercancías incrementó su parque de material con 12 nuevas locomotoras eléctricas de gran potencia para operar en ancho ibérico y adjudicó el contrato de suministro de otras 12 locomotoras eléctricas de ancho internacional por valor de 136,7 millones de euros con opción de suministro adicional de 6 locomotoras más para las circulaciones de mercancías en el Corredor Mediterráneo y para poder operar en Francia.

La compañía está inmersa además en el desarrollo de una serie de proyectos que contribuyen de manera directa a la transición ecológica y mejora del sistema de transporte de mercancías: adquisición de nuevas plataformas y vagones de autopista ferroviaria, renovación del material ferroviario con la instalación de sistemas de reducción de ruido para vagones o del sistema de señalización ERTMS en locomotoras y proyectos de digitalización, como son el desarrollo de un Sistema Operativo de la Terminal (TOS) y trazabilidad del material rodante (IoT).

Por otra parte, mientras avanza el proceso de electrificación de la red ferroviaria, para Renfe Mercancías es clave explorar posibles alternativas al empleo de combustibles fósiles en los trenes que circulan por líneas no electrificadas, que en la actualidad representan aproximadamente el 35% de las vías férreas españolas. En este contexto, el pasado año se puso en marcha junto con las empresas Maersk y Cepsa, la primera prueba en España con combustibles renovables en el transporte ferroviario. Durante 15 semanas se empleó biocombustible procedente de aceites usados de cocina (HVO) en las locomotoras de Renfe Mercancías que circulan por el trayecto no electrificado entre Algeciras y Córdoba, dentro del corredor Algeciras – Madrid. Los resultados de la prueba fueron muy satisfactorios, demostrando un rendimiento óptimo de los motores, y evitando la emisión de cerca de 500 toneladas de gases de efecto invernadero. La puesta en marcha de este ensayo, además de contribuir al objetivo global de reducir las emisiones del sector del transporte, permite dar una segunda vida a las locomotoras de tracción diésel, favoreciendo así la economía circular.

A las ventajas ambientales en cuestiones de contaminación atmosférica que supone el transporte de mercancías por ferrocarril, se suman otras como la menor accidentalidad, reducción de congestión y ruido, menor impacto sobre la biodiversidad, etc. que indicen en un significativo ahorro de costes por externalidades. Tomando datos de 2023, Renfe Mercancías permitió un ahorro de costes externos de más de 135 millones de euros, evitando la circulación de unos 472.000 vehículos pesados de nuestras carreteras, de los que casi 55.000 irían cargados con mercancías peligrosas.

La actividad de Renfe Mercancías contribuye de forma directa a la transición hacia una economía circular, próspera y climáticamente neutra, lo que supone un valor clave para nuestros clientes al impulsar la consecución de sus propios objetivos ambientales e incrementar la sostenibilidad y competitividad de sus negocios.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para dar a conocer estos beneficios y poner en valor el carácter sostenible del servicio prestado por Renfe Mercancías, desde el año 2021, se hace entrega, de manera anual, de los Certificados de Huella de Carbono a nuestros principales clientes. Todo ello ha sido posible al desarrollo de una plataforma digital innovadora que permite estimar las emisiones del servicio realizado para el cliente y el ahorro de emisiones de gases de efecto invernadero y costes externos que representa. A lo largo de 2024, se llevará a cabo la ampliación del alcance de este sistema, lo que permitirá la obtención de nuevos reportes y prestaciones, entre otras, la inclusión de información ambiental e indicadores de eficiencia en ofertas comerciales y facturas.

Renfe Mercancías apuesta así por aportar a sus clientes un valor añadido y diferenciador frente a otros operadores y modos competidores, subrayando la sostenibilidad del servicio de transporte prestado y la contribución a la descarbonización que representa. Esto permite a nuestros clientes reforzar su posicionamiento en el mercado actual, que valora preferentemente a las empresas y productos más respetuosos con el medioambiente, y estar alineados con el nuevo desarrollo normativo en materia de emisiones y lucha contra el cambio climático, cada vez más exigente.

Estado de Información No financiera

La información no financiera y sobre diversidad requerida por la Ley 11/2018, se integra en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web www.renfe.com una vez aprobadas las cuentas del ejercicio.

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

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la Renfe Mercancías en el ejercicio 2023, dedicando un apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

HITOS DESTACABLES

Renfe Mercancías tiene como objetivo mejorar sus resultados para situar a la sociedad en una posición de estabilidad económica operando en un mercado liberalizado.

El ejercicio 2022, el precio de la energía continuó con la tendencia ascendente iniciada en 2021, siendo su coste un 60,9% superior al del ejercicio 2021. El nivel de actividad se vio afectado negativamente como consecuencia de la guerra en Ucrania, el incremento de los costes de la energía y, en general, por la elevada inflación.

En el ejercicio 2023, el precio de la energía se ha reducido respecto al año anterior, siendo su coste un 46% inferior al del ejercicio 2022. El nivel de actividad, sin embargo, no se ha recuperado desde la bajada iniciada en los últimos meses del ejercicio 2021 y que afectó especialmente al tráfico intermodal y al mercado siderúrgico, ya que las circunstancias que lo provocaron como la guerra de Ucrania y la elevada inflación, se han mantenido durante el ejercicio 2023.

Cabe destacar que el descenso de actividad no ha permitido en 2023 la captación de fondos en concepto de Ecoincentivos al Transporte, Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Con la finalidad de superar estos efectos adversos que ha tenido en su actividad y resultados, Renfe Mercancías ha desarrollado determinadas medidas importantes a lo largo del ejercicio, como son:

- El plan de recuperación de su actividad comercial.
- Continuar con el proceso de venta de activos excedentarios.
- Renegociación de las tarifas con los clientes.

Además, con efectos en los resultados de los próximos años se han tomado las siguientes medidas:

- Se han solicitado y resuelto favorablemente subvenciones dentro del marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, para los proyectos de adquisición de locomotoras, adquisición de vagones, sustitución de sistemas de frenos de fundición por bloques compuestos tipo LL, ERTMS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario a bordo) y proyectos de digitalización, materializados en la geolocalización de vagones y sistemas operativos de gestión de terminales, por un importe global de 37,3 millones de euros.

ESTRATEGIA COMERCIAL

La estrategia comercial en el ejercicio 2023 se ha caracterizado por:

- Actualización de precios a los clientes por los servicios de transporte para contrarrestar el impacto negativo tanto de los costes de la energía eléctrica y combustible diésel como del resto de las variables que componen el coste del transporte, como consecuencia de la tendencia inflacionista generalizada de los precios.
- Reforzar la posición comercial con las grandes cuentas bajo un punto de vista estratégico.
- Negociación del nuevo contrato para dos años con el principal cliente del mercado siderúrgico con el objetivo de incrementar la rentabilidad y de lograr un mayor grado de compromiso en el cumplimiento de los Planes de Transporte.
- Adaptación de la oferta comercial y condiciones de servicio a las necesidades de los distintos sectores.
- Mejora de la eficiencia y de la rentabilidad en la gestión de Terminales en UTE.
- Análisis y propuesta de alternativas a los negocios menos rentables.
- Continuar con el desarrollo de nuevos proyectos de gran alcance. Nuevos tráficos de cereal y minerales.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Adecuación del parque de vagones a la actividad, mediante la transformación y mejora del parque. Propuesta de instalación de lonas en los vagones JJ y transformación de vagones aptos para el transporte de carbón para su uso en el transporte de cereal.
- Continuar con el Plan de achatarramiento de vagones.
- Diseño de planes alternativos de transporte que palien los efectos de las obras en la infraestructura y no reduzcan los volúmenes transportados.
- Mejora del conocimiento del cliente mediante la digitalización.

ESTRATEGIA DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN

Renfe Mercancías durante el año 2023 ha mantenido la línea de transformación en la gestión de las Operaciones de los últimos años.

- Se ha consolidado el Centro de Gestión de Operaciones (CGO) con servicios 24hx7 días adquiriendo más turnos de trabajo.
- Se sigue avanzando en el proceso de digitalización y monitorización de la gestión de las operaciones como elemento clave para la mejora de la eficiencia y la calidad del servicio prestado. Se han traspasado herramientas de gestión del personal de conducción, entre otras, al nuevo entorno web unificado de Renfe Mercancías. En proceso, se seguirá avanzando en los próximos años hasta completar el traspaso y mejora de los procesos productivos de gestión.
- Se han puesto en servicio comercial las nuevas locomotoras 256, incrementando el número de servicios a medida que avanzaba la formación del personal de conducción.

RESULTADOS

Renfe Mercancías ha cerrado el año con unos ingresos totales de 198,8 millones de euros en términos absolutos, lo que representa un descenso sobre 2022 del -14,2%.

Los Ingresos de tráfico alcanzaron la cifra de 183,2 millones de euros, con un descenso del -9,6% respecto al año 2022. El comportamiento por áreas de negocio ha sido heterogéneo, con un incremento del 6,8% en Automóvil y descensos del -11,9% en Intermodal, en Siderúrgicos del -16,5% y en Multiproducto del -8,8%. Por otra parte, las UTES, han aportado ingresos por consolidación por 14,2 millones de euros.

En el capítulo de Gastos de explotación al EBITDA (personal, energía de tracción, cánones, materiales y servicios por proveedores externos e intragrupo), se alcanzó la cifra de 210,9 millones de euros, lo que supone un ahorro del -13,9% respecto al año anterior.

Por partidas más significativas podemos destacar:

- Gastos de personal: el gasto del ejercicio ascendió a 69,9 millones de euros, cifra un 4,3% superior a la de 2022, habiéndose incrementado la plantilla media un 1,4%. Los costes de las indemnizaciones, incluidos en la cifra anterior y derivados del Plan de Desvinculaciones, se han incrementado un 31,5%.
- Energía de tracción: con un importe de 37,9 millones de euros, la reducción del gasto respecto a 2022 es de -32,3 millones de euros (-46%), frente a un descenso en la producción medida en Toneladas Kilómetro Brutas del -15,2%. El precio de la energía eléctrica descendió un -41,9% de media y su producción asociada un -12,1%. En el caso de la energía diésel, su precio medio se mantiene respecto a 2022 y, su producción asociada descendió un -27%.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Cánones: esta partida incluye el canon de otros administradores, por importe de 0,4 millones de euros y cánones de Adif por importe de 4,8 millones de euros, respecto a estos últimos los cánones asociados a la utilización de líneas ferroviarias de la Red de Interés General han descendido en -0,3 millones de euros, un -8,9% con relación al año 2022. Los asociados a la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias prácticamente repiten la cifra de 2022, con un ligero incremento del 0,7%. En su conjunto esta partida incrementa el gasto en 0,1 millones de euros, un 1,8% frente a 2022.
- Los servicios prestados por Adif reducen su importe en -2,5 millones de euros frente a 2022, un -23,3%. El descenso en operaciones en terminales es de -2,4 millones de euros (-23,1%). Los gastos asociados a alquileres de espacios descienden en -74,8 miles de euros frente a 2022, un -31,8%.
- El gasto asociado a operaciones en terminales no Adif desciende frente a 2022 en -0,3 millones de euros (-1,5%).
- La partida referente a Servicios de empresas del Grupo registra un gasto de 45,6 millones de euros, disminuyendo respecto a 2022 en -0,3 millones de euros (-0,5%).
- El gasto agrupado en el concepto de Resto de Servicios disminuye respecto al año 2022 en -1,7 millones de euros, (-6,4%).

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad era de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2023 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de 33,12 días (34,18 días en el ejercicio 2022).

Con todo lo comentado anteriormente el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido es de -12,1 millones de euros, con una desviación positiva de 1 millón de euros sobre el registrado en 2022.

La dotación a la amortización del año 2023 se sitúa en 22,5 millones de euros, un 2,2% superior a 2022. Los retiros de inmovilizado se cifran en 0,2 millones de euros, un -75,7% menos que en 2022. En su conjunto, la partida de amortizaciones y retiros del inmovilizado disminuye en -0,1 millones de euros frente al ejercicio anterior (-0,6%).

El resultado financiero mejora en 0,7 millones de euros, un 11,2% frente a 2022. Aunque en 2023 los costes financieros se han incrementado significativamente esto se ve compensado por el registro en 2022 de un deterioro en la participación financiera en la sociedad Transfesa por importe de 5,4 millones de euros.

Finalmente, el resultado antes de impuestos se sitúa en -36,8 millones de euros. Esta cifra supone mejorar en 3,6 millones el resultado obtenido por la Sociedad en 2022.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2023 frente a 2022 de las principales magnitudes, así como los correspondientes desgloses y gráficos ilustrativos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Mercancías, SME, S.A.

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1)	
				Diferencia	%
	INGRESOS				
	Ingresos de Tráfico	183,18	202,55	-19,37	-9,6
	Otros Ingresos	15,63	29,19	-13,57	-46,5
+	TOTAL INGRESOS	**198,81**	**231,75**	**-32,94**	**-14,2**
	GASTOS				
	Personal	69,93	67,01	2,91	4,3
	Energía de tracción	37,86	70,14	-32,28	-46,0
	Cánones (2)	5,19	5,10	0,09	1,8
	Servicios Adif	8,18	10,67	-2,48	-23,3
	Servicios Intragrupo	45,58	45,83	-0,25	-0,5
	Tráfico de Mercancías en Puertos y Terminales	19,93	20,22	-0,29	-1,5
	Resto de Servicios	24,22	25,88	-1,66	-6,4
-	TOTAL GASTOS	**210,89**	**244,85**	**-33,96**	**-13,9**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**-12,08**	**-13,10**	**1,02**	**7,8**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	22,73	22,87	-0,14	-0,6
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-34,81**	**-35,97**	**1,16**	**3,2**
	Ingresos Financieros	1,83	1,66	0,18	10,7
	Gastos Financieros	7,05	7,53	-0,48	-6,4
+/-	Resultado Financiero	-5,21	-5,87	0,66	11,2
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	3,26	1,51	1,75	115,8
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-36,77**	**-40,33**	**3,56**	**8,8**
-	Impuesto sobre Beneficios	-0,67	-1,89	1,21	64,3
=	**RESULTADO**	**-36,09**	**-38,44**	**2,35**	**6,1**

Coeficientes de Cobertura

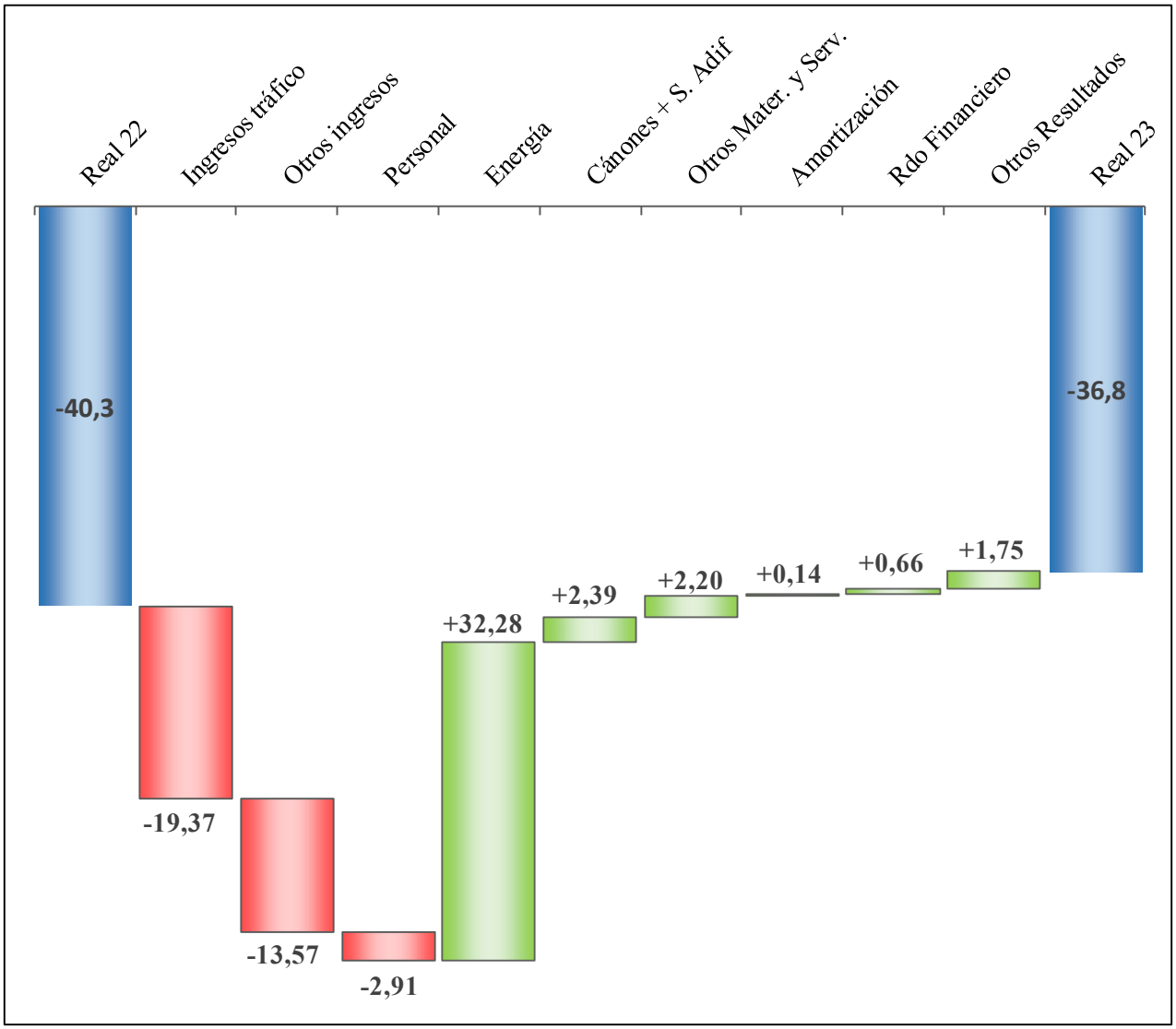
Al EBITDA(%)	94,3	94,6	**-0,4**
Al EBIT (%)	85,1	86,6	**-1,5**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	84,4	85,2	**-0,8**
Al Resultado (%)	84,6	85,8	**-1,1**

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

(2) 64% Canon Infraestructura y 36% Canon Estaciones y Terminales

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
RENFE Mercancías, SME, S.A.
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2023			2022	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	**12.990,9**	12,6	12,6	14,6	14,6
Canon Infraestructura	3.095,9	3,0		3,2	
Canon Estaciones e Instalaciones	1.713,4	1,7		1,6	
Servicios ADIF	8.181,7	7,9		9,9	
Servicios Intragrupo (*)	**45.581,1**	44,2	56,8	42,6	57,2
Tráfico de mercancías en puertos y terminales	**19.930,3**	19,3	76,1	18,8	76,0
Otros Gastos ligados al Tráfico de Mercancías	**12.838,8**	12,5	88,6	12,4	88,4
Trabajos Realizados por Terceros	**972,5**	0,9	89,5	0,8	89,2
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**761,2**	0,7	90,3	0,8	90,1
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**531,1**	0,5	91,2	0,5	91,4
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**491,3**	0,5	91,6	0,5	91,9
Canon util. líneas otros administradores	**384,4**	0,4	90,6	0,8	90,9
Tributos	**366,4**	0,4	92,2	0,3	92,6
Energía U.D.T.	**197,1**	0,2	91,8	0,4	92,3
Estudios y Consultorías	**185,9**	0,2	92,4	0,2	92,8
Resto	**7.874,2**	7,6	100,0	7,2	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**103.105,1**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Ingeniería y Mantenimiento, y los de vigilancia, publicidad, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
INGRESOS DE TRÁFICO			
Millones de Euros	183,18	202,55	-9,6
Percepción Media (Céntimos de € / T.K.)	4,18	3,69	13,3
TRÁFICO			
TEU (Miles de unidades equivalentes)	505	642	-21,4
Toneladas (Miles)	11.794,2	14.634,2	-19,4
TEU - kilómetro (Millones)	190	245	-22,3
Toneladas - Kilómetro (Millones)	4.383,3	5.493,2	-20,2
OFERTA			
T. K. B. (Millones)	11.453,1	13.507,1	-15,2
T. K. B. Diésel (Millones)	2.038,4	2.792,9	-27,0
T. K. B. Eléctricas (Millones)	9.414,6	10.714,2	-12,1
Kilómetros - Tren (Miles)	13.209,5	14.902,5	-11,4
TB / Tren	867	906	-4,3
APROVECHAMIENTO			
TKN / TKB (%) (1)	38,3	40,7	-2,4
Ingresos / Km. Tren	13,87	13,59	2,0
TN / Tren	332	369	-10,0
PERSONAL			
Número medio de personas	957,4	944,5	1,4

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

MERCADO INTERMODAL

Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	1.929	2.498	-22,8
Tráfico Nacional Terrestre	2.044	2.360	-13,4
Tráfico Nacional Total	**3.972,9**	**4.857,7**	**-18,2**
Importación	668	927	-27,9
Exportación	505	743	-32,0
Tráfico Internacional Total	**1.172,4**	**1.669,4**	**-29,8**
TOTAL	**5.145,3**	**6.527,1**	**-21,2**

Toneladas Kilómetro (Millones)

CONCEPTO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
Tráfico Nacional Marítimo	722	915	-21,1
Tráfico Nacional Terrestre	810	1.011	-19,9
Tráfico Nacional Total	**1.531,6**	**1.926,3**	**-20,5**
Importación	201	266	-24,4
Exportación	175	235	-25,9
Tráfico Internacional Total	**375,4**	**501,2**	**-25,1**
TOTAL	**1.907,1**	**2.427,5**	**-21,4**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Mercancías, SME, S.A.

VAGON COMPLETO
Toneladas (Miles)

CONCEPTO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	2.186	2.635	-17,1
CARBONES	43	52	-16,6
CARBONES Y GRANELES A.M.	0	0	0,0
CEREALES	1.162	1.171	-0,8
AUTOS	554	429	29,3
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	0	0	0,0
PIEDRAS Y TIERRAS	260	459	-43,3
CEMENTOS	680	795	-14,5
PRODUCTOS QUÍMICOS	438	550	-20,3
ACEITES	317	239	32,7
MADERAS	98	203	-51,8
BUTANO Y PROPANO	201	265	-24,1
PAPEL	38	44	-12,8
ABONOS	14	75	-81,8
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	134	347	-61,3
MINERALES	13	41	-69,4
CALIZAS	28	30	-6,4
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	14	27	-46,0
TTES. MILITARES	17	18	-3,2
VAG. VACIO PARTICULAR	0	0	-63,4
TRÁFICO NACIONAL	**6.200,1**	**7.381,1**	**-16,0**
IMPORTACIÓN	236	366	-35,6
EXPORTACIÓN	213	360	-40,8
TRÁFICO INTERNACIONAL	**448,8**	**725,9**	**-38,2**
TOTAL	**6.648,9**	**8.107,0**	**-18,0**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

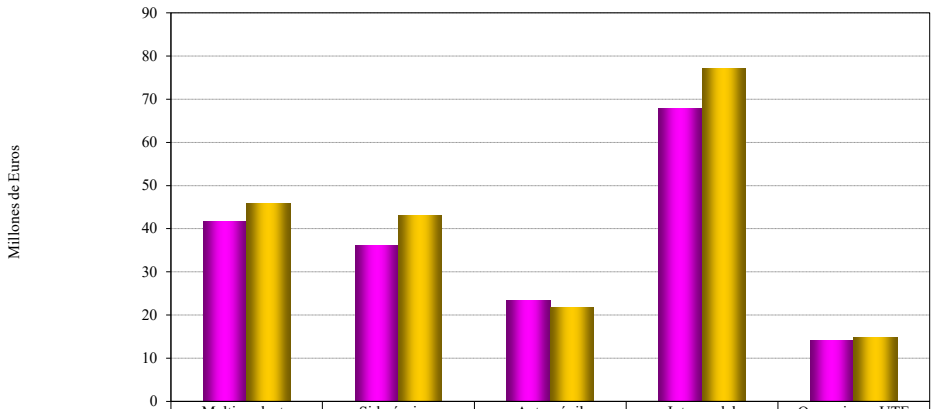
RENFE Mercancías, SME, S.A.

VAGON COMPLETO
Toneladas Kilómetro (Millones)

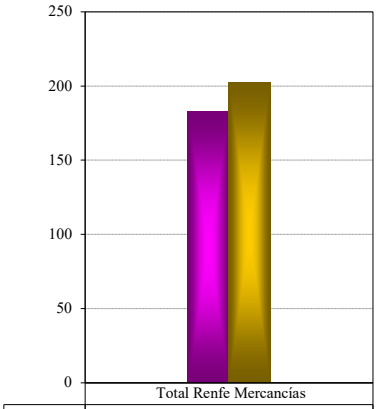
CONCEPTO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
P. SIDERÚRGICOS NACIONALES	1.087	1.329	-18,2
AUTOS	254	189	34,2
CARBONES	8	17	-51,2
MADERAS	79	175	-54,9
CEREALES	255	243	4,6
SIDERÚRGICOS Y CONTENEDORES A.M.	0	0	0,0
CEMENTOS	122	148	-17,6
PRODUCTOS QUÍMICOS	170	187	-9,4
BUTANO Y PROPANO	93	146	-36,3
PAPEL	32	36	-12,8
ACEITES	118	81	46,0
PIEDRAS Y TIERRAS	7	15	-50,6
CARBONES Y GRANELES A.M.	0	0	0,0
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	41	117	-64,8
ABONOS	13	14	-11,3
MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN	3	6	-49,9
MINERALES	10	32	-69,4
TTES. MILITARES	12	11	6,5
CALIZAS	1	1	-6,4
VAG. VACIO PARTICULAR	0	0	-99,9
TRÁFICO NACIONAL	**2.304,2**	**2.747,6**	**-16,1**
IMPORTACIÓN	86	149	-42,3
EXPORTACIÓN	86	169	-49,1
TRÁFICO INTERNACIONAL	**172,0**	**318,1**	**-45,9**
TOTAL	**2.476,2**	**3.065,7**	**-19,2**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Ingresos de tráfico Mercancías

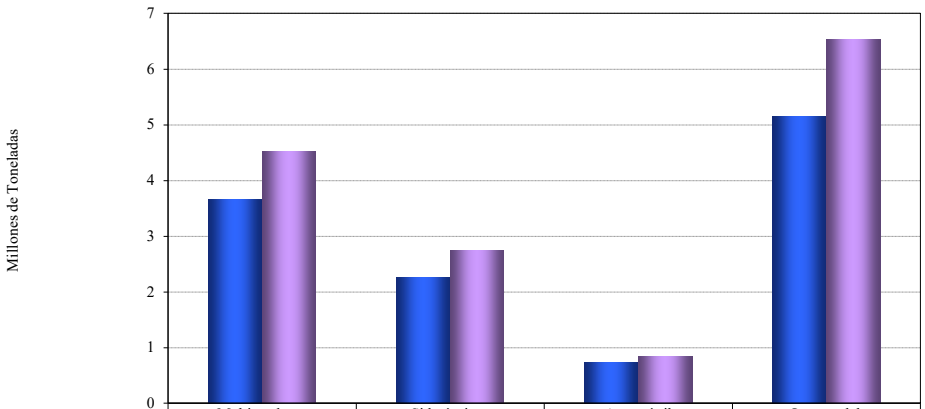


	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Operaciones UTE
Año 2023	41,7	36,0	23,3	68,0	14,2
Año 2022	45,7	43,1	21,8	77,1	14,8

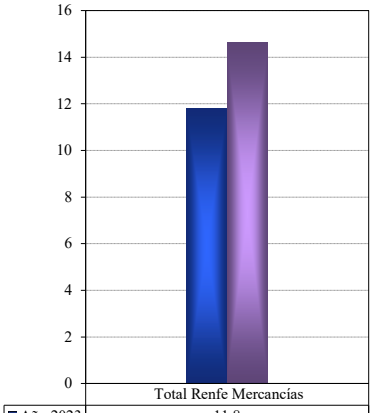


	Total Renfe Mercancías
Año 2023	183,2
Año 2022	202,6

Toneladas



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal
Año 2023	3,65	2,26	0,74	5,15
Año 2022	4,52	2,75	0,83	6,53

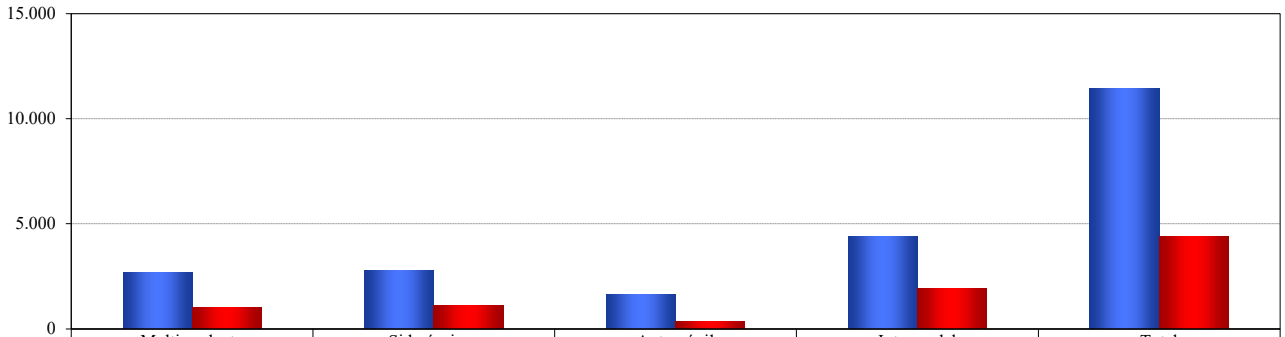


	Total Renfe Mercancías
Año 2023	11,8
Año 2022	14,6

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

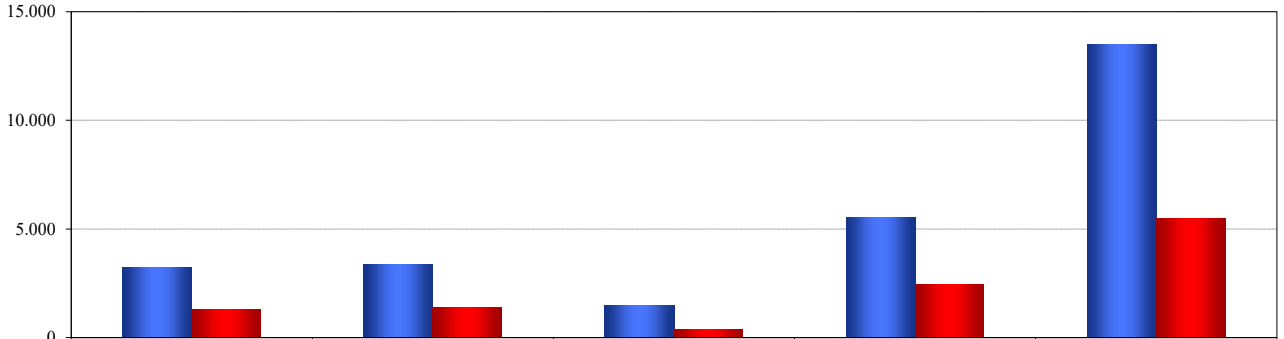
TKB: Millones de Toneladas Kilómetro Brutas
TKN: Millones deToneladas Kilómetro Netas

Año 2023
Tráfico



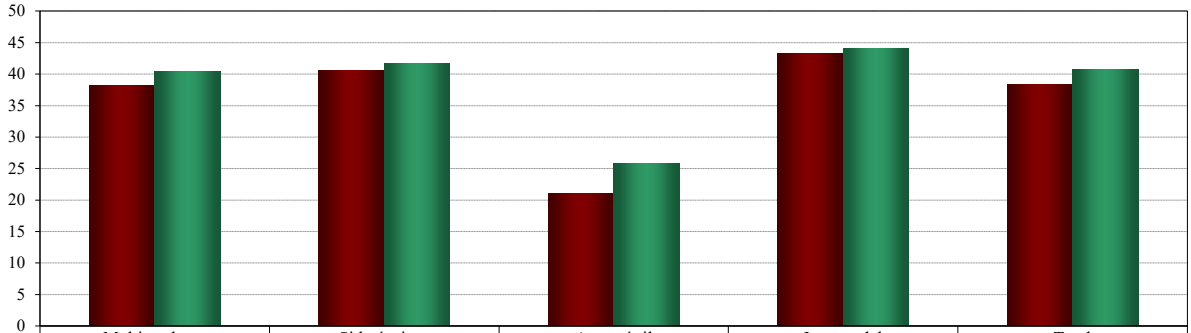
	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Total
TKB	2.658,8	2.765,2	1.625,3	4.403,8	11.453,1
TKN	1.012,8	1.121,7	341,7	1.907,1	4.383,3

Año 2022
Tráfico



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Total
TKB	3.202,9	3.347,0	1.450,5	5.506,7	13.507,1
TKN	1.295,7	1.397,0	373,0	2.427,5	5.493,2

Aprovechamiento(%)



	Multiproducto	Siderúrgicos	Automóvil	Intermodal	Total
Año Actual	38,09	40,57	21,02	43,31	38,27
Año anterior	40,45	41,74	25,71	44,08	40,67

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

RENFE Mercancías, SME, S.A

CIERRE 2023	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Títulos de Transporte	183.180	-60	183.120	183.120	
Ingresos de Tráfico	**183.180**	**-60**			
Alquileres y Cánones	3.362	-16	3.346	3.346	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	1.954	0	1.954	1.954	(4)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(4)
Otros Ingresos	4.082	1.941	6.023	6.023	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	2.989	7	2.996	2.996	(1)
Convenios ADIF	3.234	0	3.234	3.234	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	0	0	0	0	
Aplicación de Subvención de Capital	5	0	5	5	
Ingresos Varios	**15.627**	**1.931**			
TOTAL INGRESOS	**198.807**	**1.871**			
Personal (*)	69.925	138	70.063	70.063	
Energía de Tracción	37.861	-527	37.334	36.819	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				514	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	7	0	7	7	(3)
Cánones	5.190	27	5.217	5.217	(2)
Servicios Adif	8.182	-163	8.018	8.018	(2)
Resto de Servicios	89.725	-738	88.986	88.988	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-121	-121	-121	
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**210.891**	**-1.384**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**-12.084**	**3.255**			
Amortizaciones	22.528			22.528	
Retiros del Inmovilizado	199			199	(4)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(4)
Otros Resultados				0	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**-34.811**	**3.255**	**-31.556**	**-31.556**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	1.835	-1		1.835	
Diferencias de cambio (ingreso)				0	
Gastos financieros	7.047			7.047	
Diferencias de cambio (gasto)				1	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0	(5)
Resultado Financiero	**-5.212**	**1**		**-5.212**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	1.871				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-1.384				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**3.255**	**-3.255**			
Ingresos Excepcionales	0				
Gastos Excepcionales	0				
Resultados Excepcionales	**0**			0	
Resultado antes de Impuestos	**-36.768**	**0**		**-36.768**	
Impuesto sobre Beneficios	-674	0		-674	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-36.094**			**-36.094**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (15.598 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (139.043 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (521 miles de€)
(4) Resultados por enajenaciones y otros (1.755 miles de €)
(5) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (0.000 miles de€)
(*) Incluye plan de desvinculación

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2023 el importe realizado por la sociedad Renfe Mercancías, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 37.987,2 miles de euros.

El detalle de los principales proyectos individuales incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Suministro de locomotoras de gran potencia s/256 - ancho ibérico	21.658,8	57,0
Suministro de locomotoras de gran potencia s/256 - ancho estándar	6.566,2	17,3
Grandes Reparaciones	6.485,9	17,1
Implementación sistema ERTMS Baseline 3 en locomotoras s/253	1.120,0	2,9
Plan de transformación de procesos y sistemas - Fase II	717,6	1,9
Implantación sistema ASFA Digital en locomotoras s/253	281,0	0,7
Cambio tensores y tracción reforzada en parque de Renfe Mercancías	247,2	0,7

Además de las inversiones en adquisición de locomotoras, parte de las cuales están sujetas a financiación de la Unión Europea a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (NextGenerationEU), y que suponen casi el 75% de la inversión de la sociedad, se continua modernizando el material ya en circulación y se continúa ejecutando el Plan de Transformación de Procesos y Sistemas, que complementa las inversiones necesarias para mantener la capacidad productiva de la sociedad, y cuyo objetivo es desarrollar y mejorar los sistemas de información tanto ligados a la producción y su seguimiento, como a la gestión de clientes del negocio.

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2023 ha sido:

Miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevo material rodante	28.225,0	74,3
Modernización y mejoras de material	9.040,5	23,8
Otras inversiones	721,7	1,9
Total	**37.987,2**	**100,0**

Y la apertura de las inversiones en material rodante según su tipología es la siguiente:

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Miles de euros

Tipo de material	Importe	%
Locomotoras eléctricas	29.743,5	79,8
Vagones	7.136,9	19,2
Material diverso	385,1	1,0
Total	**37.265,5**	**100,0**

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR RENFE MERCANCÍAS

La sociedad Renfe Mercancías desarrolla la actividad descrita en el presente informe de gestión, fundamentalmente, a través de sus propios medios. El Grupo Renfe Mercancías está integrado por varias compañías especializadas en las distintas áreas de negocio de la sociedad. Estas sociedades filiales y participadas, en unos casos, le aportan flexibilidad a la hora de realizar algunos de los servicios complementarios al transporte, núcleo de su actividad, y, en otros casos, le permiten contar con socios estratégicos que mejoran su posicionamiento en determinados mercados.

Dentro de estas sociedades pueden distinguirse aquellas en las que la participación de Renfe Mercancías supera el 50% o es mayoritaria, de aquellas otras en las que dicha participación es minoritaria.

Los grupos señalados consolidan en las cuentas del Grupo Renfe Operadora consolidado.

Respecto de las primeras, dentro de este punto se incluye, para cada una de ellas, información sobre su actividad y principales magnitudes en el ejercicio 2023. Se trata de:

DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN Renfe MERCANCÍAS
PECOVASA Renfe Mercancías SME, S.A.	85,45%

Respecto de las segundas, la relación y el porcentaje de participación de Renfe Mercancías en las mismas, es la siguiente, para una participación mayor del 25%:

DENOMINACIÓN	PARTICIPACIÓN Renfe MERCANCÍAS
Conterail, S.A.	50%
Railsider Logística Ferroviaria, S.A.	49%
Construrail, S.A.	49%
Alfil Logistics, S.A.	40%
SEMAT, S.A.	36,36%
Logirail, SME, S.A.	34%

PECOVASA RENFE MERCANCÍAS SME, S.A.

Introducción

La Sociedad fue creada el 4 de julio 1988, estando la estructura accionarial actual repartida de la siguiente forma: Renfe Mercancías SME, S.A. con un 85,45%, DB Cargo AG con un 14,55%.

Su actividad principal se basa en la prestación de servicios logísticos integrales especializados en el transporte ferroviario de automóviles y gestión de centros logísticos para el automóvil.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Resultados y Principales Magnitudes

Al cierre de 2023, la cifra de negocio se sitúa en 22.542 miles de euros, un 63,4% por encima de la cifra alcanzada en el ejercicio anterior, donde esta magnitud se situó en 13.797 miles de euros.

El volumen de vehículos transportados por la Sociedad ha sido de 313.096 unidades, lo que supone un aumento con respecto al ejercicio anterior de un 18,6% principalmente a causa de la captación de nuevos clientes, pasando de tres a seis clientes en cartera, así como de nuevos tráficos, tanto en España como en otros países de la UE, llegando a nuevos destinos como el puerto de Valencia o el puerto de Leixoes, y la consolidación de aquellos iniciados a lo largo del ejercicio 2022.

Durante el ejercicio 2023 se han incorporado al parque de Pecovasa 21 vagones porta automóviles de un piso que han contribuido a esta mejora de la actividad.

Los costes directos de explotación se incrementan un 54,5%, porcentaje ligeramente inferior al aumento de los ingresos. Entre las causas destacan:

- El aumento del nivel de actividad.
- El incremento de los precios de tracción a causa del alza de los costes energéticos.

En el 2023 los gastos de estructura también se han visto incrementados un 41,8%, principalmente como consecuencia de las mayores reparaciones de vagones derivadas de las revisiones cíclicas realizadas durante el ejercicio.

La Sociedad ha visto mejorar sus resultados, pasando de un resultado de explotación de -171 miles de euros en 2022 a un resultado de explotación positivo de 1.108 miles de euros en 2023.

De esta forma, la Sociedad registra al finalizar el ejercicio unos beneficios después de impuestos de 828 miles de euros, frente a una pérdida de 174 miles de euros en 2022.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.5. NEGOCIOS CONJUNTOS

Como consecuencia del desarrollo del negocio existen una serie de uniones temporales de empresas (UTE´s) con otros socios que se detallan a continuación:

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Eco Cargo en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Inmovilizado	1.233
Cuentas a cobrar	2.042
Inversiones financieras a CP	432
Capital	60
Resultado del ejercicio	2
Deudas a CP	974
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	2.671
Cuenta de Resultados	
Ventas	18.904
Servicios exteriores	-18.263
Amortización	-566
Gastos Financieros	-73

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja un beneficio de 2 miles de euros.

Esta UTE se constituyó el 30 de julio de 2015 e inició su actividad el 1 de marzo de 2016.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Tilo Madrid Abroñigal (TMA) en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Inmovilizado	56
Inversiones financieras a LP	19
Existencias	5
Cuentas a cobrar	1.215
Periodificaciones	469
Tesorería	1.235
Capital	1.200
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	915
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	884
Cuenta de Resultados	
Ventas	4.301
Aprovisionamientos	-1.487
Gastos de Personal	-1.146
Servicios exteriores	-1.463
Amortizaciones	-66

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja un beneficio de 139 miles de euros.

Esta UTE se constituyó e inició su actividad el 8 de octubre de 2014.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Mérida en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Tesorería	17
Capital	584
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-567
Cuenta de Resultados	
Aprovisionamientos	22
Servicios exteriores	10
Gastos Excepcionales	-50

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja una pérdida de 18 miles de euros.

Esta UTE se constituyó el 2 de noviembre de 2017 e inició su actividad el 10 de octubre de 2017 y a cierre de ejercicio 2023 se encuentra en liquidación.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Maniobras SAV en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Inmovilizado	3
Cuentas a cobrar	390
Tesorería	839
Capital	540
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	271
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	421
Cuenta de Resultados	
Ventas	1.984
Aprovisionamientos	-210
Gastos de Personal	-1.197
Servicios exteriores	-449
Tributos	-1
Amortizaciones	-2

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja un beneficio de 124 miles de euros.

Esta UTE se constituyó e inició su actividad el 27 de noviembre de 2017.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Terminal Constantí 2 en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Inmovilizado	23
Cuentas a cobrar	755
Periodificaciones	49
Tesorería	876
Capital	696
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	130
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	877
Cuenta de Resultados	
Ventas	2.555
Otros ingresos	33
Aprovisionamientos	-292
Gastos de Personal	-806
Servicios exteriores	-1.352
Tributos	-1
Amortizaciones	-7

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja un beneficio de 130 miles de euros

Esta UTE se constituyó e inició su actividad el 26 de julio de 2019.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Terminal Granollers en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Inmovilizado	2
Cuentas a cobrar	210
Periodificaciones	79
Tesorería	362
Capital	424
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-33
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	262
Cuenta de Resultados	
Ventas	999
Aprovisionamientos	-176
Gastos de Personal	-353
Servicios exteriores	-496
Tributos	-6
Amortizaciones	-1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja una pérdida de 33 miles de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Esta UTE se constituyó e inició su actividad el 12 de junio de 2019.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Maniobras Irún en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Inmovilizado	3
Cuentas a cobrar	732
Periodificaciones	0
Tesorería	1.233
Capital	300
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	267
Acreedores y otras cuentas a pagar	1.401
Cuenta de Resultados	
Ventas	2.389
Aprovisionamientos	-1.349
Servicios exteriores	-924
Amortizaciones	-1

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja un beneficio de 115 miles de euros.

Esta UTE se constituyó el 11 de junio de 2020 e inició su actividad el 17 de febrero de 2021.

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE Silo en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Cuentas a cobrar	336
Periodificaciones	13
Tesorería	145
Capital	60
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	57
Acreedores y otras cuentas a pagar	377
Cuenta de Resultados	
Ventas	1.638
Aprovisionamientos	-1.404
Servicios exteriores	-177

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja un beneficio de 57 miles de euros.

Esta UTE se constituyó el 6 de agosto de 2010 e inició su actividad el 01 de octubre de 2012.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Los valores de la cuenta de la Unión Temporal de Empresas UTE LC Rail Services Solutions en los diferentes epígrafes del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2023 han sido los siguientes:

	Miles de Euros 2023
Balance	
Cuentas a cobrar	1.821
Tesorería	131
Capital	12
Resultados (incluidos ejercicios anteriores)	-828
Acreedores y otras cuentas a pagar	2.768
Cuenta de Resultados	
Ventas	3.767
Aprovisionamientos	-4.077
Servicios exteriores	-31

El resultado de la UTE a 31 de diciembre de 2023 arroja una pérdida de -341 miles de euros.

Esta UTE se constituyó entre las sociedades de Logirail, S.M.E., S.A. y Construrail, S.A. y el 19 de mayo de 2022, con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2022, Logirail cede su participación a la sociedad de Mercancías. Esta sociedad inició su actividad el 15 de abril de 2019.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.6. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE MERCANCÍAS, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2023

Presidente:	D. RAUL BLANCO DÍAZ
Consejeros:	D. JOAN TORRES CAROL.
	D. ALVARO RODRÍGUEZ DAPENA
	D. JORDI XUCLÀ COSTA
	D. GONZALO DÍAZ GARCÍA
	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ
	Dª TERESA CUNILLERA MESTRES
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7. INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, S.M.E., S.A.

7.11. INTRODUCCIÓN

La sociedad de Ingeniería y Mantenimiento tiene por objeto social la prestación de servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Ingeniería y Mantenimiento es el gestor técnico del material rodante de Renfe, que incluye las siguientes actividades y prestación de servicios:

- Mantenimiento.
- Transformación y Reparación de accidentes
- Reparación de Componentes
- Servicios de Ingeniería.
- Gestión de instalaciones y equipamiento.
- Gestión de la seguridad técnica.

3.214 empleados medios (31 de diciembre de 2023)	*494 locomotoras mantenidas*
98 Bases de Mantenimiento	*613 trenes autopropulsados mantenidos*
755 intervenciones cíclicas de material	*11.317 vagones mantenidos*

Prestación de Servicios de Mantenimiento de Material Rodante:

La prestación de los servicios de mantenimiento de material rodante se lleva a cabo a través de los siguientes modos:

- Mantenimiento realizado con medios propios de Renfe Ingeniería y Mantenimiento.
- Contrataciones con la Industria Privada.
- Para determinadas series, coexisten ambos modos de mantenimiento (Interno y Externo).

Sociedades Participadas →

Actren (Caf 51%, 49% Renfe IyM)

Nertus (Siemens 51%, 49% Renfe IyM)

Irvia (Alstom 51%, 49% Renfe IyM)

Btren (Alstom 51%, 49% Renfe IyM)

Erion (Stadler 51%, 49% Renfe IyM)

Tarvia (Talgo 51%, 49% Renfe IyM)

Logirail (33% Renfe IyM, 33% RV, 34% RM)

Gestión de Instalaciones:

98 instalaciones →

63 Bases de Mantenimiento
5 Bases de Mantenimiento Integral
6 CERC
24 Bases de Asistencia Técnica

Cuenta con un procedimiento de gestión para la obtención de acceso a las instalaciones de mantenimiento ferroviario y prestación de servicios a los nuevos operadores entrantes, con arreglo al escenario de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Este procedimiento se puede consultar en la página web de Renfe y contiene información pormenorizada sobre las características técnicas de las instalaciones, la descripción de los servicios ferroviarios conexos, los precios de acceso y el proceso de solicitud.
https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/sociedades/renfe-fabricacion/instalaciones-de-servicio

Renfe Ingeniería y Mantenimiento certificada como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM):

Cada vehículo requiere de una EEM para poder circular, que es responsable de que el vehículo se encuentre en condiciones seguras y correctas cumpliendo plenamente su plan de mantenimiento.
Renfe Ingeniería y Mantenimiento está certificada como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM) del Grupo Renfe para todo el material rodante, así como las certificaciones según Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la función de Desarrollo de Mantenimiento, función de Gestión de Flota y función de Ejecución del Mantenimiento.
Sus funciones son:

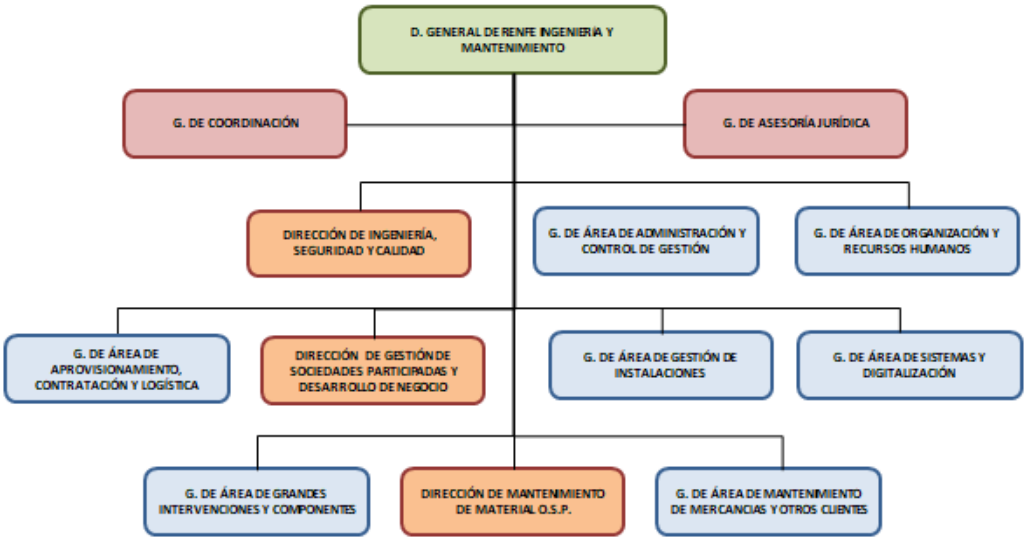
- Gestión del Mantenimiento: Responsabilidad sobre las condiciones técnicas y de seguridad del vehículo.
- Desarrollo del Mantenimiento: Gestión de la documentación del mantenimiento.
- Gestión del mantenimiento de la flota: Planificación, programación y certificación de intervenciones.
- Ejecución del mantenimiento: Mantenimiento técnico requerido sobre el vehículo y sus componentes.

Gestión de la Seguridad Técnica

La Planificación de la Seguridad Operacional desde la gestión del riesgo técnico se estableció en el Plan Anual de Seguridad 2023 orientado a:
La gestión proactiva del riesgo técnico. Indicador IAR (índice admisible de riesgo).
Actividades de desarrollo de la gestión de la seguridad.
La seguridad en la circulación del movimiento de trenes en nuestras instalaciones y su vigilancia.

Desarrollo organizativo:

Renfe Ingeniería y Mantenimiento tiene una organización estructurada con el propósito de conseguir un mayor grado de especialización de las áreas de mantenimiento, de acuerdo con las actividades que desarrollan y los clientes a los que prestan servicio.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Dirección de Mantenimiento de Material de OSP y Servicios Comerciales, que aglutina las Gerencias de Mantenimiento de Cercanías Madrid, Rodalíes Cataluña, Norte y Centro-Sur.

- El área de Grandes Intervenciones y Componentes que aúna todas las Bases de Mantenimiento Integral de Madrid, Valladolid, Málaga y Vilanova.

- El área de Mercancías y Otros Clientes que gestiona el servicio de mantenimiento de locomotoras, vagones y soporte.

Estado de Información No financiera

La información no financiera y sobre diversidad requerida por la Ley 11/2018, se integra en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web www.renfe.com una vez aprobadas las cuentas del ejercicio.

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

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la Sociedad de Ingeniería y Mantenimiento en el ejercicio 2023, dedicando el último apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de dicha sociedad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

El volumen total de ingresos registrado en el año 2023 es de 501,9 millones de euros, superando en más de 35 millones al de 2022 que fue de 446,4 millones.

En ingresos de clientes externos se produce un incremento de 11 millones de euros, pasando de 36,0 millones en 2022 a 47,0 en 2023. Como efectos significativos en 2023 hay que mencionar;

- una mayor facturación de 3,2 millones de euros por uso de instalaciones a terceros, debido a la facturación a Ouigo e Iryo por el uso de estas para el mantenimiento de los trenes de su parque.
- el incremento en reparaciones de componentes, superando en 5,1 millones de euros la cifra del 2022, en gran parte por las reparaciones R de bogíes de vehículos S/103.
- y el resto de incremento por grandes reparaciones en parque Adif y otros trabajos para Sociedades Participadas.

Los ingresos con clientes intragrupo (Viajeros, Mercancías y Alquiler de Material) ascienden a 454,9 millones de euros, aumentando respecto a 2022 en 24,5 millones, que supone un 5,7%.

Con el principal cliente, Renfe Viajeros, se han facturado 406,6 millones de euros, que supone un incremento de 27,6 millones respecto a 2022. Este incremento se relaciona directamente con un mayor volumen de facturación por mantenimiento del parque, con una cifra en 2023 de 180,5 millones de euros, que supone un incremento de 14 millones respecto a 2022, cuyo principal motivo es la internalización del mantenimiento de 12 trenes de la serie 121 en Redondela. También se ha incrementado la facturación, en 8,6 millones de euros, por un mayor volumen de intervenciones cíclicas realizadas de segundo nivel con unos ingresos de 96,8 millones de euros. El resto del incremento es por servicios varios y modificaciones en trenes.

Con el cliente Mercancías, se ha alcanzado una facturación de 42,4 millones de euros, lo que supone un descenso de ingresos de 2,8 millones respecto a 2022, motivado por la caída de actividad global de locomotoras y vagones de su parque.

Con Alquiler de Material Ferroviario, se ha pasado de una facturación en 2022 de 6,2 millones de euros a 5,8 millones en 2023, como consecuencia de la disminución del parque mantenido de automotores 592 y de locomotoras activas alquiladas por esta Sociedad.

Los gastos de explotación al EBITDA en el ejercicio 2023 (personal, consumo de materiales, energía UDT y servicios suministrados por proveedores externos e intragrupo), se sitúan en 501,4 millones de euros, lo que representa un incremento del 5,0% respecto a 2022.

Por partidas las desviaciones más importantes respecto al ejercicio anterior se producen en:

Personal

El gasto registrado por todos los conceptos excepto el plan de desvinculaciones en el ejercicio es de 164,3 millones de euros, lo que representa un incremento de 4,8 millones frente a 2022, siendo mínima, un 0,1%, la variación de los trabajadores medios. Por su parte, el gasto imputado al Plan de Desvinculación disminuye en 5,2 millones de euros respecto al año anterior, por el menor número de trabajadores afectados.

Otros Materiales y Servicios

El gasto de materiales aumenta en 7,3 millones de euros en 2023. Las causas son el incremento de grandes intervenciones, la mayor actividad del parque mantenido con recursos propios y el incremento de precio de los repuestos en el mantenimiento.

En el caso de los servicios, se produce un incremento de gasto de 19,3 millones de euros con respecto a 2022, destacando la necesidad de contratación de servicios directos para afrontar la mayor carga de trabajo en el ejercicio respecto a 2022, el incremento en gasto de los contratos de mantenimiento externo de vehículos autopropulsados OSP, junto con la revisión de precios de los servicios.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Energía

El gasto en energía ha sido de 14,7 millones de euros en 2023, lo que ha supuesto una disminución de 7,8 respecto a 2022, como consecuencia de la disminución de las tarifas eléctricas, gas natural y gasóleo, superando no obstante el importe de los años previos a 2022.

Gastos Intragrupo

Las facturaciones soportadas procedentes de transferencias de otras Sociedades del Grupo Renfe han aumentado en 2023 en 5,2 millones de euros, fundamentalmente debido a las penalizaciones soportadas que se incrementaron en 3,2 millones de euros.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2023 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2023 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores por operaciones comerciales, de 58,82 días (59,01 días en el ejercicio 2022)

Como consecuencia de todo lo anterior el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en 2023 es positivo en 0,47 millones de euros, mejorando en 11,4 millones el de 2022.

La dotación a la amortización del año 2023 se sitúa en 25,0 millones de euros, aumentando en 0,7 millones respecto al año anterior, como consecuencia de la inversión en nuevos activos.

Por otro lado, el Resultado financiero del 2023 asciende a 8,7 millones de euros, con cifra similar a 2022. Si bien los gastos financieros han aumentado en 3,5 millones de euros en 2023, este resultado es parecido al del año anterior por el efecto del incremento de los dividendos de empresas participadas, incluidos como ingresos financieros: Nertus (1.954 miles de euros), Irvia (1.945 miles de euros), Actren (3.105 miles euros), Erion (927 miles euros) y Btren (5.226 miles euros), este último incluye un dividendo anticipado a los resultados del 2.023, por importe de 2.962 miles de euros.

Con todo ello, el resultado antes de impuestos de la sociedad de Ingeniería y Mantenimiento arroja una cifra de -12,8 millones de euros, mejorando en 8,8 millones el resultado del año anterior, siendo el resultado después de impuestos de -12,2 millones de euros.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2023 frente a 2022 de las principales magnitudes, así como los correspondientes desgloses y gráficos ilustrativos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

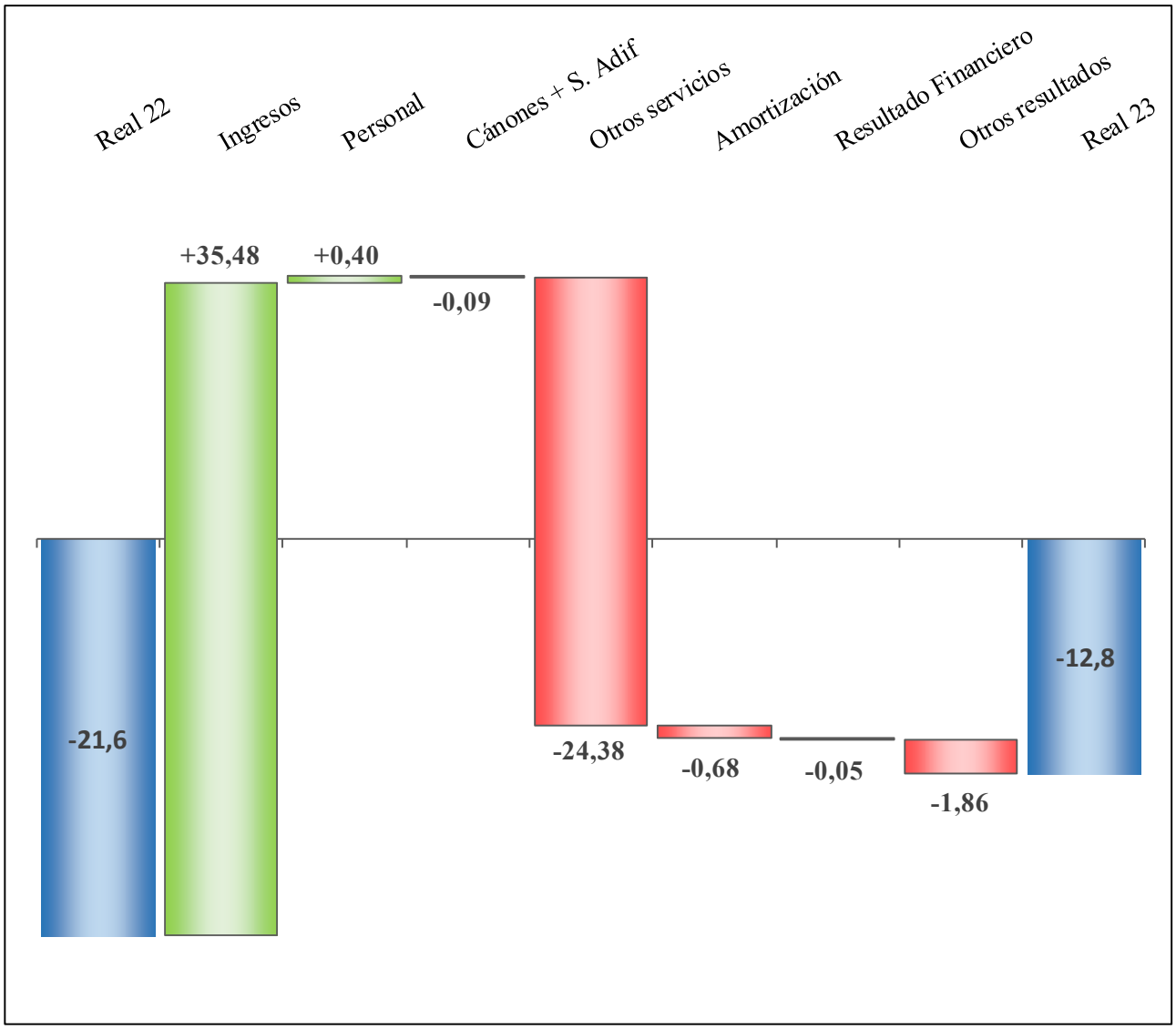
RENFE Ingeniería y Mantenimiento,SME, S.A.

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1) Diferencia	VARIACIÓN (1) %
	INGRESOS				
	Mantenimiento y Reparación Intragrupo	320,33	302,90	17,43	5,8
	Grandes Reparaciones y otros trabajos al Grupo	134,56	127,50	7,06	5,5
	Mantenimiento y Reparación a Terceros	23,97	17,47	6,50	37,2
	Ingresos de la Actividad	478,86	447,87	30,99	6,9
	Ingresos Varios	23,02	18,53	4,49	24,2
+	TOTAL INGRESOS	**501,88**	**466,40**	**35,48**	**7,6**
	GASTOS				
	Personal	174,13	174,54	-0,40	-0,2
	Servicios Adif (excepto energía) (2)	0,56	0,47	0,09	18,5
	Consumo de Materiales	83,90	76,58	7,32	9,6
	Servicios Intragrupo	38,03	32,85	5,17	15,8
	Reparación y Conservación Intalac. Fijas	26,17	23,90	2,27	9,5
	Mantenimiento de Material	137,99	124,00	13,99	11,3
	Resto de Servicios	40,62	45,00	-4,38	-9,7
-	TOTAL GASTOS	**501,40**	**477,34**	**24,06**	**5,0**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**0,47**	**-10,94**	**11,41**	**104,3**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	24,98	24,29	0,68	2,8
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**-24,50**	**-35,23**	**10,73**	**30,5**
	Ingresos Financieros	13,77	10,36	3,41	32,9
	Gastos Financieros	5,08	1,62	3,46	214,0
+/-	Resultado Financiero	8,70	8,75	-0,05	-0,6
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	3,05	4,92	-1,86	-37,9
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**-12,75**	**-21,57**	**8,82**	**40,9**
-	Impuesto sobre Beneficios	-0,58	-0,94	0,36	38,6
=	**RESULTADO**	**-12,17**	**-20,63**	**8,46**	**41,0**
	Coeficientes de Cobertura				
	Al EBITDA(%)	100,1	97,7	**2,4**	
	Al EBIT (%)	95,3	93,0	**2,4**	
	Al Resultado Antes de Impuestos(%)	97,5	95,6	**1,9**	
	Al Resultado (%)	97,6	95,8	**1,9**	

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.
(2) 98% Servicios Adif.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
RENFE Ingeniería y Mantenimiento, SME, S.A.
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Ingeniería y Mantenimiento,SME, S.A.

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2023			2022	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	**561,9**	0,2	0,2	0,2	0,2
Canon Infraestructura	0,0	0,0		0,0	
Canon Estaciones e Instalaciones	11,5	0,0		0,0	
Servicios ADIF	550,3	0,2		0,2	
Mantenimiento y Limpieza de Material Rodante y Motor	**137.989,9**	42,2	42,3	41,0	41,1
Consumo de Materiales de Almacen	**83.902,4**	25,6	68,0	25,3	66,4
Servicios Intragrupo (*)	**38.029,2**	11,6	79,6	10,9	77,3
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**26.165,3**	8,0	87,6	7,9	85,2
Energía U.D.T.	**14.679,9**	4,5	92,1	7,4	92,6
Trabajos Realizados por Terceros	**14.515,2**	4,4	96,5	4,2	96,7
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**1.950,6**	0,6	97,1	0,7	97,4
Tributos	**1.310,5**	0,4	97,5	0,4	97,9
Estudios y Consultorías	**390,2**	0,1	97,6	0,1	97,9
Resto	**7.731,3**	2,4	100,0	2,1	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**327.226,4**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de vigilancia, informática y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	3.213,7	3.211,2	0,1

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

RENFE Ingeniería y Mantenimiento,SME, S.A.

CIERRE 2023	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES	
Datos en miles de euros					
Ingresos de la Actividad	478.860	231	479.091	479.091	
Alquileres y Cánones	11.536	310	11.846	11.846	(1)
Beneficios Venta Inmovilizado	195	31	226	195	(5)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	0	0	0	0	(5)
Otros Ingresos	7.851	43	7.894	7.925	(1)
Otros Ingresos Intragrupo	35	0	35	35	(1)
Convenios ADIF	3.027	0	3.027	3.027	(1)
Trabajos para el Inmovilizado	75	0	75	75	
Aplicación de Subvención de Capital	299	0	299	299	
Ingresos Varios	**23.018**	**384**			
TOTAL INGRESOS	**501.877**	**615**			
Personal (*)	174.131	87	174.218	174.218	
Energía de Tracción	46	0	46	0	(2)
Consumo de almacén - Gasoil para locomotoras				46	(3)
Consumo de Materiales de Almacén	83.902	0	83.902	83.902	(3)
Cánones	12	0	12	12	(2)
Servicios Adif	550	45	595	595	(2)
Resto de Servicios	242.762	-2.465	240.297	240.297	(2)
Exceso de Provisión años anteriores		-107	-107	-107	
			-12		
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e inte	**501.403**	**-2.439**			
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**474**	**3.053**			
Amortizaciones	24.974			24.974	
Retiros del Inmovilizado	1			1	(5)
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(5)
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**-24.500**	**3.053**	**-21.447**	**-21.447**	**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	13.771			13.771	
Gastos financieros	5.075			5.028	
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				47	(4)
Resultado Financiero	**8.696**			**8.696**	
Ingresos de Ejercicios Anteriores	615				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-2.439				
Resultado de Ejercicios Anteriores	**3.054**	**-3.054**			
Ingresos Excepcionales	0	0		0	
Gastos Excepcionales	0	0		0	
Resultados Excepcionales	**0**	**0**		**0**	
Resultado antes de Impuestos	**-12.750**			**-12.750**	
Impuesto sobre Beneficios	-577			-577	
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-12.173**			**-12.173**	

(1) Otros Ingresos de Explotación (22.833 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (240.902 miles de €)
(3) Aprovisionamientos (83.949 miles de €)
(4) Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ. (47 miles de €)
(5) Resultados por enajenaciones y otros (0.194 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2023, el importe ejecutado por la sociedad Renfe Ingeniería y Mantenimiento, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 70.159,1 miles de euros, con el siguiente detalle de los proyectos individuales más significativos:

Miles de euros

Proyecto	Gasto	%
Obra de construcción del nuevo taller de alta velocidad Fuencarral II y playa de vías en el complejo Madrid Norte	13.014,1	18,5
Proyecto y obra de construcción de la nueva BM de Santa Catalina III	9.510,9	13,6
Ampliación capital sociedad Tarvia	7.840,0	11,2
Adquisición de piezas de parque para nuevos trenes OSP de Cercanías y Media Distancia	6.117,8	8,7
Adquisición de piezas de parque para locomotoras de gran potencia de mercancías	4.541,2	6,5
Adquisición de piezas de parque para nuevos trenes Alpinos	2.548,5	3,6
Suministro e instalación de medios de elevación y vigas carrileras en la BMAV Fuencarral II	2.491,7	3,6
Adaptación de enclavamientos electrónicos en el complejo de Fuencarral	1.479,4	2,1
Suministro de medios de elevación en la BM de Santa Catalina III	894,0	1,3
Instalación de sistema de calefacción de la BM de San Andrés Condal	863,1	1,2
Construcción de muro de contención y cerramiento perimetral del complejo ferroviario de Cerro Negro	854,0	1,2
Ampliación del enclavamiento electrónico en playas de vía de autopropulsado de Fuencarral	812,0	1,2
Sistema de calefactado de desvíos estratégicos en las BM de Cerro Negro y Santa Catalina	716,3	1,0
Instalación de sistemas de generación de energía fotovoltaica en complejo de Fuencarral	651,8	0,9
Instalación de un cambiador de anchos dual en la BM de Redondela	650,0	0,9
Instalación de sistemas de generación de energía fotovoltaica en BMI de La Sagra	637,8	0,9
Suministro de piezas de parque: rotor y estator de la s/449	613,4	0,9

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Por tipo de activo, la distribución del total de la inversión realizada en 2023 ha sido:

Miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevos talleres y mejoras	46.716,9	66,6
Piezas de parque	14.801,4	21,1
Otras Inversiones	800,8	1,1
Inversiones Financieras	7.840,0	11,2
Total	**70.159,1**	**100,0**

Como puede observarse, la mayor parte de la inversión ejecutada corresponde a proyectos de ampliación y acondicionamiento de instalaciones que permitan incrementar su productividad o capacidad para atender el mantenimiento no solo del material del Grupo Renfe sino de los operadores de viajeros privados, y la adecuación de las bases de mantenimiento a las normativas en materia de prevención de riesgos, medioambientales, etc.

Del resto de inversiones, la mayor parte corresponde a la adquisición de piezas de parque del material mantenido, y las Otras inversiones a la mejora de los sistemas.

La inversión financiera corresponde al desembolso de la ampliación de capital en la sociedad Tarvia para que la misma pueda acometer las inversiones precisas para el desarrollo de su actividad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO

Los pliegos de condiciones de suministro y mantenimiento de material rodante realizadas por Renfe desde el año 2000, incluyen que el mantenimiento licitado debe realizarse a través de una sociedad participada entre el fabricante adjudicatario y Renfe, al 51% - 49%, respectivamente. De este modo, se crearon entre 2002 y 2008 un total de seis sociedades de mantenimiento: Nertus, Actren, Btren, Irvia, Erion y Tarvia.

En 2023, las seis sociedades participadas de mantenimiento (Nertus, Actren, Btren, Irvia, Erion y Tarvia) tuvieron unas ventas conjuntas de 321,8 millones de euros (299,28 millones en 2022), EBIT de 36,3 millones de euros (38,4 millones en 2022) y un beneficio después de impuestos de 27 millones de euros (28,8 millones en 2022).

Renfe Ingeniería y Mantenimiento ha percibido durante 2023 unos dividendos de 13,156 millones de euros (10,2 millones en 2022), que se han incorporado a los ingresos financieros del ejercicio. El aumento de la cifra de negocio se debe, fundamentalmente, al incremento del tráfico ferroviario respecto a 2022.

NERTUS MANTENIMIENTO FERROVIARIO Y SERVICIOS S.A.

Nertus Mantenimiento Ferroviario y Servicios S.A. se constituyó el 12 de marzo de 2002. Está participada al 51% por SIEMENS MOBILITY S.L.U. *(desde 1 de junio de 2018, anteriormente por SIEMENS S.A.)* y al 49% por RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, SME, S.A. Su capital social es de 8 millones de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en las instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Ingeniería Mantenimiento S.A. en Cornellá de Llobregat (78 unidades de Cercanías S/447), Madrid-Atocha (82 unidades de Cercanías Civia S/465, en UTE con Actren), Madrid-Santa Catalina y La Sagra (26 trenes de alta velocidad S/103). Además, realiza como actividades complementarias, el mantenimiento de los equipos de aire acondicionado del parque de material rodante de Renfe adscrito a Renfe Ingeniería y Mantenimiento, en bases de ésta, la reparación de equipos electrónicos en un centro de servicios ubicado en Pinto (Madrid), y colabora con Siemens en el mantenimiento de instalaciones en la LAV Madrid-Levante y en el diseño y puesta en servicio de instalaciones de señalización ferroviaria (nuevo Hub de ingeniería).

Resultados Económicos

En el ejercicio 2022-2023 Nertus ha alcanzado una cifra de ventas de 75,05 millones de euros, lo que supone un aumento del 17,95% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 63,28 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 7,83 millones de euros (5,35 millones en 2022; aumento del 46,34%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 5,91 millones de euros, frente a 3,99 millones en el ejercicio anterior (aumento del 48,20%).

La plantilla a 30 de septiembre de 2023 era de 726 personas (668 a 30-9-2022). Durante el ejercicio 2022-2023, la plantilla media fue de 715 personas (605 en el ejercicio 2021-2022).

ACTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Actren Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 17 de mayo de 2007. Está participada al 51% por CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES S.A. (CAF) y al 49% por RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, SME, S.A. Su capital social es de 3 millones de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Actividad

Desarrolla sus actividades en múltiples instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.A.: Humanes (78 unidades de Cercanías S/446, en UTE con Btren), Madrid-Atocha (82 unidades de Cercanías Civia S/465, en UTE con Nertus), Madrid-Santa Catalina, La Sagra, Madrid-Fuencarral A.V. y Barcelona Can Tunis A.V. (44 trenes de alta velocidad y ancho variable series 120, 120.050 y 121), Madrid-Fuencarral, Madrid-Cerro Negro, León, Barcelona S.Andrés Condal, Salamanca, Sevilla, Granada y Valencia (90 trenes de Media Distancia). Presta también su colaboración a CAF en la ejecución de trabajos de garantía y modificaciones para esta misma flota, además del mantenimiento de 7 unidades tren-tram del Tranvía de la Bahía de Cádiz.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2023 Actren ha alcanzado una cifra de ventas de 81,93 millones de euros, lo que supone un aumento del 6,91 % sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 76,64 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 9,37 millones de euros (9,13 millones en 2022), con un aumento del 2,63%.

El beneficio después de impuestos ascendió a 7,054 millones de euros, frente a 6,37 millones en el ejercicio anterior (+10,56%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2023 era de 648 personas (600 a 31-12-2022). Durante el ejercicio 2023, la plantilla media fue de 629 personas (588 en el ejercicio 2022).

BTREN MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Btren Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 28 de noviembre de 2007. Está participada al 51% por ALSTOM MOVILIDAD SLU *(anteriormente denominada BOMBARDIER EUROPEAN HOLDINGS SLU)* y al 49% por RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, SME, S.A, Su capital social es de 1 millón de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en múltiples instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.A.: Humanes (78 unidades de Cercanías S/446, en consorcio con Actren), Madrid-Santa Catalina y Málaga-Los Prados (46 trenes de Alta Velocidad series 102 y 112, en consorcio con Talgo), Madrid-Fuencarral A.V. y Barcelona Can Tunis A.V. (44 trenes de alta velocidad y ancho variable series 130 y 730, también en consorcio con Talgo), Madrid-Vicálvaro y Barcelona Can Tunis (75 locomotoras eléctricas de mercancías S/253), Barcelona San Andrés Condal (14 trenes de Media Distancia S/470).

Asimismo, mantiene 3 locomotoras S/253 para el operador privado Captrain España.

Resultados Económicos

En el ejercicio 2023 Btren ha alcanzado una cifra de ventas de 60,14 millones de euros, lo que supone un aumento del 6,26% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 56,60 millones.

El EBIT en este periodo ha sido de 12,22 millones de euros (16,23 millones en 2022, una bajada de -24,74%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 9,50 millones de euros, frente a 12,18 millones en el ejercicio anterior (-21,97%).

La Plantilla a 31 de diciembre de 2023 era de 335 personas (321 a 31-12-2022). Durante el ejercicio 2023, la plantilla media fue de 338 personas (315 en el ejercicio 2022).

ERION MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Erion Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 24 de enero de 2007. Está participada al 51% por STADLER RAIL VALENCIA SA (anteriormente Vossloh España SA) y al 49% por RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, SME, S.A. Su capital social es de 0,5 millones de euros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Actividad

Erion mantuvo en 2023 un parque medio de 59 locomotoras diésel y 12 eléctricas, de las que 14 corresponden a la S/334, propiedad de Renfe Viajeros, y las restantes 57 (series 256, 333.3 y 335) a distintos operadores privados.

Mantiene además 3 automotores diésel, fabricados por Stadler Rail AG (Suiza) para FGC, que prestan servicio comercial en la línea Lérida-Pobla de Segur

Resultados Económicos

En el ejercicio 2023 Erion ha alcanzado una cifra de ventas de 21,64 millones de euros, lo que supone un aumento del 11,74% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 19,37 millones.

Del volumen de negocio en 2023, 10,39 millones de euros corresponden a los contratos de mantenimiento vigentes (incluye facturación a FGC) y 11,25 millones a trabajos adicionales a los mismos, no incluidos en su alcance (grandes intervenciones, reparaciones accidentales, etc.). En 2022, los ingresos por mantenimiento y por trabajos adicionalesde ascendieron a 10,29 y 9,07 millones de euros respectivamente.

El EBIT en este periodo ha sido de 3,04 millones de euros (2,62 millones en 2022, un aumento del 15,88%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 2,20 millones de euros, frente a 1,89 millones en el ejercicio anterior (+16,27%).

La Plantilla a 31-12-2023 era de 94 personas (83 a 31-12-2022). Durante el ejercicio 2023, la plantilla media fue de 89 personas (76 en el ejercicio 2022).

Erion France

El 2-3-2012 se constituyó ERION FRANCE Societé par Actions Simplifiée, sociedad de Derecho francés, con un capital de 150 mil €, suscrito íntegramente por Erion Mantenimiento Ferroviario S.A., para el desarrollo de los contratos de mantenimiento con clientes en el ámbito geográfico francés.

En el ejercicio 2023 Erion France ha mantenido un parque medio de 51 locomotoras diésel S/335.

Respecto a sus resultados económicos, los ingresos aumentan de 9,70 millones de euros en 2022 a 11,24 millones en 2023 (variación interanual, +15,86%), creciendo el EBIT de 1,04 a 1,15 millones de euros (+10,83%) y el beneficio después de impuestos de 847 a 856 miles de euors (+1,06%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2023 era de 48 personas (47 a 31-12-2022).

IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Irvia Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 21 de enero de 2008. Está participada al 51% por ALSTOM TRANSPORTE S.A. (Alstom) y al 49% por RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, SME, S.A. Su capital social es de 7,5 millones de euros.

Actividad

Desarrolla sus actividades en las siguientes instalaciones de mantenimiento de trenes de Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.A. en Cataluña: Montcada i Reixac y Mataró (38 trenes S/447 y 48 trenes Civia series 464 y 465); Vilanova i la Geltrú (18 trenes series 450 y 451) y Barcelona Can Tunis (10 trenes de Alta Velocidad S/100), así como en Madrid Cerro Negro (29 trenes de Alta Velocidad, de los que 15 son de la S/104 y 14 de la S/100); también tiene alquilados locales a Renfe I y M. en el citado Complejo Ferroviario de Madrid Cerro Negro, donde está ubicado el Centro de Reparación de Componentes Electrónicos

Resultados Económicos

En el ejercicio 2023 Irvia ha alcanzado una cifra de ventas de 69,63 millones de euros, lo que supone un aumento del 34,78% sobre el ejercicio anterior, en el que fue de 51,66 millones.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

De estos ingresos, un 57,25% corresponde al mantenimiento de trenes de Alta Velocidad y locomotoras, un 35,70% al mantenimiento de trenes de Cercanías, y la reparación de componentes electrónicos ha supuesto en 2023 un 7,05% de la facturación.

El EBIT en este periodo ha sido de 6,75 millones de euros (5,29 millones en 2022, +27,46%).

El beneficio después de impuestos ascendió a 5,14 millones de euros, frente a 3,97 millones en el ejercicio anterior (+29,42%).

La plantilla a 31 de diciembre de 2023 era de 503 personas (492 a 31-12-2022). Durante el ejercicio 2023, la plantilla media fue de 490 personas (466 en el ejercicio 2022).

TARVIA MANTENIMIENTO FERROVIARIO S.A.

Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A. se constituyó el 4 de noviembre de 2008. Estaba participada al 51% por PATENTES TALGO S.L.U. y al 49% por RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO S.A. Su actividad consistió en el mantenimiento de los trenes de alta velocidad de las series 102 y 112.

En cumplimiento del "Plan de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional Estatal", aprobado por el Consejo de Ministros el 16 de marzo de 2012, la participación de Renfe en Tarvia fue enajenada a Patentes Talgo SLU en octubre de 2013, y extinguida la sociedad (fusionada con Patentes Talgo SLU) en diciembre del mismo año.

La adjudicación a Talgo del contrato de suministro y mantenimiento durante 30 años de 30 trenes de muy alta velocidad (S/106), realizada en 2016, incluía entre sus cláusulas la ejecución del mantenimiento mediante una sociedad mercantil, con participación del 51% del fabricante y del 49% de Renfe Operadora. Posteriormente, se le adjudicaron los contratos de mantenimiento de coches de material remolcado convencional Talgo y el de las cabezas tractoras y coches de los trenes de alta velocidad S/107, también con el compromiso de ejecutarse a través de sociedad mercantil participada por Renfe.

Para dar cumplimiento a estas previsiones contractuales, se constituyó el 29 de abril de 2021 la nueva sociedad Tarvia Mantenimiento Ferroviario S.A., participada al 51 % por PATENTES TALGO S.L.U. y al 49% por RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, SME, S.A. Su capital social es actualmente de 24 millones de euros (8 millones iniciales + 16 millones por ampliación de capital realizada en julio de 2023).

Tarvia Mantenimiento Ferroviario inició el 5-4-2022 el mantenimiento de coches de material remolcado convencional Talgo, una vez obtenida el 25-2-2022 la certificación de la sociedad por la AESF como Entidad Encargada de Mantenimiento (Función 4) de acuerdo con el Reglamento (UE) 2019/779.

El 23 de diciembre de 2022 se subrogó en Tarvia el contrato de mantenimiento de los trenes de alta velocidad S/106, por lo que actualmente la sociedad se está preparando y dimensionando para la puesta en servicio de estos trenes, incluyendo la ampliación de capital citada de 16 millones de euros.

La cifra de negocio de Tarvia en 2023 ha sido de 10,89 millones de euros (7,37 millones en 2022, +47,80% -actividad iniciada en abr.2022-), el EBIT se situó en -3,06 millones de euros (-0,02 millones de euros en 2022) y el beneficio después de impuestos en -2,96 millones (2,5 miles de euros en 2022).

La plantilla a 31 de diciembre de 2023 era de 91 personas (50 a 31-12-2022). Durante el ejercicio 2023, la plantilla media fue de 64 personas (28 en el ejercicio 2022).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.5. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO SME, S.A.
(antes RENFE FABRICACIÓN Y MANTENIMIENTO SME, S.A.)
A 31 de diciembre de 2023

Presidente:	D. RAUL BLANCO DÍAZ.
Consejeros:	D. JORDI PRAT SOLER.
	D. MANUEL GÓMEZ ACOSTA.
	Dª ANA TRIFÓN ARÉVALO
	D. FRANCISCO JAVIER GONZÁLEZ MATESANZ
	D. ISAÍAS TÁBOAS SUÁREZ
	Dª ANA DE LOS ÁNGELES MARÍN ANDRÉU
Secretario no Consejero:	D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera:	Dª. MARÍA URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.1. INTRODUCCIÓN

Con fecha 29 de abril de 2014 tuvo lugar la constitución de la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. (Renfe Alquiler), sociedad mercantil estatal creada en cumplimiento de lo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (en adelante el RDL).

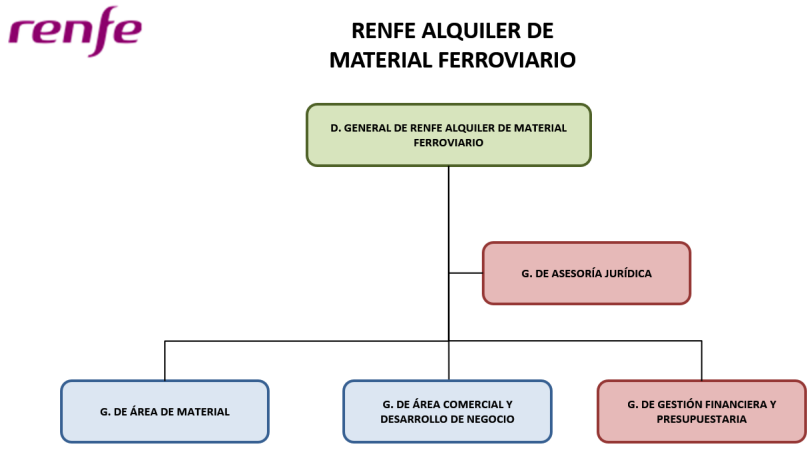
El 100% del capital de esta sociedad, al igual que el de las otras tres creadas en virtud de la aplicación del RDL citado, pertenece a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

El objeto social de Renfe Alquiler, según quedó definido en sus Estatutos Sociales, es el siguiente:

"La sociedad tiene por objeto la prestación de los servicios ferroviarios de venta, alquiler y/o cualquier otra forma de puesta a disposición del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación de material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos."

Para desarrollar la actividad propia del objeto social, Renfe Alquiler es propietaria de una serie de activos (trenes de viajeros, locomotoras y vagones de mercancías). Una parte de estos, le fueron aportados en su constitución como aportación no dineraria por su accionista único y, la otra parte, ha sido objeto de posterior adquisición por la propia sociedad.

El organigrama de primer nivel de la sociedad a 31 de diciembre de 2023 es el que se detalla a continuación:



El activo fundamental de Renfe Alquiler lo compone el material rodante del que dispone y que al cierre de 2023 era el siguiente:

- 23 trenes de viajeros aptos para circular por la red de ancho ibérico.
- 42 locomotoras: 10 eléctricas y 32 diésel.
- 1.095 vagones de diversas series.
- 16 locotractores de maniobras (13 de 500T y 3 de 1000 T)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Estado de Información No financiera

La información no financiera y sobre diversidad requerida por la Ley 11/2018, se integra en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo RENFE-Operadora y Sociedades dependientes en el que la sociedad se integra, que será publicado en la página web www.renfe.com una vez aprobadas las cuentas del ejercicio.

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

En los siguientes apartados se aportan los datos más significativos relativos a la sociedad de Renfe Alquiler de Material Ferroviario en el ejercicio 2023, dedicando el último apartado a explicar la trazabilidad entre la cuenta de resultados de gestión y la cuenta de resultados de pérdidas y ganancias reflejada en las cuentas anuales de la sociedad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES

Las principales actuaciones desarrolladas por la sociedad en 2023 han sido:

- En mayo 2023, se firma un MoU entre Renfe y Efe Chile para una colaboración a largo plazo donde se incluye entre otros el potencial alquiler de trenes a Efe Chile.

- En julio 2023 comienza el alquiler a Renfe Ingeniería y Mantenimiento de los locotractores adquiridos en 2022. En diciembre ya estaban arrendados un total de 16 vehículos, 13 de 500T y 3 de 1000T. Este negocio se extiende por un plazo de 15 años y supone para la sociedad unos ingresos superiores a 6,5 millones de euros.

- En diciembre 2023, y en línea con el Plan Estratégico de Renfe 2023-2028, comienza el alquiler de 21 trenes Alstom Coradia Lindt y el subarriendo a Leo Express Eslovaquia en la explotación del servicio Bratislava-Komarno. Este negocio extiende su vigencia hasta diciembre de 2032 y proporcionará unos ingresos para la sociedad de 59,5 millones de euros.

- Arrendamiento de locomotoras y vagones: como resultado de dicha actuación comercial, a finales de 2023 hay 33 locomotoras y 63 vagones arrendados.

- Venta de material excedentario no comercializable en arrendamiento: durante 2023 se han realizado diversas operaciones de venta de vagones que, en conjunto, han supuesto la enajenación de 102 unidades por un importe total de 877.891 euros. Así mismo, se han vendido 14 locomotoras serie 269 por un importe total de 743.460 euros

El importe total de las ventas de vagones y locomotoras ha ascendido a 1.621.351 euros.

- En el marco de los contratos de agencia con otras sociedades del Grupo se ha vendido material (vagones, coches y UT de viajeros) por importe de 2.786.652 euros.

RESULTADOS

El ejercicio 2023 se ha cerrado con unos ingresos totales de 15,9 millones de euros, generados principalmente por la gestión de los contratos de alquiler y por la venta de material excedentario. Esta cifra es un 5,6 % inferior a la de 2022, debido principalmente al menor ingreso por alquiler de automotores serie 592 a Comboios de Portugal, debido a la falta de disponibilidad de varios automotores por realización de intervención IM3. También han disminuido los ingresos por alquiler de locomotoras debido a la menor actividad (km. recorridos) en 2023, provocando menor ingreso por cuota variable. En Otros Ingresos la desviación frente a 2022 ha sido de 825 mil euros debido a que aquel año se ingresaron compensaciones de CP por retirada anticipada de 4 automotores.

Sin embargo, en 2023 han aumentado los ingresos en comisiones por venta de material de otras sociedades. También se inicia en 2023 la facturación del alquiler de 21 trenes a Leo Express Eslovaquia y del alquiler de locotractores a Renfe Ingeniería y Mantenimiento. Estos negocios, iniciados en diciembre y julio respectivamente, han supuesto 650 mil euros de ingresos que no se tuvieron en 2022.

Este mayor ingreso de los nuevos negocios no compensa lo suficiente, debido al momento de su inicio, la pérdida de ingresos mencionada.

Los gastos al EBITDA en 2023 han sido de 7,60 millones de euros y han disminuido el 1,4% respecto a 2022. El principal ahorro del 10,5% se ha producido en el gasto de mantenimiento de automotores, por el menor número de vehículos en servicio y de mantenimiento de locomotoras, por la menor actividad. También en 2023 ha habido un ahorro del 18,3% en el gasto por cánones a pagar por estacionamiento de vagones, consecuencia del menor número de vagones existentes debido a las ventas llevadas a cabo en el ejercicio. Los Servicios del Exterior han aumentado respecto a 2022 debido al pago del alquiler de los 21 trenes que se subarriendan a Leo Express Eslovaquia.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Entre los gastos al EBITDA, y dentro del apartado Materiales y Servicios del Exterior e Intragrupo destaca el capítulo de Servicios Intragrupo con un importe de 6,0 millones de euros, desagregado en cuatro partidas importantes:

1.-El coste de mantenimiento del material arrendado (locomotoras, vagones y automotores s/592), realizado por Renfe Ingeniería y Mantenimiento por importe de 5,6 millones de euros.

2.-El coste de los servicios de Apoyo a la Gestión prestados por la EPE RENFE-Operadora, por valor de 227 mil euros.

3.- Coste de servicios de varios (Sistemas de información, traslados de material) por un importe de 95 mil euros

4.- El coste de la cesión por parte de Renfe Viajeros de 3 locomotoras serie 1600 por importe de 134 mil euros, que son a su vez alquiladas por Renfe Alquiler a clientes externos y cuyo ingreso está incluido en el ingreso total de esta sociedad.

Por otra parte, y por lo que se refiere al período medio de pago a proveedores, en la actualidad el plazo máximo legal de pago aplicable a la sociedad en el ejercicio 2023 es de 60 días, conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha ley fue modificada por la Ley 4/2013 de 22 de febrero que establece desde su fecha de aplicación, un plazo máximo legal de 30 días excepto que exista un acuerdo entre las partes con un plazo máximo de 60 días.

Al cierre del ejercicio 2023 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores, de acuerdo con la resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el período medio de pago a proveedores por operaciones comerciales, de 24,45 días (24,17 días en el ejercicio 2022)

El resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en 2023 ha sido de 8,3 millones de euros, siendo un 9,2 % inferior al de 2022.

La dotación a las cuentas de amortización y retiros del inmovilizado del parque de material ferroviario ha sido en 2023 de 4,2 millones de euros, un 12,2 % inferior a 2022, siendo inferior en locomotoras y vagones por las ventas realizadas, así como en automotores por la ampliación de la vida útil de la R de varios vehículos, debido a que han recorrido menos kilómetros.

El resultado financiero ha sido en 2023 de 1,2 millones de euros, frente a 0,1 millones de euros en 2022, debido a la subida de tipos de interés.

Finalmente, una vez incluida amortización y resultado financiero, el resultado antes de impuestos alcanzado en el ejercicio 2023 se sitúa en 5,4 millones de euros, 0,3 millones (5,7%) superior al de 2022.

En los cuadros que se presentan a continuación se incluyen la cuenta de resultados de gestión, la comparativa 2023 frente a 2022 de las principales magnitudes, así como los correspondientes desgloses y gráficos ilustrativos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2023	2022	VARIACIÓN (1) Diferencia	VARIACIÓN (1) %
	INGRESOS				
	Contrato Agencia Intragrupo	0,52	0,06	0,46	753,4
	Alquiler de Material Rodante a terceros	14,61	14,81	-0,20	-1,3
	Ingresos de la Actividad	15,14	14,87	0,26	1,8
	Ingresos Varios	0,75	1,97	-1,21	-61,6
+	TOTAL INGRESOS	**15,89**	**16,84**	**-0,95**	**-5,6**
	GASTOS				
	Personal	0,76	0,66	0,10	15,2
	Cánones y servicios Adif (excepto energía)	0,22	0,27	-0,05	-18,3
	Materiales y Servicios del Exterior e Intragrupo	6,62	6,78	-0,16	-2,4
-	TOTAL GASTOS	**7,60**	**7,71**	**-0,11**	**-1,4**
=	**RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)**	**8,29**	**9,13**	**-0,84**	**-9,2**
-	Amortizaciones y retiros del inmovilizado	4,16	4,74	-0,58	-12,2
=	**RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)**	**4,13**	**4,39**	**-0,26**	**-6,0**
	Ingresos Financieros	1,17	0,12	1,05	874,2
	Gastos Financieros	0,00	0,00	0,00	-40,0
+/-	Resultado Financiero	1,17	0,12	1,05	876,5
+/-	Resultado de Ejercicios Anteriores	0,09	0,59	-0,49	-84,5
+/-	Resultados Excepcionales				
=	**RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS**	**5,39**	**5,10**	**0,29**	**5,7**
-	Impuesto sobre Beneficios	1,38	1,28	0,10	7,6
=	**RESULTADO**	**4,01**	**3,81**	**0,19**	**5,0**

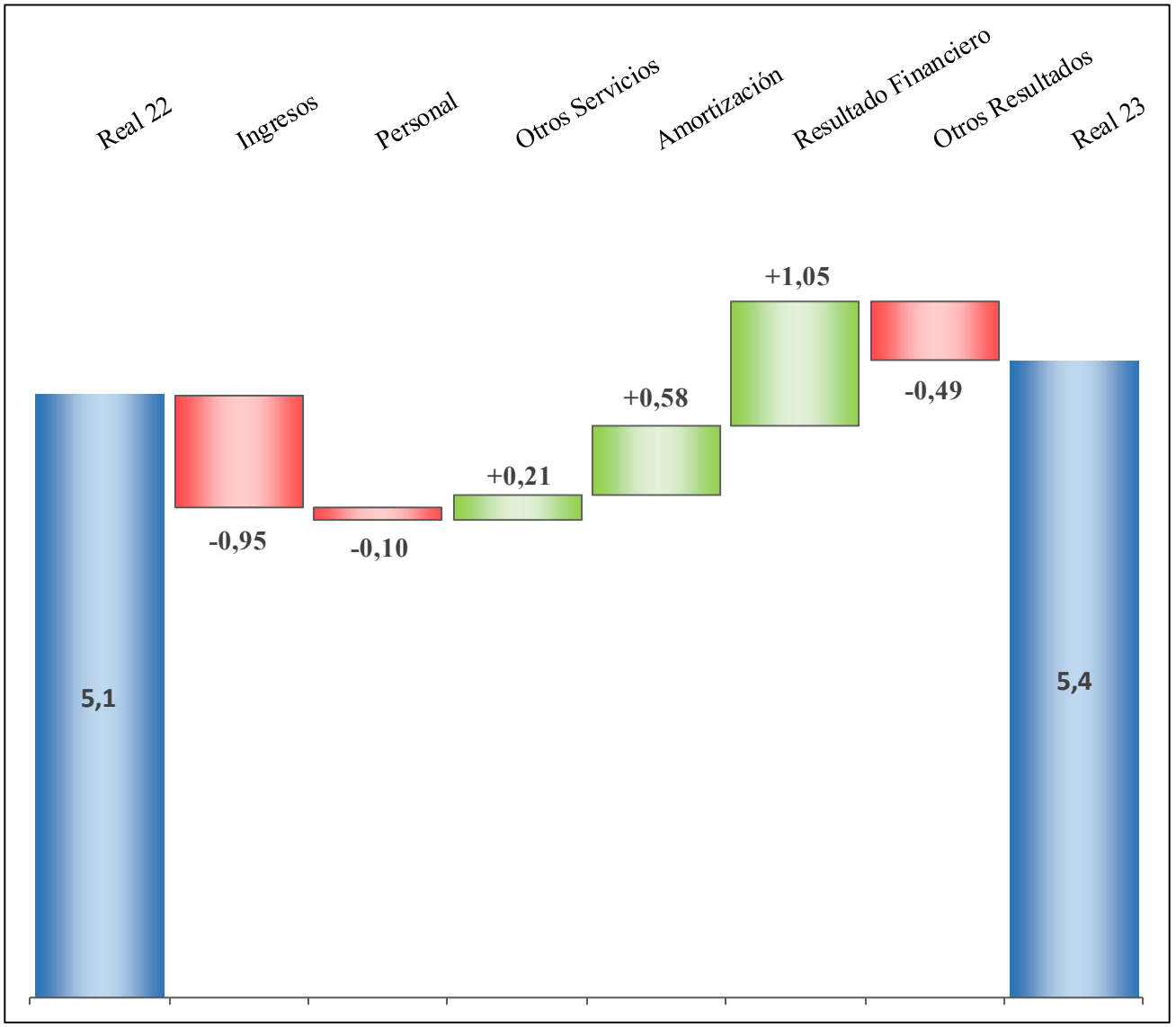
Coeficientes de Cobertura

Al EBITDA(%)	209,0	218,4	**-9,3**
Al EBIT (%)	135,1	135,3	**-0,2**
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	151,3	143,4	**7,9**
Al Resultado (%)	133,7	129,3	**4,4**

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Evolución Resultado antes de Impuestos
2023 vs 2022
RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A.
(millones de euros)



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2023			2022	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
Total ADIF	**219,4**	3,2	3,2	3,7	3,7
Canon Estaciones e Instalaciones	218,6	3,2		3,7	
Servicios ADIF	0,8	0,0		0,0	
Servicios Intragrupo (*)	**6.030,3**	88,1	91,3	94,0	97,7
Alquiler de Locotractores y Otros Vehículos	**376,1**	5,5	96,8	0,0	97,7
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	**73,7**	1,1	97,9	0,0	97,7
Tributos	**36,1**	0,5	98,4	0,4	98,1
Estudios y Consultorías	**10,4**	0,2	98,6	0,1	98,2
Mantenimiento de Ordenadores y Equip. Oficina	**3,5**	0,1	98,7	0,1	98,3
Energía U.D.T.	**0,9**	0,0	98,7	0,0	98,3
Mantenimiento y Limpieza Material Rodante y Motor	**0,0**	0,0	98,7	0,3	98,6
Resto	**91,3**	1,3	100,0	1,4	100,0
TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS	**6.841,8**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) Incluye fundamentalmente los servicios de mantenimiento prestados por Renfe Ingeniería y Mantenimiento y apoyo a la gestión prestados por la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora.

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2023	2022	Variación 2023/2022 (%)
PERSONAL			
Número medio de personas	7,2	6,8	6,2

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

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

RENFE Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A

CIERRE 2023	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	TOTAL CON EJERCICIOS ANTERIORES	CUENTAS ANUALES		
Datos en miles de euros						
Ingresos de la Actividad	15.136	302,8	15.439	15.439		
Alquileres y Cánones	0	0,0	0	0	(1)	
Beneficios Venta Inmovilizado	527	0,0	527	527	(3)	
Beneficios Venta Inmovilizado Intragrupo	41	0,0	41	41	(3)	
Otros Ingresos	0	0,0	0	0	(1)	
Otros Ingresos Intragrupo	187	0,0	187	187	(1)	
Convenios ADIF	0	0,0	0	0	(1)	
Trabajos para el Inmovilizado	0	0,0	0	0		
Aplicación de Subvención de Capital	0	0,0	0	0		
Ingresos Varios	**755**	**0,0**				
TOTAL INGRESOS	**15.891**	**302,8**				
Personal (*)	761	-0,3	760	760		
Cánones	219	11,8	230	230	(2)	
Servicios Adif	1	0,0	1	1	(2)	
Resto de Servicios	6.622	200,3	6.823	6.823	(2)	
Exceso de Provisión años anteriores		0,0	0	0		
TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)	**7.603**	**211,8**				
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	**8.289**	**91,0**				
Amortizaciones	4.032			4.032		
Retiros del Inmovilizado	129			129	(3)	
Pérdidas del Inmovilizado Intragrupo	0			0	(3)	
Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)	**4.127**	**91,0**	**4.218**	**4.218**		**Resultado de Explotación**
Ingresos Financieros	1.168			1.168		
Gastos financieros	0			0		
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.				0		
Resultado Financiero	**1.168**			**1.168**		
Ingresos de Ejercicios Anteriores	303					
Gastos de Ejercicios Anteriores	212					
Resultado de Ejercicios Anteriores	**91**	**-91,0**				
Ingresos Excepcionales	0	0,0				
Gastos Excepcionales	0	0,0				
Resultados Excepcionales	**0**	**0,0**				
Resultado antes de Impuestos	**5.386**			**5.386**		
Impuesto sobre Beneficios	1.380			1.380		
RESULTADO DEL EJERCICIO	**4.006**			**4.006**		

(1) Otros Ingresos de Explotación (0.187 miles de €)
(2) Otros Gastos de Explotación (7.054 miles de €)
(3) Deterioro y resultado por enajenaciones del inmov. (439 miles de €)
(*) Incluye plan de desvinculación

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.3. INVERSIONES

En el ejercicio 2023, el importe realizado por la sociedad Renfe Alquiler, con cargo al presupuesto de inversiones, ha alcanzado la cifra de 3.689,6 miles de euros materializados en el concepto siguiente:

Miles de euros

Tipo de activo	Importe	%
Nuevo material rodante	3.680,9	99,8
Modernización y mejoras de material	8,7	0,2
Total	**3.689,6**	**100,0**

El nuevo material rodante son vehículos para maniobras que amplían la cartera de productos comercializables de la sociedad.

La modernización se corresponde con la implantación de la versión 4 del ASFA digital que permite mejorar las prestaciones del material en arrendamiento.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.4. COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO, SME, S.A.
A 31 de diciembre de 2023

Presidente:	D. RAÜL BLANCO DÍAZ
Consejeros: (Vocales)	Dª. CARMEN VÉLEZ SÁNCHEZ
	Dª. PAULA PÉREZ LÓPEZ
	Dª. TAMARA DE SAN TEODORO RODRIGO
	Dª. ISABEL MAESTRE MORENO
	Dª. ELENA CALAMA MARTÍN
	D. FRANCISCO BONACHE CÓRDOBA
Secretario no Consejero	D. JOSÉ LUÍS MARROQUÍN MOCHALES.
Vicesecretaria no Consejera	Dª. MARÍA PUENTE PELÁEZ.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

9. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO

En sesión extraordinaria del Consejo de Administración de la EPE Renfe Operadora, celebrada el 12 de enero de 2024, se aprobó una nueva organización en el seno de la compañía para transformar el Grupo Renfe durante los próximos años, en el marco del Plan Estratégico 2028, con el objetivo puesto en mejorar la competitividad, progresar hacia una gestión más eficiente, optimizar los recursos y garantizar la sostenibilidad de los negocios del Grupo.

Para ello, el modelo de gestión y organización Renfe28, que el Presidente Raül Blanco presentó al Consejo de Administración, utilizará como palancas más importantes la innovación y la digitalización (herramientas que contribuirán a mejorar nuestro posicionamiento competitivo en todas las actividades), sobre la base de la confianza en las personas (clientes y profesionales), con los siguientes objetivos:

Impulsar los Servicios Públicos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia.

En 2024 se van a empezar a recibir los primeros trenes encargados a la industria fabricante, de forma que, en el marco de este Plan Estratégico, antes de 2028, podamos contar con 406 nuevos trenes de Servicios Públicos y, en consecuencia, con la flota de trenes más moderna de Europa en este segmento. Este enorme esfuerzo inversor debe servir para conseguir un reconocimiento excelente por parte de nuestros clientes y, en consecuencia, consolidar a nuestra compañía como el operador de referencia, cara a la futura liberalización de estos servicios, liberalización que, en cualquier caso, se va a producir antes de 2033.

Liderar el mercado de los servicios de Alta Velocidad ya liberalizados y en donde ya competimos con un operador francés y otro con capital italiano.

La próxima puesta en marcha de los trenes de las series 106 y 107 va a servir para mejorar la oferta Renfe en el mercado de larga distancia. Renfe va a reestructurar este negocio sobre la base de la innovación y la digitalización, para consolidarnos como el operador líder, ganar cuota de mercado y con el objetivo de convertirnos en referente del sector para los clientes.

Consolidar Renfe Mercancías como un operador logístico integral.

Para ello, Renfe va a profundizar en un modelo de gestión en el que, de la mano de un socio y en consenso con los agentes sociales, mejore el equilibrio financiero y asegure la sostenibilidad futura de la actividad y la creciente confianza de los clientes en nuestra oferta.

Transformar Renfe Ingeniería y Mantenimiento para mejorar todos sus procesos de producción, utilizando como palanca básica la digitalización.

La recepción de nuevos trenes de Alta Velocidad y en los Servicios Públicos, todos ellos dotados de última tecnología, debe servir de palanca para reestructurar nuestra área industrial, un área que tiene presencia en todo el territorio peninsular, que genera empleo directo e indirecto y que tiene conexión directa con los proyectos más innovadores de los fabricantes de trenes en España. En Ingeniería y Mantenimiento, toda la gestión del cambio cultural va a residir en los profesionales, fundamentales para hacer de nuestra oferta la más atractiva del mercado. Se transfiere la función de ingeniería a esta sociedad como su acervo principal, llevando a cabo un cambio de su denominación.

Incrementar la presencia de Renfe en otros mercados en todo el mundo, aprovechando procesos de liberalización ferroviaria tanto en los servicios de larga distancia como en servicios públicos de Cercanías.

Cara al Plan Renfe28, se va a profundizar en este modelo de gestión para incrementar el volumen de negocio y ser referente en otros países en todo el mundo, tanto en líneas de larga distancia como en servicios públicos que puedan lanzar a licitación las autoridades regionales titulares de los mismos.

Impulsar las estructuras de Buen Gobierno empresarial.

En todos las áreas y sociedades del grupo acorde al tamaño, responsabilidad y liderazgo que corresponde.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La esencia de la transformación de nuestro modelo de gestión, además, residirá en las personas: los clientes, que valoran el servicio y deciden cuál será su operador ferroviario de referencia, y los profesionales, que deben poner en marcha el modelo para convertirnos en referente nacional e internacional.

Los cambios organizativos aprobados se concretan en:

- Reestructurar la actual Dirección General de Desarrollo y Estrategia en una Dirección General de Innovación, Sostenibilidad y Transformación Digital (que son las palancas vertebradoras del Plan Renfe28). De esta forma, las funciones de Estrategia y Estudios pasan a integrarse en la Dirección General Adjunta de Presidencia, y la gestión de los fondos europeos, en la Dirección General Económico-Financiera. El área de Ingeniería pasará a integrarse en la actual Renfe Fabricación y Mantenimiento, que se transforma en Renfe Ingeniería y Mantenimiento.

- Consolidar Renfe Internacional como una Sociedad Anónima 100% Grupo Renfe, con una permanente vocación de búsqueda de negocio en otros países y con una organización más potente.

- Convertir la actual Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos en una nueva Dirección General de Organización y Talento, que ponga el foco en el impulso a la gestión de personas, en la búsqueda de talento interno y externo, y en la renovación de la plantilla, que está viviendo en este momento el cambio generacional más importante de su historia.

- En relación con esto, se integran en la Dirección General de Negocios y Operaciones todos los elementos relacionados con la Seguridad (Seguridad en la Circulación, Seguridad en las Operaciones, Seguridad Ciudadana y Protección Civil, Ciberseguridad y Seguridad de los Trabajadores), de manera que los negocios nacionales de transporte de viajeros, de mercancías y los de Ingeniería y Mantenimiento y Alquiler de Material Rodante puedan desarrollar estas funciones directamente en todos sus procesos.

El área de Ingeniería de Renfe estaba incluida en Renfe Operadora hasta el cierre del ejercicio 2023. Con motivo de la reunión del Consejo de Administración del 12 de enero de 2024, esta área ha pasado a integrarse en Renfe Fabricación y Mantenimiento, que, con este motivo, se ha transformado en Renfe Ingeniería y Mantenimiento.

RENFE-Operadora, tiene entre sus responsabilidades la gestión y desarrollo del denominado “Proyecto Haramain High Speed Rail” (desarrollo de la alta velocidad en Arabia Saudí entre Medina y La Meca), cuya adjudicación a un consorcio hispano-saudí se formalizó en enero de 2012 por un importe de 6.736 millones de euros, y cuyo alcance incluye la construcción de la superestructura, el suministro del material rodante, la puesta en servicio y la operación ferroviaria, así como el mantenimiento de la línea y del material.

En el citado consorcio participan catorce empresas, 12 españolas y 2 saudíes, y de las 12 españolas 3 son públicas (Renfe, ADIF e INECO) y el resto privadas.

El proyecto Haramain se encuentra dividido en dos fases: una primera denominada fase de construcción, CAPEX, en la que RENFE-Operadora ha participado fundamentalmente con la construcción de los talleres de mantenimiento, así como en la selección y formación del personal necesario para el desarrollo de la siguiente fase; y una segunda denominada fase de operación, OPEX, en la que se está llevando a cabo la operación de los trenes y explotación comercial de los servicios de viajeros de la citada línea establecida en el contrato principal.

Antes del comienzo de la segunda fase se realizaron determinados trabajos no previstos en el contrato inicial y se inició la explotación limitada del servicio, bajo la denominación de CPS1, con el acuerdo de todas las partes.

El 31 de marzo de 2021 se inició la explotación de los servicios de la fase OPEX, que han continuado durante el ejercicio 2023 con muy buenos resultados en cuanto al número de viajeros transportados e indicadores de calidad del servicio.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Según el contrato principal, su duración en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros (fase OPEX). Adicionalmente, se establece un periodo reducido por el que el gobierno saudí tiene el derecho a terminar el contrato al final del séptimo año, siempre que notifique esta intención antes del final del sexto año, y un periodo extendido por el que las partes tienen derecho a negociar una extensión adicional de 5 años, para la cual el Consorcio debe presentar sus condiciones económicas entre 18 y 12 meses antes de la terminación del plazo inicial de 12 años.

Los ingresos del proyecto se han estimado desde su inicio en función del grado de avance, considerando ambas fases del proyecto de forma conjunta.

En fechas recientes, el Cliente ha solicitado una reorganización del Consorcio, lo que viene a significar la cancelación anticipada del contrato actual. A tal efecto, tanto el Cliente como la SSTPC, con el visto bueno de todos los miembros del Consorcio, han llegado a un principio de acuerdo, pendiente de ratificar por todas las partes, por el que se cambiaría la composición de los socios del Consorcio, con el fin de simplificar la toma de decisiones en su seno.

Según las fechas establecidas en el mismo, el nuevo contrato debería formalizarse en abril del 2024, previéndose que el nuevo "operador" comience con la prestación del servicio en junio de 2024. Estas fechas pueden ser, no obstante, extendidas de común acuerdo, y a juicio de Renfe se considera como más probable y realista que el nuevo operador comience la prestación de tales servicios hacia finales de 2024.

Atendiendo a lo anterior, y para la formulación de las cuentas del ejercicio 2023, se ha considerado que el contrato actual finalizará a finales del año 2024, momento a partir del cual comenzaría un nuevo contrato.

Por ello, la imputación de ingresos en 2023 por el método de grado de avance se ha efectuado considerado un año adicional (hasta 31/12/2024) bajo el contrato actual y la liquidación de la sociedad CEAVMM.

Estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible hasta la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales. Cualquier acontecimiento futuro no conocido a la fecha de su elaboración, podría dar lugar a modificaciones (al alza o a la baja), lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

En el ámbito de Renfe Viajeros, el 11 de marzo de 2024 el Pleno de la Comisión Mixta de Transferencias Administración del Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, ha adoptado el Acuerdo de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías en dicha Comunidad.

El traspaso de funciones objeto de este Acuerdo tendrá efectividad desde la entrada en vigor del Acuerdo de subrogación de la Comunidad Autónoma del País Vasco en la posición contractual de la Administración del Estado en el actual contrato de servicio público con Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. Dicho Acuerdo de subrogación deberá suscribirse en el plazo de seis meses desde la publicación del Acuerdo de traspaso en el "Boletín Oficial del Estado" y en el "Boletín Oficial del País Vasco".

En cuanto al efecto en la Sociedad, el acuerdo complementario número 2 al citado Acuerdo de traspaso contiene las siguientes disposiciones: a) La Comunidad Autónoma del País Vasco se subrogará en los derechos y obligaciones de la Administración del Estado en el contrato suscrito entre la Administración del Estado y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. actualmente en vigor, tal y como recoge la cláusula 16.ª del mismo y b) La Comunidad Autónoma del País Vasco se compromete a que Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. sea el proveedor de los servicios afectados por el traspaso, sometidos a obligaciones de servicio público, hasta la finalización del contrato vigente y sus posibles prórrogas, evitando la aplicación de los mecanismos previstos en el contrato para su rescisión anticipada.

Por otra parte, en cuanto a lo que se refiere a los servicios declarados obligación de servicio público prestados por la Sociedad en la Comunidad de Catalunya, se han creado diferentes grupos de trabajo para estudiar el traspaso.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



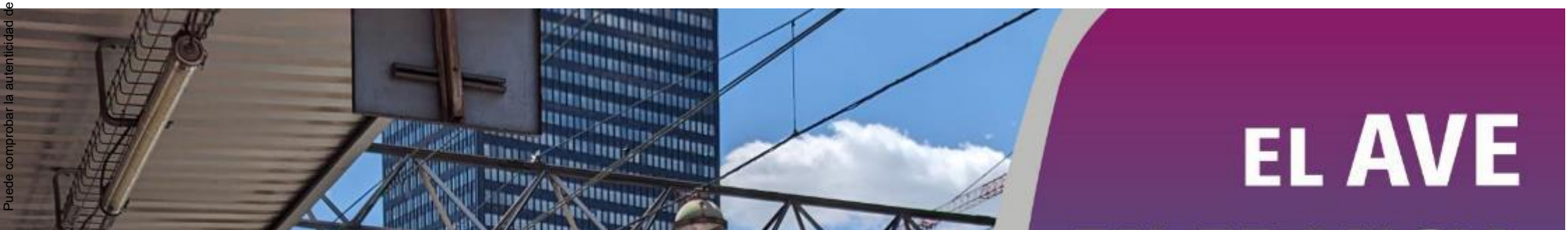
ESTADO DE LA INFORMACIÓN NO FINANCIERA 2023

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FQUNMF4KSSYU5O3D9GVMESQBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Indice

El AVE en Francia 3
1. Estrategia y modelo de negocio 6
1.1. Grupo Renfe 6
1.2. Plan Estratégico 2019-2028 7
1.3. Marcas, productos y servicios 8
1.4. Información fiscal. Impuestos y subvenciones 9
1.5. Cadena de suministro 10
2. Entorno 14
2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales 14
2.2. Entorno regulatorio 16
2.3. Factores y Tendencias 20
3. Principales hitos 23
4. El cliente 26
4.1. Alta velocidad a Asturias 26
4.2. Espacios cardioprotegidos 27
4.3. Nuevo diseño de Escaleras-Pasarelas de Evacuación y Sillas de Transferencia en Trenes 27
4.4. Medidas de Seguridad y Autoprotección en Trenes 27
4.5. Seguridad y protección del cliente 27
4.6. Calidad del servicio 29
4.7. Nuevas acciones comerciales 32
5. Innovación 39
5.1. Tren de hidrógeno 39
5.2. Green Mobility Hubs 39
5.3. TrenLab 40
5.4. Datathon. Primer maratón interno de datos 44
5.5. Centro de Competencias Digitales 44
5.6. Autopista ferroviaria de Mercancías 45
5.7. Servicio de impresión 3D 45
5.8. Sensores IoT de geoposicionamiento 46
6. Internacionalización 48
6.1. Alta Velocidad en Francia 48
6.2. Haramain Highspeed Railway 49
6.3. Tren Maya 50
6.4. Leo Express 50
6.5. Texas central 51
6.6. Alta velocidad Rail Baltica 51
6.7. Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile 51
6.8. Proyectos con Comboios de Portugal 52
6.9. Relaciones Internacionales y Colaboración Institucional 52
7. Personas 54
7.1. La plantilla de Renfe 54
7.2. Liderazgo y talento 58
7.3. Gestión de personas 59
7.4. Formación 64
7.5. Diálogo social 69
7.6. Transformación cultural y Experiencia de Empleado 69
7.7. Entorno de trabajo seguro y saludable 73
8. Sostenibilidad empresarial (ESG) 76
8.1. Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma 76
8.2. Taxonomía 2023 77
8.3. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales 81
8.4. Transición energética y energías renovables 88
8.5. Renfe y los ODS 97
8.6. Rail Sustainability Index (RSi) 99
8.7. Contribución a la sociedad 100
8.8. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético 112
9. Informe Anual de Gobierno Corporativo 119
9.1. Naturaleza jurídica y titularidad 119
9.2. Órganos de Gobierno de Renfe Operadora 121
9.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección 130
10. Anexos 137
10.1. Perímetro de consolidación 137
10.2. Acerca del Informe 138
10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS 139



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El AVE en Francia

2023 ha sido el año en el que Renfe ha empezado a competir en el mercado francés con sus trenes AVE. Tras obtener el certificado de seguridad, Renfe aceleró el pasó para preparar su operativa en solitario en el mercado francés en un tiempo récord y poner a competir al AVE fuera de casa con sus propios trabajadores, haciendo un gran esfuerzo de gestión, relaciones internacionales y formación durante estos meses.

El 16 de enero arrancaron las pruebas de circulación en Francia: destino a Lyon y Marsella con origen en Barcelona y Madrid. Dos semanas después, el Consejo de Administración aprobó elevar al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) la creación de una sucursal en Francia como un requisito indispensable para iniciar las operaciones comerciales en ese mercado. Durante los primeros meses del año se llevó a cabo la formación de maquinistas y personal operativo, y se completaron las pruebas técnicas necesarias para garantizar la solvencia y robustez en la explotación.

Los trámites administrativos para hacer realidad el hito de comenzar a competir en Francia, finalizaron a principios de junio, cuando Renfe obtuvo el certificado de apertura de su sucursal en Lyon, imprescindible, entre otras cosas, para poder vender billetes en el país.

Sólo unos días después se puso sobre la mesa la estrategia de la compañía: recuperar la conexión ferroviaria directa entre España y el sur de Francia y, a partir de ahí, entrar a competir en Francia con la mejor oferta de trenes AVE. La campaña de bienvenida marcó uno precios irresistibles para atraer a los clientes franceses: 9 euros en trayectos domésticos y billetes desde 19 euros para viajar entre Francia y España.



El 19 de junio, el presidente del Grupo Renfe, Raül Blanco, presentó en un acto en Barcelona los detalles de la operativa del AVE en Francia y el 6 de julio Renfe presentó su oferta en una rueda de prensa en Lyon.

El inicio de la venta se produjo sólo dos días después y el 13 de julio arrancó el servicio en Lyon. Ese día, fue la primera vez que un maquinista español prestó servicio comercial en un tren AVE más allá de Perpiñán. El 28 de julio arrancó el servicio Madrid-Barcelona-Marsella.

El servicio en detalle

El servicio AVE entre Barcelona y Lyon conecta las estaciones de Barcelona Sants, Girona, Figueres Vilafant, Perpiñán, Narbona, Montpellier-St-Roch, Nîmes, Valence TGV y Lyon Part Dieu. El tiempo de viaje de la ruta completa es de 5 horas.

ESPAÑA - FRANCIA

Estaciones	BARCELONA - LYON 9737	MADRID - MARSELLA 9725
Madrid-Puerta de Atocha		**13:25**
Guadalajara		13:50
Zaragoza Delicias		14:50
Camp de Tarragona		15:46
Barcelona-Sants	**08:19**	16:34
Girona	09:01	17:16
Figueres Vilafant	09:18	17:33
Perpignan	09:52	18:02
Narbonne	10:32	18:46
Montpellier St Roch	11:28	19:55
Nîmes	12:00	20:26
Avignon TGV		20:49
Aix-en-Provence TGV		21:11
Marseille St Charles		**21:23**
Valence TGV	12:45	
Lyon Part Dieu	**13:20**	

El servicio AVE de la ruta Madrid-Marsella conecta las estaciones de Guadalajara Yebes, Zaragoza Delicias, Camp de Tarragona, Barcelona Sants, Girona, Figueres Vilafant, Perpiñán, Narbona, Montpellier-St-Roch, Nîmes, Aviñón-TGV, Aix-en-Provence TGV y Marsella-St Charles.

FRANCIA - ESPAÑA

Estaciones	LYON - BARCELONA 9742	MARSELLA - MADRID 9730
Lyon Part Dieu	**14:35**	
Valence TGV	15:11	
Marseille St Charles		**08:04**
Aix-en-Provence TGV		08:18
Avignon TGV		08:40
Nîmes	15:59	09:01
Montpellier St Roch	16:28	09:33
Narbonne	17:26	10:39
Perpignan	18:11	11:18
Figueres Vilafant	18:38	11:42
Girona	18:55	11:59
Barcelona-Sants	**19:34**	12:50
Camp de Tarragona		13:23
Zaragoza Delicias		14:25
Guadalajara		
Madrid-Puerta de Atocha		**15:45**

Entre Barcelona y Nimes, ruta compartida por las dos líneas, Renfe cuenta con cuatro trenes diarios que permiten una combinación de horarios y tiempos de viaje para atraer los trenes AVE al público de ambos lados de la frontera

La conexión internacional permite tiempos de viaje en AVE como: Barcelona-Nimes en 3 horas, Figueres-Montpellier en 2 horas, Barcelona-Aviñón en 4 horas, Girona-Marsella 4 horas, Madrid-Perpiñán 4 horas 30 minutos, o Zaragoza-Nimes en 5 horas y 25 minutos. En total Renfe conecta 16 destinos entre España y Francia con sus trenes AVE s-100 recuperando la conexión directa en ferrocarril de numerosos destinos entre ambos países.

El 3 de octubre Renfe realizó una presentación en Marsella para dar a conocer a la sociedad francesa el despliegue de sus servicios en el país y publicitar la campaña Les PETITISPRIX: una oferta de precios competitivos para viajar por Francia.

Una vez alcanzadas las 28 circulaciones sin incidencias relevantes, Renfe abrió las ventas para el año 2024 y consiguió una respuesta positiva del mercado. Pese a la dificultad de darse a conocer en un mercado tan competitivo como el francés, en los primeros meses de operación los trenes AVE de Francia han conseguido una ocupación media del 80% y han cerrado el año alcanzando los 250.000 viajeros transportados.

El colofón a este año de estreno ha sido el reconocimiento de la Cámara de Comercio Hispanofrancesa que ha considerado a Renfe la empresa española del año en Francia. El presidente de Renfe, Raül Blanco, recogió este premio en una gala celebrada en París y destacó la decidida apuesta de Renfe por convertirse en un operador de referencia en el mercado francés.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



1. ESTRATEGIA Y MODELO DE NEGOCIO

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUN...KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1. Estrategia y modelo de negocio

1.1. Grupo Renfe

Renfe es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Gobierno de España) que tiene personalidad jurídica propia y que actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación.

Misión

Su misión es ofrecer servicios de transporte y movilidad sostenible de calidad bajo el principio de seguridad para sus clientes nacionales e internacionales, cumpliendo su compromiso con los empleados y con las comunidades en las que desarrolla su actividad.

Visión

Operador Integral de Movilidad y Operador Logístico Internacional.

Ser un referente de transporte en calidad de servicio, seguridad, eficiencia, intermodalidad, y satisfacción del cliente.

Ser un referente internacional en el transporte de pasajeros por ferrocarril.

Las empresas del Grupo Renfe

Renfe Operadora, como entidad pública empresarial, es cabecera de un grupo de sociedades (100% de Renfe) que tienen la forma jurídica de sociedades anónimas y la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales. Este modelo empresarial busca facilitar el desarrollo del Grupo Renfe para competir en los distintos mercados nacionales e internacionales.



renfe | Viajeros

10.002 empleados (31 de diciembre de 2023)	659 trenes de Cercanías
522,4 millones de viajeros	342 trenes de Media Distancia y Alta Velocidad Media Distancia
5.420 circulaciones diarias	269 trenes de Alta Velocidad-Larga Distancia
14 núcleos de Cercanías Convencional y de Ancho Métrico	

renfe | Mercancías

938 empleados (31 de diciembre de 2023)	222 locomotoras operativas
11,79 millones de toneladas netas transportados	8.560 vagones operativos
193 clientes	496.622 automóviles transportados por ferrocarril
1.112 trenes a la semana	

renfe | Fabricación y Mantenimiento

3.231 empleados (31 de diciembre de 2023)	494 locomotoras mantenidas
98 Bases de Mantenimiento	613 trenes autopropulsados mantenidos
755 intervenciones cíclicas de material	11.317 vagones mantenidos

renfe | Alquiler de material ferroviario

8 empleados (31 de diciembre de 2023)	1.095 vagones de mercancías
42 locomotoras de mercancías	23 trenes de viajeros de Media Distancia

renfe | Proyectos Internacionales

43 empleados (31 de diciembre de 2023)	6,7 millones de viajeros
6 países con presencia	24.533 servicios comerciales

Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe

Entidad / Sociedad	Dirección
Entidad Pública Empresarial Renfe	Avda. Pío XII, 110 28036 Madrid Avda. Ciudad de Barcelona, 8 (*) 28007 Madrid
Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 6 y 8 (*) 28007 Madrid Avenida de Burgos, 21, Torre C (Complejo Triada) 28036 Madrid
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Ciudad de Barcelona, 4 (*) 28007 Madrid
Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	C/ Antonio Cabezón, S/N 28034 Madrid
Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal, S.A.	Avda. Pío XII, 110 28036 Madrid

(*) Edificio histórico

1.2. Plan Estratégico 2019-2028

Con la digitalización y la liberalización como grandes retos, Renfe aprobó en enero de 2019 su Plan Estratégico con horizonte 2023 y proyecciones hasta 2028, con tres pilares fundamentales: foco en el cliente, internacionalización y eficiencia y seguridad; y tres vectores de transformación o palancas: alianzas estratégicas, transformación cultural y transformación digital. Los principales objetivos del plan son convertirse en un operador integral de movilidad, ser un operador logístico internacional y la internacionalización de la compañía.

Entre los principales hitos del Plan 2019-2023 cabe mencionar el lanzamiento del producto Avlo, la renovación de la flota de OSP (Obligación de Servicio Público), el lanzamiento de dōcō - Renfe as a Service (Operador Integral de Movilidad), el avance en la búsqueda del socio industrial en Renfe Mercancías, la creación de la oficina de RPA (robotización), del desarrollo de los centros de competencias digitales, el desarrollo de TrenLab – aceleradora de startups –, la renovación del sistema de venta y extensión del *Revenue Management*, el avance en la internacionalización de Renfe, la implantación del teletrabajo, el lanzamiento de programas de coaching y mentoring, el diagnóstico Lean de talleres o la instauración del Plan de Renovación del Personal.

Sin embargo, desde su aprobación han ocurrido una serie de hechos relevantes que han ido modificando de manera sustancial el contexto competitivo de Renfe. Entre ellos, la irrupción de la pandemia de la COVID-19 y su impacto en la economía y en el transporte – cuyos efectos estructurales aún están por concretar ya que afectan a las pautas de movilidad y a los hábitos de vida y de consumo de los ciudadanos – , la liberalización de los Servicios Comerciales de viajeros, con la Declaración sobre la Red de Adif que adjudicaba los paquetes de capacidad, sumada a la puesta en marcha de los servicios de Ouigo e Iryo y el anuncio de sus planes futuros, o la invasión de Ucrania por parte de Rusia (febrero 2022), que provocó una crisis energética con un alto impacto en la cuenta de resultados de Renfe y que ha contribuido a una crisis económica marcada por la reducción del crecimiento y niveles de inflación no vistos en décadas.

A finales de 2022, se llevó a cabo una actualización del Plan Estratégico para hacer frente a los nuevos desafíos teniendo en cuenta estos importantes cambios en el contexto competitivo de Renfe, y a los que se suma la futura liberalización de los servicios declarados OSP (Cercanías, Media Distancia y Avant) que Renfe presta por encargo de la Administración General del Estado (AGE) y cuyo contrato vigente finaliza en diciembre de 2027 – aunque contempla una prórroga por 5 años más – , una inflación alta, el aumento de la regulación en materia de ESG (ambiental, social y gobernanza corporativa) o la posible regionalización de servicios ferroviarios mediante el traspaso de competencias a algunas comunidades autónomas.

La actualización del Plan Estratégico 2023-2028 fue presentada al Consejo de Administración el 30 de enero de 2023. Su objetivo es la consolidación de Renfe como líder del mercado a través del desarrollo de siete líneas estratégicas: preparar OSP para la liberalización, redefinir la propuesta de valor de los servicios comerciales, impulsar el crecimiento internacional, concretar un nuevo modelo de alquiler de material, transformar el modelo de gestión de Renfe Mercancías, incrementar la eficiencia en producción y mantenimiento e impulsar la transformación cultural ligada al cambio y el talento de la empresa. Todas ellas ponen en evidencia la necesidad de pensar en nuevos negocios y reforzar la visión a 2028 para rediseñar las líneas estratégicas y activar planes de acción que permitan identificar y adaptar la empresa a los nuevos desafíos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1.3. Marcas, productos y servicios

Alta Velocidad

Larga Distancia

Media Distancia Alta Velocidad

Media Distancia

Cercanías

Trenes de Lujo

Trenes Turísticos

Mercancías

Nueva identidad de los trenes de lujo de Renfe

2023, ha sido un año de celebraciones para los Trenes Turísticos de Lujo de Renfe. Una oportunidad de cambio y relanzamiento. Se han cumplido 40 años de la puesta en servicio de Transcantábrico Gran Lujo. Por su parte, Al-Andalus cumplirá 40 años en 2024 y Costa Verde Express lleva también más de tres décadas de servicio.

Al ser material histórico, la flota ha sido objeto de diversas intervenciones globales para subsanar el deterioro por el paso del tiempo, lo que ha supuesto una oportunidad para la renovación de su identidad corporativa.

Se ha establecido una categorización diferenciada de los servicios de Trenes de Lujo (premium), separándola del resto de servicios Turísticos (trenes de día), por lo que en su identidad desaparece la palabra 'Turístico'. También una coherencia entre los diferentes *namings* de estos servicios, dejando el nombre con el descriptivo y eliminando en todos ellos los artículos o nombres genéricos que los acompañan.

Asimismo, se ha realizado un *restyling* de la identidad de las marcas buscando una evolución que, conservando la esencia y tradición que caracteriza a estos servicios, transmite una imagen más acorde con el 'nuevo lujo' de formas más sencillas, revisándose tanto la logomarca como el resto de los elementos de la imagen corporativa: colores, escudos, etc.

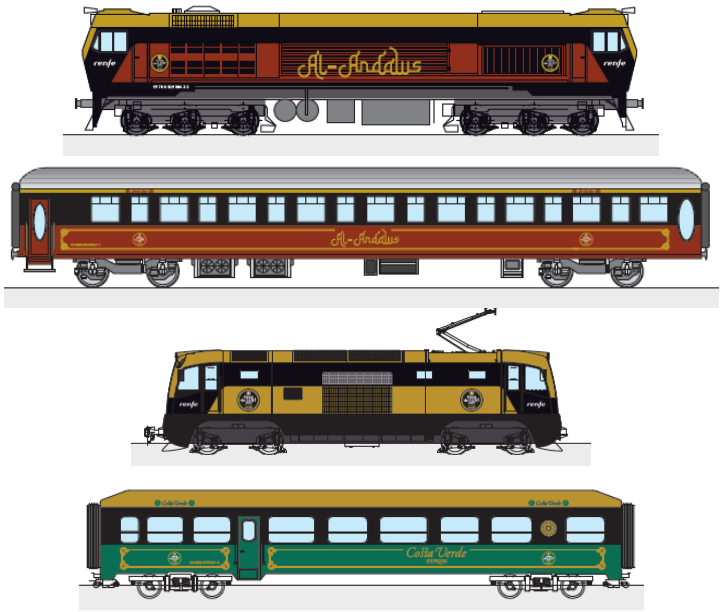


Rotulación en trenes

La librea de los trenes incorpora la nueva gama cromática, jugando con los colores comunes a todos los servicios, el negro y dorado, que se combina con el color principal de cada producto. De esta manera, este último color adquiere un mayor protagonismo para dotar de personalidad a cada una de las marcas.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



1.4. Información fiscal. Impuestos y subvenciones

Impuestos

Los beneficios obtenidos por el Grupo Renfe en las distintas jurisdicciones fiscales en las que opera han sido los siguientes:

Beneficio obtenido por países (Millones de euros)

País	2021	2022	2023
España	-350	-108,38	-114,4
Arabia Saudita	-0,61	1,08	-0,96
EE. UU. (Tejas)	0,46	-0,69	-0,16
México	0,15	0,44	0,16
Francia	-		-8,13
Total (*)	-350	-107,55	-123,5

(*) Dato atribuido a la Entidad dominante

Los impuestos sobre beneficios pagados en los referidos países han sido los siguientes: Impuesto sobre beneficio pagado (Millones de euros)

	2021	2022	2023
España	- (*)	- (*)	- (*)
Arabia Saudita	-	-	-
EE. UU. (Tejas)	- (**)	0,05 (**)	0,01 (**)
México	- (***)	0,23 (***)	0,06 (***)
Total (*)		0,28	0,07

(*) Durante los años 2023, 2022 y 2021 no se han realizado pagos fraccionados a cuenta del impuesto sobre sociedades de dichos ejercicios y se recibieron devoluciones por importe de 0,05, 0,01 y 0,01 millones de euros respectivamente correspondiente al devengo del impuesto de ejercicios anteriores. En los ejercicios 2022 y 2021, no se devengó impuesto sobre beneficios alguno. Adicionalmente, de acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2023 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios en este ejercicio 2023.

(**) Durante el año 2022 se pagó a cuenta impuesto sobre sociedades federal, por importe de 0,04 millones de euros. Adicionalmente, se pagaron 0,01 millones de euros correspondientes al impuesto sobre sociedades federal del ejercicio 2021 (durante el año 2021 no se pagó impuesto sobre sociedades federal). Durante el año 2023, se han realizado pagos a cuenta del impuesto sobre sociedades federal por importe de 0,01 millones de euros. De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades federal del ejercicio 2023 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios.

(***) Durante el año 2021 no se pagó impuesto sobre sociedades. Durante el año 2022 se pagaron 0,11 millones de euros correspondientes al impuesto sobre sociedades del año anterior, y 0,12 millones de euros como pago a cuenta del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2022. Durante el ejercicio 2023 se han pagado 0,06 millones de euros como pago a cuenta del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2023. De acuerdo con la estimación realizada para la formulación de las cuentas anuales, la liquidación del impuesto sobre sociedades del ejercicio 2023 tendría como resultado cero, sin tributación del impuesto sobre beneficios.

Adicionalmente, Renfe se ha adherido en el año 2023 al Foro de Empresas, Instituciones y Entidades Públicas de la Agencia Tributaria, constituido en este mismo año 2023. Dicho foro tiene como objetivo impulsar el modelo de relación y cumplimiento cooperativos, basado en la transparencia y confianza mutua, impulsando una relación fluida con la Administración tributaria.

Subvenciones

Los servicios declarados como Obligaciones de Servicio Público (OSP) son los siguientes:

- Servicios de Cercanías sobre la red convencional.
- Servicios de Cercanías prestados sobre la red de ancho métrico, antigua Feve.
- Servicios de Media Distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Servicios de Media Distancia de Alta Velocidad Avant. Además, se incluyen las relaciones Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca para aquellos viajeros recurrentes que usan con regularidad este servicio.
- Los Servicios Públicos transferidos a la Generalitat de Catalunya de Cercanías y de Media Distancia
- Servicios públicos competencia de las Comunidades Autónomas de Extremadura, Aragón y Andalucía que no son objeto de declaración de servicio público por parte de la Administración General del Estado.

Subvenciones devengadas para el cumplimiento de los contratos de OSP competencia de la AGE (Miles de euros)

Obligaciones de Servicio Público	2021	2022	2023
Media Distancia	377.328	424.331	506.545
Cercanías	613.298	722.868	749.676
Ancho Métrico	116.278	124.155	124.777
Total	1.106.904	1.271.353	1.425.999

Subvenciones devengadas para el cumplimiento de los contratos de OSP competencia de la Generalitat de Catalunya (Miles de euros)

Obligaciones de Servicio Público	2021	2022	2023
Media Distancia	71.273	80.591	88.095
Cercanías	253.509	304.086	347.053
Total	324.782	384.677	435.148

Subvenciones devengadas de otras Administraciones Públicas (Comunidades) (Miles de euros)

Comunidad Autónoma	2021	2022	2023
Generalitat de Catalunya (Plan de Acción)	25.848	25.954	26.316
Junta de Extremadura	220	2.607	3.202
Gobierno de Aragón	1..884	2.747	2.979
Junta de Andalucía (Trambahía)	-	1.030	9.756
Total	27.952	32.338	42.253

1.5. Cadena de suministro

Los contratos de Renfe están sujetos a las normas de derecho privado, sin perjuicio de que la preparación y adjudicación se rija por lo dispuesto en la legislación de contratos públicos. En este sentido, los procedimientos de contratación de Renfe están sujetos al Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (en adelante LSE) cuando estén incluidos en el ámbito de aplicación de dicha norma legal.

En los procedimientos no sujetos a la LSE, las entidades del Grupo Renfe aplican sus instrucciones internas de contratación, adaptadas a lo dispuesto en el artículo 321 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público (en adelante LCSP). Asimismo, las entidades del Grupo Renfe pueden adjudicar contratos excluidos de la LSE sin aplicar las Instrucciones Internas de Contratación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 321.2 de la LCSP.

Como consecuencia de la aplicación de todo el conjunto normativo que se ha descrito, los procedimientos de contratación de Renfe respetan los principios de publicidad, transparencia, confidencialidad, concurrencia, igualdad de trato y no discriminación.

Proveedores e importe adjudicado

	2021	2022	2023
Adjudicatarios (*)	938	984	1.127
Importe (millones de euros)	3.912,99	2.057,62	2.289,67

(*) Hay adjudicatarios con más de un contrato adjudicado en el año.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Procedimientos utilizados en la adjudicación de los Contratos

Tipo de procedimiento de adjudicación	Nº de expedientes	Importe (miles de euros)	% sobre el volumen contratado
Abierto	659	298.234	13,03
Licitación con negociación	24	500.514	21,86
Restringido	10	101.683	4,44
Contratación Directa	2.004	36.253	1,58
Negociado sin Publicidad	249	107.056	4,68
Encargos a medios propios	5	-	0,00
Contrato basado en acuerdo marco	131	294.873	12,88
Modificaciones contrato basado en acuerdo marco	15.874	292.034	12,75
Modificaciones encargos a medios propios	143	11.358	0,50
Modificaciones resto	6	1276	0,06

Periodo medio de pago a proveedores

Al cierre del ejercicio 2023 el Grupo Renfe ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores de 45,64 días.

Mesas de contratación

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), las entidades que forman el Grupo Renfe no tienen la consideración de administraciones públicas. Por este motivo, en los procedimientos de contratación del Grupo Renfe no se constituyen las mesas de contratación reguladas en los artículos 326 y 327 de la LCSP., siendo las mesas de apertura las que actúan como órgano de asistencia, según se regula en las Instrucciones Internas de Contratación.

RSE en la cadena de suministro

Con carácter general, la adjudicación de los contratos se realiza utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio. En las licitaciones se están tomando en consideración aspectos medioambientales y sociales. Asimismo, se toman en consideración otros criterios, como facilitar el acceso a la contratación pública de las pequeñas y medianas empresas, así como a las empresas de economía social.

Los expedientes que tramita el Grupo Renfe incluyen aspectos sociales y ambientales en sus Pliegos de Condiciones Particulares o en sus Especificaciones Técnicas.

Sistemas de supervisión y auditoría

Los departamentos responsables del seguimiento de los contratos adjudicados por el Grupo Renfe verifican que los servicios, suministros y obras recibidas son conformes al alcance del contrato y que los adjudicatarios cumplen con las obligaciones.

Comunicación con proveedores

Las entidades del Grupo Renfe difunden su Perfil de Contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público, donde se publican los datos generales y de contacto, planes de contratación, todas las licitaciones en curso, contratos adjudicados y licitaciones desiertas o desistidas, así como modelos utilizados en los procedimientos de contratación, Instrucciones Internas de Contratación y Pliegos de Condiciones Generales. Además, en la web de Renfe hay un acceso al Registro de Proveedores que les permite conocer los datos y documentos que ya están incorporados a dicho registro, con el fin de no aportarlos en los sucesivos procedimientos de contratación en los que participan.

Principales 20 proveedores de Renfe por importe facturado

Empresa	Importe (en euros)
Adif ALTA VELOCIDAD	463.164.820,81
PATENTES TALGO S.L.	194.586.210,17
STADLER RAIL VALENCIA S.A.	90.022.278,07
IRVIA MANTENIMIENTO FERROVIAR S.A.	77.855.704,83
NERTUS MANTENI FERRO SERVICI S.A.	74.253.253,75
ALSTOM TRANSPORTE S.A.	72.528.389,08
CONSTRUCCIONES AUXILIAR FERRO S.A.	70.354.106,54
ACTREN MANTENIMIENTO FERROVIA S.A.	68.255.955,88
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	65.641.048,65
SERVEO SERVICIOS S.A.U.	59.205.131,46
ACCIONA FACILITY SERVICES S.A.	49.735.716,59
CLECE S.A.	38.624.352,17
SEGURISA SERVIC INTEGRA SEGUR S.A.	21.362.477,02
TARVIA MANTO FERROVIARIO S.A.	20.796.708,48
INTERNAT BUSINESS MACHINES S.A.	19.954.066,08
UTE NUEVO TALLER DE ALTA	17.429.400,37
INDRA SISTEMAS S.A.	17.123.070,88
MEDIAPLUS EQUMEDIA S.L.	16.399.405,17
FAIVELEY TRANSPORT IBERICA S.A.	16.230.106,05
INGENIERIA ECO DE TRAN SME MP S.A.	16.050.788,95



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

2.
ENTORNO



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9CWUESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

2. Entorno

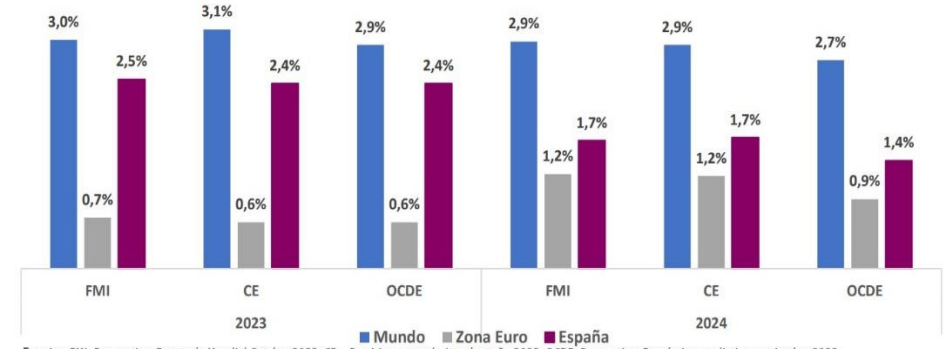
2.1. Perspectivas macroeconómicas y sectoriales

Previsiones económicas

Las economías occidentales se comportaron mejor de los pronosticado al cierre de 2023, pero se han mantenido en zona de riesgo mientras los tipos de interés 'altos y por más tiempo' seguirán impactando en empresas y consumidores, aunque se evite la recesión. El descenso moderado de la inflación y un crecimiento débil marcan las perspectivas en un contexto que sigue guiando por la agresión de Rusia a Ucrania y los esfuerzos de los bancos centrales por enfriar la economía.

La fuerte inflación experimentada en los últimos dos años podría dar lugar a expectativas de una inflación persistentemente alta. Se estima que se reduzca a un ritmo constante debido al endurecimiento de la política monetaria y con la ayuda de los menores precios internacionales de las materias primas. Sin embargo, los riesgos para las perspectivas se inclinan hacia un deterioro de la situación, por lo que la política monetaria podría mantener su curso para lograr que la inflación descienda. Se apunta también a la necesidad de la consolidación fiscal para abordar la escalada de los niveles de deuda.

Las previsiones macroeconómicas de referencia internacional, publicadas al cierre de 2023, coincidieron en que el crecimiento mundial se moderará por debajo del promedio histórico anterior al 2019. El endurecimiento de las políticas monetarias hacía prever un enfriamiento de la actividad económica. Las reformas estructurales son cruciales para reactivar el crecimiento a medio plazo en un contexto de escasos márgenes de maniobra. Las nuevas tensiones geopolíticas derivadas del ataque de Hamás a Israel el 7 de octubre suponen un riesgo adicional significativo para la economía mundial, no considerado en la mayoría de las previsiones publicadas al cierre del ejercicio 2023.



Fuentes: FMI, Perspectivas Economía Mundial Octubre 2023; CE, , Previsiones económicas de otoño 2023; OCDE, Perspectivas Económicas preliminar noviembre 2023

La mayor inestabilidad geopolítica podría incidir en mayor aumento de la incertidumbre económica, que afectaría negativamente a las decisiones de consumo e inversión, y podría derivar, también, en inestabilidad de los mercados financieros. En este caso, podrían ser particularmente importantes los efectos sobre los mercados energéticos de petróleo y gas, como ilustran distintos episodios históricos.

Energía

La transición energética está redibujando el mapa mundial. La competencia por los recursos, como el litio o el níquel, está reconfigurando el tablero geopolítico y comercial y se abren nuevas oportunidades en torno al hidrógeno. El desafío de cero emisiones netas de CO_2 requiere un incremento significativo de la producción y el comercio internacional de varias materias primas críticas para transformar la economía hacia tecnologías de energía renovable. El sector está llegando a un punto de inflexión respecto a sus emisiones de carbono puesto que las fuentes renovables y la energía nuclear para generar electricidad podrían cubrir casi toda la demanda de electricidad mundial en 2025, según la Agencia Internacional de la Energía (IEA).

Europa afronta cuatro retos energéticos (mercado, seguridad de suministro, conectividad y energías renovables). A la par que crece el debate sobre una política común en un año que acabó con el acuerdo del Consejo para la reforma del mercado eléctrico, sellado el 14 de diciembre de 2023, con el objetivo de que los precios de la electricidad dependan menos de la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles, de acelerar la implantación de las energías renovables y de mejorar la protección de los consumidores, a la cabeza de los cuales se sitúa nuestro sector.

Transporte, movilidad y ferrocarril

Las tensiones geopolíticas, el cambio climático, la digitalización, el trabajo híbrido y las convulsiones económicas conducen a un escenario incierto para el mercado de la movilidad y el transporte, aunque los niveles se han recuperado razonablemente respecto a 2019. Mientras que la hoja de ruta europea se mantiene firme (Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente), con la transferencia hacia el ferrocarril como uno de los elementos clave para una movilidad interurbana y metropolitana más limpia y eficiente. En las ciudades, el uso de una movilidad compartida, eléctrica, conectada y automatizada (SEAM) y un cambio hacia ciudades más compactas podrían reducir drásticamente el número de vehículos y las emisiones.

En este contexto, el desarrollo de las empresas operadoras de transporte ferroviario se enfrenta a varios retos dentro de un mercado ya liberalizado. En el corto plazo, los mencionados que derivan de la agresión de Rusia y sus efectos económicos: crisis energética y notable alza los costes de operación, inflación sostenida con impacto en la demanda y encarecimiento de la financiación. En el medio plazo, enfrenta retos sobre los nuevos hábitos de la movilidad derivados de la

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

digitalización e impulsados por la pandemia COVID-19, financiación insuficiente para proyectos transversales de red en Europa y la extensión de clásicas ventajas competitivas del tren hacia otros modos (sostenibilidad, electrificación, conducción autónoma, etc.), entre otros.

Del lado de las oportunidades, la regulación en favor de sistemas de transporte y ciudades más sostenibles sobre la base de los objetivos del Acuerdo de París (2015) juegan a favor del ferrocarril como el modo más limpio y energéticamente eficiente, además del valor añadido que aporta (tanto por los reducidos tiempos de viaje como por la utilidad de esos tiempos).

El ferrocarril en Europa: crecimiento, revisión de la RTE-T y tráfico transfronterizo

Los grandes operadores están revisando estrategias y están apareciendo nuevos entrantes. En Europa, los mercados están evolucionando de cuasi monopolios a un punto de atractivo y regulación moderada donde confluyen estandarización, liberalización, modernización de infraestructuras y las políticas ambientales. Junto a esto, las empresas ferroviarias se diversifican en actividades no ferroviarias: transporte de autobús, gestión de propiedades, plataformas digitales, agencias de viaje, gestión de aparcamientos, movilidad urbana, finanzas y seguros. Muchos operadores han realizado importantes operaciones de desinversión, tanto en sus principales actividades, como en actividades '*non core*'.

Los principales operadores ferroviarios europeos publicaron incrementos de facturación respecto al ejercicio anterior y en clara fase de recuperación postpandemia. La alemana DB registró unos ingresos de 56.296 millones de euros, un 19% más respecto al año anterior. Su filial logística DB Schenker aportó cerca del 50% de esa facturación, mientras que sus servicios regionales aportaron el 15,8% y los servicios de Larga Distancia un 8,6%.

En el caso de la francesa SNCF, registró un incremento de 6.700 millones de euros hasta situar la cifra de facturación en los 41.449 millones de euros. Geodis (subsidiaria internacional de logística y mercancías) representó el 33% de los ingresos, mientras que los servicios TGC-Intercités alcanzaron el 20,5%. Por su parte, la italiana FSI incrementó sus ingresos por encima de los 1.500 millones hasta situar la cifra de facturación en 13.664 millones de euros. Su actividad como operador de transporte generó su mayor fuente de ingresos (58,8%). Cabe destacar que incrementó su volumen de viajeros en Alta Velocidad en un 106%.

En el marco UE, el Consejo alcanzó un acuerdo provisional el 18 de diciembre de 2023 sobre un Reglamento revisado relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (TEN-T/RTE-T). La nueva legislación tiene por objeto construir una red de transporte fiable, sin fisuras y de alta calidad, que garantice una conectividad sostenible en toda Europa, en la que no haya interrupciones físicas, cuellos de botella ni enlaces pendientes.

El nuevo Reglamento establece plazos claros para la finalización de las tres etapas en las que se desarrollará o modernizará gradualmente la red RTE-T: la red básica debe haberse completado de aquí a 2030, la red básica ampliada (recientemente añadida), de aquí a 2040, y la red global, en 2050 a más tardar.

Los colegisladores reconocieron la importancia del ferrocarril en la transición hacia modos de transporte sostenibles y acordaron nuevos requisitos que podrían contribuir, en términos generales, a la transferencia modal y a mejorar el rendimiento de la futura red ferroviaria de la RTE-T. Con el fin de asegurar una capacidad suficiente y operaciones de transporte ferroviario fluidas y sin interrupciones en toda la red RTE-T, los colegisladores acordaron disposiciones sobre la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS), en la red básica ampliada y en la red global, la migración al ancho de vía nominal estándar europeo, el aumento del número de trenes de mercancías con una longitud de 740 metros y las líneas con una velocidad de al menos 160 km/h para los trenes de pasajeros.

Además, el acuerdo provisional estableció que se incluyan requisitos operativos para los corredores europeos de transporte, ya que se consideran inseparables de los requisitos en materia de infraestructuras. En general, el acuerdo transaccional garantiza unas conexiones mejores y más rápidas para el transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, así como una mejor integración de los puertos, aeropuertos y las terminales multimodales de carga en la red RTE-T.

La CER (*Community of European Railways*, de la que es miembro Renfe) dio buena acogida al nuevo planteamiento acordado y destacó tres puntos en el curso de las negociaciones:

1. La aceleración del despliegue del ERTMS de manera continua, confirmada con diferentes plazos para las redes básicas, básicas ampliadas e integrales, mientras que el desmantelamiento de los sistemas de clase B tendrá lugar en una fase posterior con posibles excepciones, pero garantizando la compatibilidad para una red verdaderamente interoperable.
2. La aspiración de una red ferroviaria sólida y atractiva que conecte las terminales de pasajeros y mercancías, los principales puertos y aeropuertos como como columna vertebral de un ecosistema de transporte sostenible.
3. La oportunidad de presentar un plan maestro para el desarrollo de una red ferroviaria de Alta Velocidad interoperable que conecte las capitales europeas y las grandes ciudades y apoye el desarrollo de los servicios internacionales de transporte de pasajeros.

Por otra parte, el Plan de Acción para Impulsar el Transporte Ferroviario de Pasajeros de Larga Distancia y Transfronterizo presentado por la Comisión Europea en diciembre de 2021, combinado con la revisión de la RTE-T y el apoyo del Banco Europeo de Inversiones, prepara el terreno para un crecimiento significativo del ferrocarril. El 13 de diciembre de 2022, el Parlamento Europeo respaldó los objetivos del Plan de Acción y el 31 de enero de 2023 la Comisión ha lanzado *Connecting Europe by Train*, 10 proyectos piloto enumerados a continuación para establecer

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

nuevos servicios ferroviarios o mejorar los existentes y que "ayudarán a los operadores ferroviarios y a las autoridades a derribar las barreras que aún persisten":

1. Nuevos servicios que conectan Hungría, Austria y Rumanía.
2. Conexión Alemania-Dinamarca-Suecia, con la participación de SJ (nuevo servicio de tren nocturno Estocolmo-Copenhague-Berlín y tren diurno Hamburgo-Gotemburgo (y potencialmente Oslo, en cooperación con DSB y DB), Snälltaget (servicio de tren nocturno mejorado Estocolmo-Copenhague-Berlín), České dráhy (nuevo servicio Praga-Berlín-Copenhague, en cooperación con DB y DSB) y Flixtrain (nuevo servicio Leipzig-Berlín-Copenhague-Estocolmo).
3. Midnight Trains, nuevo servicio de trenes nocturnos París-Milán-Venecia.
4. Flixtrain, nuevo servicio Múnich-Zúrich.
5. WESTbahn, nuevo servicio Múnich-Viena-Budapest, ampliación del servicio existente.
6. Nederlandse Spoorwegen, mejora del actual servicio Ámsterdam-Londres, en cooperación con Eurostar.
7. European Sleeper, nuevo servicio de tren nocturno Ámsterdam-Barcelona.
8. Ferrovie dello Stato Italiane /Deutsche Bahn, nuevos servicios Roma-Múnich y Milán-Múnich, con una posible extensión a Berlín.
9. ILSA, nuevos servicios Lisboa-A Coruña y Lisboa-Madrid.
10. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, nuevos servicios que conectan Cataluña y el sur de Francia.

Fondos Europeos

Una parte esencial del entorno económico europeo está ligada a los esfuerzos por contrarrestar los efectos de la pandemia COVID-19. Aprobado por el Consejo Europeo el 21 de junio de 2020, el programa NextGeneration EU es el mayor instrumento de estímulo económico jamás financiado por la Unión Europea como respuesta a una crisis. Prevé una inversión de 723.000 millones de euros y se canaliza a través de dos instrumentos financieros: el Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia (MRR) y la Ayuda a la Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa (REACT-UE). Con estos fondos (préstamos y transferencias), la Europa posterior a la COVID-19 debe ser "más ecológica, más digital y resiliente a los cambios y retos del futuro".

Al cierre de 2023, Renfe tiene activas ayudas procedentes de tres fondos europeos: NextGeneration EU, Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER y Fondos Solidaridad UE, ligados también al COVID-19; y ha obtenido más de 247 millones de euros para proyectos de digitalización, seguridad, descarbonización y accesibilidad. Los proyectos incluyen actuaciones de mejora claves para un transporte más sostenible, más eficiente y orientado hacia la transición energética. Destacan por volumen de ayudas el proyecto de Digitalización de Estaciones de Cercanías (118 M€) y la asignación de más de 50 M€ para transporte de mercancías (Renfe Mercancías y Pecovasa) dentro del marco NextGen EU, en las que se incluye tanto la compra y transformación de material como la digitalización de diferentes procesos productivos y ayudas en clave de sostenibilidad (Eco-incentivos).

También destacan, por su singularidad y carácter estratégico, los proyectos relativos a la fabricación de un prototipo de tren bimodo (eléctrico/hidrógeno) y la instalación de placas fotovoltaicas de autoconsumo en bases de mantenimiento. Además, en el marco FEDER 2021-2027, el ejercicio cerró con una preasignación notable para potenciar la accesibilidad de las estaciones de Cercanías, la digitalización de procesos productivos y la seguridad en trenes de OSP.

2.2. Entorno regulatorio

Entre los puntos destacados del mapa regulatorio de 2023 cabe mencionar la primera ley de Inteligencia Artificial (IA) elaborada por la Unión Europea, el acuerdo para la revisión de la red transeuropea de transportes, el avance de la regulación comunitaria en materia ESG, el proyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte español o los pronunciamientos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre el sector ferroviario en España en varios ámbitos (autoconsumo de energía eléctrica o criterios de Declaración de Red). Estos temas se repasan a continuación junto a otras referencias macro de impacto en la actividad del Grupo Renfe (estrategias de movilidad a medio y largo plazo).

La explosión de la Inteligencia Artificial y su primera regulación (UE)

2023 arrancó con numerosas voces alertando de los riesgos que se avecinaban sobre la explosión del contenido generado por Inteligencia Artificial (Generative AI) con una enorme capacidad de "erosionar la confianza, entendida como elemento general y clave para la cohesión social, el comercio o la democracia" (Eurasia Group). Al margen de los efectos de esta punta del iceberg, el análisis de las herramientas basadas en inteligencias artificiales produjo un trabajo que, en el marco de la Unión Europea, concluyó en diciembre con la aprobación de la Ley de Inteligencia Artificial, diseñada sobre distintos niveles de riesgo (Mínimo, Alto, Inadmisible, Específico de Transparencia).

Algunos ejemplos de los sistemas de inteligencia artificial de alto riesgo son determinadas infraestructuras críticas, productos sanitarios, sistemas para determinar el acceso a instituciones educativas o para la contratación de personas; o, incluso, sistemas concretos utilizados en ámbitos de la policía, control fronterizo, administración de justicia y procesos democráticos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Además, los sistemas de identificación biométrica, categorización y reconocimiento de emociones también se consideran de alto riesgo. En este caso, deberán cumplir requisitos estrictos: sistemas de mitigación, conjuntos de datos de alta calidad, registro de actividad, documentación detallada, información clara a los usuarios y un alto grado de solidez, precisión y ciberseguridad.

La Ley de IA introduce normas específicas sobre los modelos de inteligencia artificial de uso general que garantizarán la transparencia en toda la cadena de valor. En el caso de modelos muy potentes que puedan plantear riesgos sistémicos, habrá obligaciones vinculantes suplementarias relacionadas con la gestión de riesgos y el seguimiento de incidentes graves, la realización de la evaluación de modelos y emulación de adversarios.

Estas nuevas obligaciones se pondrán en marcha mediante códigos de prácticas elaborados por la industria, la comunidad científica, la sociedad civil y otras partes interesadas, junto con la Comisión.

Las autoridades nacionales competentes de vigilancia del mercado (CNMC en España) supervisarán la aplicación de las nuevas normas a nivel nacional, mientras que la creación de una nueva Oficina Europea de Inteligencia Artificial dentro de la Comisión Europea se encargará de la coordinación a nivel comunitario. El régimen sancionador incluye multas que podrán oscilar entre 35 millones de euros o el 7 % del volumen de negocios anual mundial (si esta cifra es superior) por infracciones relacionadas con aplicaciones de inteligencia artificial prohibidas, 15 millones de euros o el 3 % por incumplimiento de otras obligaciones y 7,5 millones de euros o el 1,5 % por la presentación de información incorrecta.

ESG: primeros Estándares Europeos de Informes de Sostenibilidad (UE)

La regulación en materia de ESG (medioambiental, social y gobierno corporativo) se ha convertido en un pilar fundamental para promover prácticas empresariales más sostenibles y éticas sobre el conjunto de criterios que inversores y empresas utilizan para evaluar el impacto de una entidad en estos tres ámbitos. Tiene una dimensión transversal en la gestión y alcanza a todos los sectores de la economía y a las empresas de todo tamaño, que deberán reportar indicadores ambientales, de impacto social y de gobernanza sobre su actividad y la de los actores que intervienen en su cadena de valor.

El Reglamento de Taxonomía 2020/852 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, la Directiva de Reporte Corporativo Sostenible (CSRD) y la Directiva sobre Diligencia Debida en materia de Sostenibilidad (CSDD) marcan la pauta de un escenario que también va ligado al Reglamento (UE) 2019/2088 sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros.

El 31 de julio de 2023, la Comisión Europea (CE) adoptó el primer conjunto de estándares europeos de informes de sostenibilidad (ESRS) aplicable a todas las empresas sujetas a la CSRD. Los principales aspectos que introduce son el concepto de doble materialidad, la inclusión de información prospectiva, la información sobre la cadena de valor y el principio de diligencia debida sobre sostenibilidad. Este último está estrechamente relacionado con la Directiva de Diligencia Debida de Sostenibilidad Corporativa (CSDD) que tiene como objetivo fomentar un comportamiento corporativo sostenible y responsable a lo largo de las cadenas de valor globales.

Autoconsumo de energía eléctrica para los operadores: mayor control y mejor gestión (España)

Los costes de la energía de tracción del sector ferroviario se elevaron, en 2022, hasta los 376 millones de euros; un 90,5% más que en 2021 y un 126,9% más que en 2019 (prepandemia), a causa del incremento de los precios de la energía. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC, España) recibió la propuesta de Adif-Alta Velocidad de actualizar la declaración sobre la red de 2023 para permitir el autoconsumo de energía eléctrica de tracción a las empresas ferroviarias, tal y como viene definido en la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico.

La modificación propuesta del servicio de corriente de tracción permite que las empresas ferroviarias con capacidad adjudicada (o con capacidad marco reservada) produzcan energía propia mediante la instalación de una planta de generación fotovoltaica cerca las subestaciones de Adif AV. Este tipo de energía se considera de autoconsumo, y en el caso de obtener energía excedentaria deberá ser gestionada directamente por la empresa ferroviaria. De este modo, a las empresas ferroviarias que opten por esta opción se les facturará por su consumo, detraído el autoconsumo.

En su 'Informe relativo a la actualización de la declaración sobre la red 2023 de Adif Alta Velocidad en relación con el autoconsumo de energía eléctrica', de 6 de septiembre de 2023, la CNMC valoró positivamente la introducción del régimen de autoconsumo en el servicio de energía eléctrica de tracción porque "posibilita que las empresas ferroviarias puedan tener un mayor control y una mayor capacidad de gestión de sus costes de tracción eléctrica".

Además, la CNMC consideró que la propuesta "incluye los mecanismos necesarios para que el sistema sea neutral para las empresas ferroviarias que continúen adquiriendo la energía a través de Adif AV", y estimó que Adif AV debería (1) facilitar información para que las empresas ferroviarias puedan analizar la rentabilidad de la instalación de una planta para su autoconsumo, como la ubicación de las subestaciones y su habitual consumo, y los puntos de suministro en los que una empresa ferroviaria ha solicitado el autoconsumo, (2) poner a disposición de las empresas ferroviarias con capacidad asignada terrenos cercanos a las subestaciones de forma transparente y no discriminatoria, y (3) no exigir a la empresa ferroviaria interesada en autoconsumir la propiedad de la planta fotovoltaica, debiendo bastar un contrato vinculante entre el titular o propietario de la planta y la empresa ferroviaria.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Declaraciones sobre la Red 2024 y 2025: llamada a criterios de *Rail Net Europe* (España)

En su 'Acuerdo por el que se emitió informe relativo a las declaraciones sobre la red para 2024 y 2025 de Adif y Adif Alta Velocidad' (23 de noviembre de 2023), la CNMC recordó que ha señalado en varias ocasiones que las declaraciones publicadas sobre la red de Adif y Adif AV no ofrecen la certidumbre necesaria a las operadoras ferroviarias sobre las condiciones de acceso a la red en el momento en que solicitan capacidad.

Por ello, consideró que Adif y Adif AV deberían ajustar su declaración sobre la red a las directrices de *RailNetEurope* (RNE, asociación de los administradores de infraestructuras ferroviarias europeos) de forma que hagan referencia a un horario de servicio – y no un año natural – y recojan todas las reglas aplicables al proceso de solicitud y adjudicación de capacidad, la gestión del tráfico y las condiciones económicas. Para el horario de servicio 2025, la declaración sobre la red debería publicarse antes del 15 de diciembre de 2023 y entrar en vigor tras su publicación, se aplicarán a las solicitudes de capacidad y a las operaciones de transporte ferroviario para operar en el horario de servicio 2024-2025, desde el 15 de diciembre de 2024 a las 00:00 hasta el 13 de diciembre de 2025 a las 00:00.

La CNMC señaló también que la ejecución de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, debería facilitar la homologación de la declaración sobre la red en España con las directrices de RNE y con otros administradores. De acuerdo con el nuevo sistema de fijación de los cánones ferroviarios, la CNMC concluyó que "nada impide a Adif y Adif AV adelantar la fijación de los cánones correspondientes a un horario de servicio de forma que pueda incluirse en la declaración sobre la red en el momento de su publicación". "Ello haría", continuó el regulador, "que las empresas ferroviarias conocieran las condiciones económicas que se aplicarán a la capacidad con un año de antelación respecto del inicio del horario de servicio, y desde luego en el momento de su solicitud de capacidad, como es el objetivo de la previsión legal".

Por último, habiéndose aprobado la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria para el período 2021-2026 el 23 de diciembre de 2022, la CNMC señaló que Adif y Adif AV deberían publicar sus programas de actividad con celeridad y actualizar la declaración sobre la red detallando el desarrollo de la infraestructura, "de forma que las empresas ferroviarias puedan contar con esa información en el diseño de sus planes de negocio".

Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (UE)

La Comisión Europea presentó su 'Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente' junto con un Plan de Acción de 82 iniciativas en diciembre de 2020, quedando aprobada por los órganos de la UE en julio 2021. Esta estrategia sienta las bases de cómo el sistema de transporte de la UE puede lograr su transformación ecológica y digital y ser más resiliente ante futuras crisis. Tal y como se indica en el Pacto Verde Europeo, el resultado será una reducción del 90 % de las emisiones de aquí a 2050, gracias a un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible. Entre las claves de la visión 2023 que expone, cita que el tráfico ferroviario de alta velocidad se duplicará en toda Europa y que los viajes colectivos programados para trayectos de menos de 500 km deben ser neutros en carbono, se prevé que para 2050 el tráfico ferroviario de mercancías se haya duplicado.

Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (España)

Las competencias en el ámbito de la movilidad en España se reparten entre la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, y están interrelacionadas. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (tal y como quedó renombrado con la formación del nuevo Gobierno de la XV Legislatura en noviembre 2023) tiene competencias sobre el transporte en territorio nacional, dirige las políticas de movilidad con un enfoque integrador y homogeneizador en toda España y cuenta con la coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas.

Dado que el centro de la movilidad es el usuario, y que los proyectos de transporte inciden directamente en la vida de las comunidades donde se ejecutan, esta planificación se basó en un proceso de participación pública abierto y transparente, que buscaba la implicación real por parte de la ciudadanía (*public engagement*). También fue necesario contar con el sector privado, la academia, los sindicatos, asociaciones empresariales, organizaciones de la sociedad civil, etc., para tener en cuenta las distintas perspectivas y crear una base de conocimientos compartidos.



Con esta filosofía, y teniendo como base los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, la visión de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada es hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, teniendo como horizonte 2030.

Esta estrategia, junto con la Agenda Urbana Española, es la base para las políticas de movilidad del Gobierno de España en esta década. Se sustenta en tres principios básicos: seguridad,

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

sostenibilidad y conectividad, y en nueve ejes, que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas, con diversos grupos de trabajo horizontales en el Ministerio de Transportes.

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (España)

El Gobierno aprobó el texto en diciembre de 2022 y lo envió al Congreso, pero decayó como Proyecto de Ley al disolverse el Congreso y el Senado por la convocatoria de elecciones de generales anticipadas (23 de julio 2023). La formación del nuevo Gobierno en diciembre 2023 hizo prever la reactivación de un texto con varias claves.



El nuevo marco regulatorio para el transporte y la movilidad en nuestro país se sustenta en cuatro pilares:

1. Derecho social: por primera vez, la ley reconocerá la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y un elemento de cohesión social que contribuye a la consecución del estado del bienestar. La movilidad deberá ser accesible e inclusiva y ofrecer soluciones para todas las personas de tal manera que las administraciones deberán trabajar de forma coordinada para garantizar este derecho, con especial énfasis en las necesidades de movilidad cotidiana de todas las personas, incluyendo el ámbito rural. También se pone de manifiesto la importancia estratégica del transporte de mercancías, como sustento de la actividad económica del país.
2. Limpia y sana: el transporte es responsable del 29% de las emisiones de gases de efecto invernadero en nuestro país, por lo que urge avanzar en la descarbonización del sector para cumplir con los compromisos internacionales y contribuir a mejorar la calidad del aire. Se busca priorizar la movilidad activa (caminar, ir en bici) y un transporte público colectivo accesible y asequible para todas las personas. La Ley trata de promover alternativas atractivas al vehículo privado, como sistemas de transporte público a la demanda, sistemas de movilidad colaborativa o compartida. También se busca reforzar el papel de las zonas de bajas emisiones que se regulan en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. La Ley abre la puerta a que los ayuntamientos puedan establecer una tasa por la circulación de vehículos en las zonas de bajas emisiones. Para crear esta tasa es necesaria una habilitación con rango de ley, lo que permite garantizar que las condiciones básicas sean homogéneas en todo el territorio, aunque cada municipio podrá decidir si implementa la tasa o no.
3. Sistema digital e innovador: la ley incluye la creación del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), donde las empresas de transporte, gestores de infraestructuras y administraciones compartirán sus datos, lo que permitirá optimizar la toma de decisiones de todos los actores a la hora de planificar la ejecución de nuevas infraestructuras y la puesta en marcha de nuevos servicios. La Ley incluirá herramientas para facilitar la innovación. Por ejemplo, se crea un *sandbox* de movilidad para testar soluciones innovadoras de movilidad en un espacio controlado de pruebas y facilitar su llegada al mercado. También recoge los principios que deberán seguir las administraciones para regular y promocionar la introducción de los vehículos autónomos, en todos los modos, priorizando la seguridad, la sostenibilidad ambiental, los derechos de las personas y fomentando la colaboración público-privada. En el caso de automóviles autónomos, el texto establece una ventanilla única para facilitar que se realicen pruebas en vías públicas
4. Invertir mejor al servicio de la ciudadanía: el cuarto pilar de la Ley apuesta por mejorar la calidad de las decisiones de inversión y gasto en transporte y movilidad, así como por incluir nuevas herramientas que permitan una mayor participación pública. La Ley recoge gran parte de las recomendaciones de la AIReF (Autoridad independiente de Responsabilidad Fiscal) y otros organismos, estableciendo análisis ex ante y ex post que garanticen la rentabilidad socioambiental de todas las actuaciones, asimismo de los mecanismos para reforzar la transparencia y rendición de cuentas.

La Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria 2021-2026 (España)

El elemento clave dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, es la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria 2021-2026 que se enmarca en la regulación establecida por la Ley del Sector Ferroviario y que se aprobó el 23 de diciembre de 2022. Este instrumento de planificación estratégica está asimismo contemplado en la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo, y que se ha transpuesto al ordenamiento jurídico español mediante la citada ley. La definición de la Estrategia Indicativa por parte del anterior Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible supone, al mismo tiempo, un reto y una oportunidad para actuar como palanca en el cambio de paradigma de la política de

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

transportes en un país que cuenta con una de las redes de infraestructuras de transporte más desarrolladas del mundo.

En el plano ambiental, la Estrategia Indicativa incorpora la lucha contra el cambio climático y la adaptación del sistema ferroviario para hacerlo más resiliente a sus consecuencias, también se incluye la ciberseguridad de los grandes sistemas de transporte, añadiendo así una tercera dimensión a las ya tradicionales de la seguridad operacional *(safety)* y la protección frente a actos delictivos *(security)*.

En el ámbito puramente sectorial del ferrocarril, y de acuerdo con lo establecido en la citada Ley del Sector Ferroviario, la Estrategia Indicativa garantiza la eficiencia y sostenibilidad en la asignación de recursos públicos con criterios de rentabilidad social. De esta forma, la misión principal de la Estrategia Indicativa es establecer un marco general de prioridades desde el punto de vista planificador, pero sobre todo desde el punto de vista financiero, proporcionando directrices que posibiliten la financiación sostenible del sistema ferroviario.

2.3. Factores y Tendencias

Los principales factores y tendencias que afectan a la actividad que Renfe desarrolla son los siguientes:

Geopolítica y Riesgos

El Brexit, la pandemia COVID-19, la agresión de Rusia sobre Ucrania, la competencia estratégica entre EE.UU. y China, la fragmentación política en Europa y el resurgimiento de la tensión en Oriente Medio apuntan a un escenario más próximo a la consolidación de bloques y nacionalismo económico en 2027-2030 (segunda Guerra Fría para algunos analistas) que al mundo postsoviético. La invasión de Ucrania, la tensión OTAN-Rusia, la seguridad energética, la polarización en EE.UU., las ciberamenazas, el terrorismo islamista o una posible escalada de los en Oriente Próximo han generado refuerzos anunciados en los presupuestos de Defensa para los próximos ejercicios.

Entre los principales riesgos globales 2023-2036 compilados (antes de la guerra Israel-Hamás) por el servicio de estudios de la UE (EPRS), figuran la desestabilización rusa de Europa, la asertiva política exterior de China y las ambiciones de unificación de Taiwán, el colapso de Internet, la instrumentalización de la migración irregular en las fronteras de la UE, la seguridad del suministro energético en Europa, un shock de oferta de suministro de materias primas críticas, la inestabilidad derivada del sector de tecnología financiera o amenazas estratégicas y sistémicas a la esfera de la información democrática.

Tecnología y Digitalización

2023 será recordado por el año de la explosión de la Inteligencia Artificial generativa *(Generative AI)*. *OpenAI* anunciaba el lanzamiento de ChatGPT en noviembre de 2022, una versión mejorada del algoritmo (GPT-3) llamado a dominar las artes de los LLM (grandes modelos de lenguaje). Al arrancar 2023, la plataforma sumaba 100 millones de usuarios. La huella de la IA generativa ya se dejó notar en marketing y ventas, ingeniería de software (seguramente el mayor impacto hasta el momento), e investigación y desarrollo durante 2023.

La tecnología y la digitalización suponen el gran eje de transformación empresarial y económico de esta década. Más del 75% de las empresas buscan adoptar tecnología Big Data, Cloud e Inteligencia Artificial en los próximos cinco años, con impacto en procesos, ciberseguridad, operaciones y política comercial. El desarrollo de la IA Generativa y General, la conectividad 5G como gran *driver*, la computación cuántica, el metaverso comercial e industrial, asimismo las tecnologías de generación y almacenamiento energético, de gestión ambiental o de combustibles sostenibles (SAF) se abrirán paso en un escenario que mezclará promesas y riesgos.

Sostenibilidad



El Acuerdo de París y el Pacto Verde Europeo resumen la dimensión del problema del cambio climático y los objetivos políticos para mitigar sus efectos. La descarbonización de las economías a través de nuevos modelos financieros y empresariales (ESG), la generación de electricidad limpia (casi toda la demanda en 2025) o la conciencia creciente del consumidor, consolidan la tendencia hacia la neutralidad climática entre factores complejos (crisis económica e inflación y difícil equilibrio de una transición ecológica justa).

Nueva movilidad y ciudades

Como se ha mencionado, varios factores conducen a un escenario incierto de movilidad, aunque los niveles se recuperaron razonablemente respecto a 2019 al cierre de 2023. La hoja de ruta europea se mantiene firme (), con la transferencia hacia el ferrocarril como uno de los elementos clave. Respecto a las nuevas formas de movilidad, desde taxis autónomos hasta bicicletas eléctricas compartidas, el gasto en algún tipo de movilidad compartida crecerá rápidamente en la próxima década y ya se trabaja en una estandarización de la nueva movilidad con una clasificación integral de los servicios y vehículos con indicadores de rendimiento (KPIs) estandarizados en torno a 5 áreas (Sostenibilidad, Seguridad, Utilización, Accesibilidad, Equidad). El mercado de la movilidad como servicio (MaaS) generará a los distribuidores de vehículos en España un volumen de negocio que superará los 15.000 millones de euros al año en 2030 y alrededor del 34% de los vehículos nuevos se matricularán como MaaS.

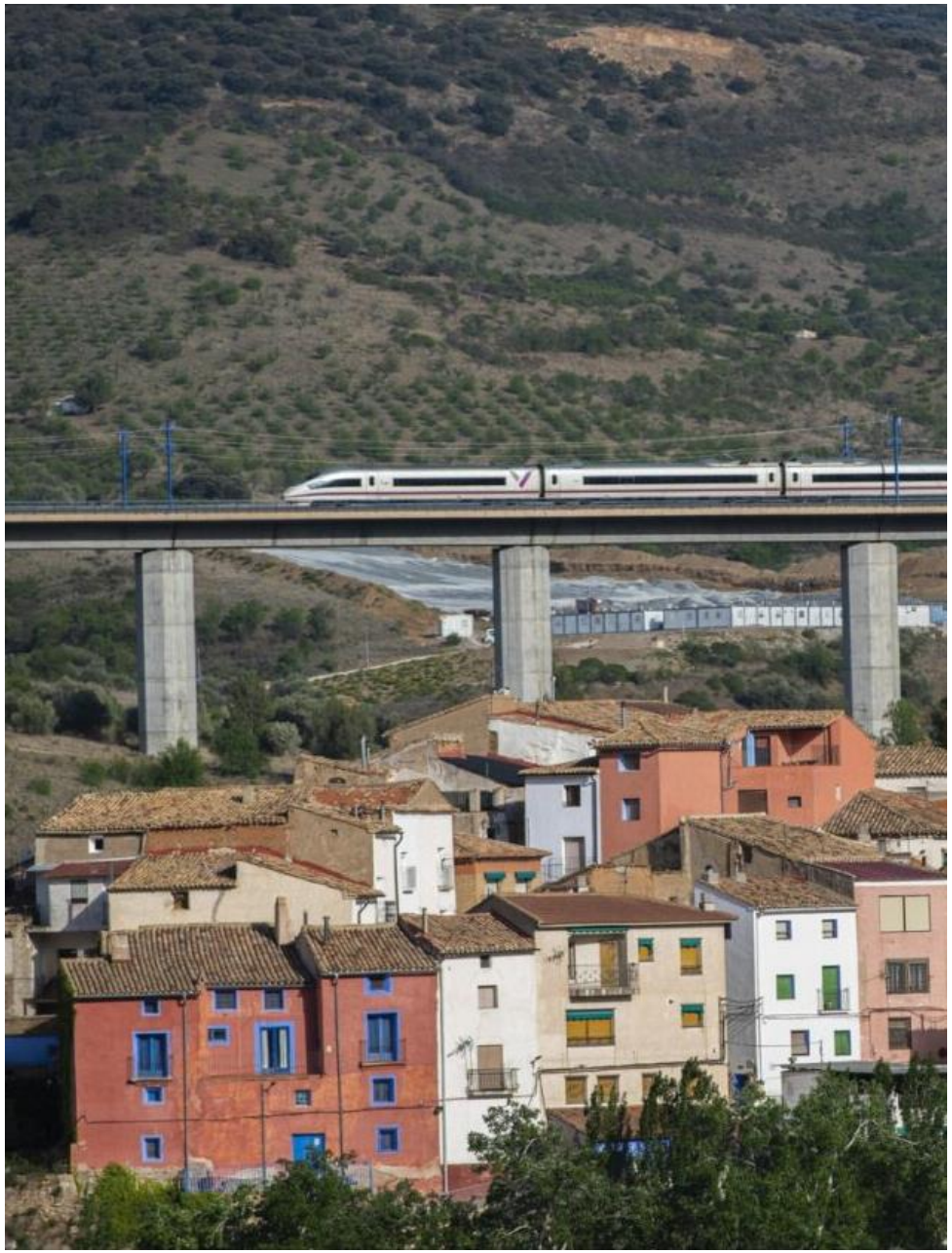
En las ciudades, el uso de una movilidad compartida, eléctrica, conectada y automatizada (SEAM) y un cambio hacia ciudades más compactas podrían reducir drásticamente el número de vehículos y las emisiones. En lugar de ciudades monocéntricas en torno al CBD (distrito central de negocio), muchas ciudades de vanguardia en 2033 habrán mutado a un modelo policéntrico con opciones de vida, trabajo y ocio. La idea es diseñar 'la ciudad de 15 minutos', ciudades que crecerán en torno a nodos con desplazamientos máximos de 15 minutos.

Experiencia de cliente (CX)

La fatiga tecnológica empieza a hacer mella en los consumidores, que buscarán simplificar su vida digital y tener la sensación de que recuperan parte del control de sus datos. A las claves de excelencia habituales (Integridad, Empatía, Resolución, Expectativas, Personalización y Tiempo y Esfuerzo) se le suma el reto de adaptación a la Generación Z, diversa y ultra conectada, que desconfía de los medios tradicionales y que espera de las empresas ejemplaridad contra el cambio climático. Se está produciendo una crisis de identidad digital: la manera en la que se hace uso (e incluso mal uso) de los datos personales hace tiempo que debería haber cambiado. Pronto las personas recuperarán el control de sus datos a través de los monederos digitales (*digital wallets*) con tokens que representen el DNI, métodos de pago, tarjetas de fidelización y mucho más.

Experiencia de empleado (EX)

La mayor parte de los empleados que han conocido el trabajo híbrido tras la pandemia quieren conservarlo, con una asistencia a la oficina – aún no rediseñada – por debajo de los niveles de 2019 (-30%). Sumado a la disrupción tecnológica como destructor de empleos – incluidos perfiles de alta cualificación por la irrupción de la IA –, las tendencias apuntan al reciclaje de habilidades y la flexibilidad en entornos de gestión, mientras las fuerzas de producción industrial y operación navegan en un escenario de crecimiento débil, escasez de suministros e inflación sostenida.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



3. PRINCIPALES HITOS

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBU... https://www.pap.hacienda.gob.es

3. Principales hitos

ENERO

Certificación de Calidad y Medio Ambiente de todos los Servicios AVE y Avlo.

Inicio de las pruebas de los servicios AVE en Francia.

FEBRERO

Raül Blanco nuevo presidente de Renfe.

34 maquinistas mujeres en Arabia Saudí.

Renfe lidera el ranking en transporte de viajeros de Merco Responsabilidad ESG.

Los Centros de Competencias Digitales han obtenido la valoración nivel de madurez 3 dentro del modelo CMMI.

15 años del AVE Madrid-Barcelona.

MARZO

Nueva web Renfe Viajes.

Avlo entre Madrid y Alicante.

Nueva edición del proyecto de voluntariado Coach Exit.

La plataforma dōcō, ganadora en la XV edición de los premios Aslan.

Tres millones de clientes MÁS Renfe.

Formación de los primeros maquinistas del Tren Maya.

5ª convocatoria de TrenLab.

Puesta en marcha del CCD de Linares.

ABRIL

Nueva sede de Campus Renfe en Málaga.

Colaboración con FIAPAS para mejorar la accesibilidad de las personas sordas.

Puesta en marcha del Centro de Competencias Digitales de Monforte.

Nuevo Campus Virtual Renfe.

Firma del Manifiesto de EJE&CON por la Igualdad de Oportunidades.

MAYO

Firma del acuerdo de cooperación para estudiar futuras colaboraciones con la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile.

Nueva oferta de empleo pública para 500 plazas de operador comercial y 300 de operador de ingreso en talleres.

El canal de Renfe de Tiktok cumple un año con más de 70 millones de visualizaciones.

Obtención del Premio Empresarial '360º Tecnología Social' concedido por la Fundación FUNTESO.

JUNIO

Nuevo servicio Avlo entre Andalucía y Madrid.

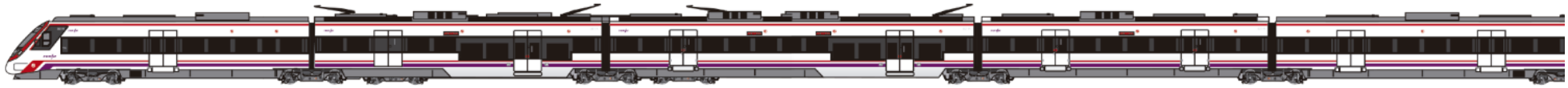
La función de Auditoría Interna recibe el certificado de calidad QA del Instituto de Auditores Internos de España.

Presentación de la oferta del AVE a Lyon y a Marsella.

Renfe lidera el ranking en transporte de viajeros de Merco Talento Universitario.

Se constituye el Consejo de Administración de Renfe Proyectos Internacionales.

Obtención del Certificado AENOR de Transporte Neutro 0 para los trenes eléctricos de viajeros y mercancías.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



JULIO

Renfe lidera el ranking como empresa con mejor reputación en España en el transporte de viajeros.

100 años de la línea Cercedilla-Cotos.

Primer AVE internacional en la ruta Barcelona-Lyon.

Renfe Proyectos Internacionales comienza su actividad.

Aprobado y publicado el III Convenio Colectivo del Grupo Renfe.

Renfe Mercancías ha recepcionado 6 locomotoras eléctricas de gran potencia EURO6000.

AGOSTO

120.000 billetes vendidos del AVE a Francia.

Puesta en marcha del nuevo tren Turístico de la Cerámica.

Renfe emitió 2,33 millones de abonos gratuitos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia en el segundo cuatrimestre.

Se firma el Contrato de Pruebas Dinámicas del Tren Maya.

SEPTIEMBRE

Prorrogamos el acuerdo de colaboración con el Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil.

Presentación de los nuevos uniformes del personal de conducción, comercial y prestación de servicio en trenes y estaciones en la *Fashion Week*.

Diez años de colaboración con la Formación Profesional Dual en Renfe.

OCTUBRE

Los Trenes Turísticos de Galicia, galardonados en los *Rail Tourism Awards* 2023.

Acuerdo entre Renfe y Leo Express, para avanzar en la estrategia de expansión conjunta en Europa Central.

Inversión de 164,1 millones de euros para actualizar y modernizar el sistema de venta y reserva de billetes.

NOVIEMBRE

Renfe Colabora en la Gran Recogida de Alimentos.

Nos sumamos al Día Internacional contra la Violencia de Género.

Certificado ISO-27001 que Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI).

Firma el Contrato de Operador Temprano – Administrador Temprano del Tren Maya.

Inauguración de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias, atravesando la Variante de Pajares.

DICIEMBRE

Comienzan las operaciones '*Powered by* Renfe' del servicio regional de trenes de Eslovaquia entre Bratislava y Komárno.

Renfe recibe el premio como 'Empresa del año' por la Cámara de Comercio de España en Francia.

Lanzamiento de la nueva red social interna de Renfe.

Obtención del premio 'Corporate destacado del año' por el programa TrenLab, concedido por el BIGBAN *Investors Congress*.



4.
EL CLIENTE

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: _OIP_4FOUNMF4KSSYUBO3D9GVMESCBUM_ en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4. El cliente

Renfe ha alcanzado en 2023 la segunda cifra más elevada de su historia de viajeros transportados en un año, con 522,3 millones de clientes, lo que representa un incremento del 19,4% respecto al año anterior. Estas cifras suponen una consolidación del crecimiento que los servicios de Renfe con más de 85 millones de nuevos clientes en relación con 2022.

Para encontrar cifras similares, hay que remontarse a 2006, cuando se alcanzaron los 527,9 millones de clientes transportados en Renfe. En los años 2005, 2007, 2008 y más recientemente en 2018 y 2019 también se superaron los 500 millones de clientes.

Este año, el desplazamiento de estos más de 522 millones viajeros supone un importante ahorro medioambiental. Con esta cifra se evita:

- La emisión de 4,2 millones de toneladas de CO_2.
- La circulación de cerca de 350 millones de vehículos privados.
- El consumo de más de 1.790 millones de litros de combustible.

Del total de viajeros desplazados en los trenes de Renfe en 2023, 491,6 millones corresponden a Obligaciones de Servicios Públicos (Cercanías, Media Distancia y Avant) y 30,7 millones de viajeros utilizaron los servicios AVE, Avlo, Alvia, Euromed e Intercity.

La multitud de destinos, la gran cantidad de frecuencias, la confianza en los trenes de Renfe e iniciativas del Gobierno como Verano Joven y Abonos gratuitos para clientes recurrentes de Cercanías, Rodalies y Media Distancia, han sido los principales motivos por los que los clientes han elegido estos servicios para realizar su desplazamiento.

En lo que se refiere a Mercancías, durante el año 2023 se transportaron más de 11,79 millones de toneladas. Durante este año, las tensiones internacionales causadas por la guerra de Ucrania y la crisis del Mar Rojo han provocado retrasos y cambios en las rutas de transporte, lo que ha provocado una caída en los tráficos de mercancías en los puertos españoles. Renfe Mercancías ha sufrido estas consecuencias y, a esto se le ha sumado, una disminución en la demanda de desplazamientos de bienes y productos por problemas sectoriales coyunturales a otras industrias; industrias para las cuales Renfe Mercancías realiza los tránsitos de sus manufacturas.

Este año, el transporte de 11,79 millones de toneladas supone un importante ahorro medioambiental. Con esta cifra se evita:

- La emisión de casi 390.000 toneladas de CO_2.
- La circulación de cerca de 472.000 camiones, de los que unos 55.000 irían cargados con mercancías peligrosas.

4.1. Alta velocidad a Asturias

Tras la puesta en funcionamiento de la Variante de Pajares, la nueva oferta de servicios comerciales de Alta Velocidad de Renfe llegó a Asturias. Desde este 30 de noviembre, las conexiones del Principado con la Meseta y la cuenca Mediterránea experimentan una importante mejora de tiempos, frecuencias y precios.



El impacto en la región de esta esperada comunicación ferroviaria abre nuevas expectativas económicas y sociales que ya influyen de manera muy positiva en el valor de la imagen de Asturias.

Durante la primera fase los tiempos de viaje de todos los trenes se reducirán en al menos una hora. Así, el trayecto entre Madrid y Oviedo durará 3 horas y 18 minutos, y entre Madrid y Pola de Lena, puerta de entrada de la Alta Velocidad, 2 horas y 49 minutos.

En cuanto a la nueva oferta comercial, en 2023, se establecieron nuevos horarios y en sólo un mes se han vendido más de 70.000 billetes.

El número de frecuencias son: 5 entre Madrid y Oviedo/Gijón, 4 trenes Alvia y 1 Intercity, los viernes, con una única parada en León. En sentido contrario, se ofrecen 6 frecuencias, 5 trenes Alvia y 1 Intercity, los domingos, con una única parada en León.

El nuevo servicio Alvia Madrid-Avilés, los nuevos trenes AVE Gijón/Oviedo-Madrid, el nuevo servicio Avlo Gijón/Oviedo-Madrid, con paradas en todas las estaciones del recorrido (Mieres, Pola de Lena, León, Palencia, Valladolid y Segovia), el incremento de frecuencias entre Asturias y Madrid, el importante aumento de plazas anuales y la mejora de tiempos de viaje, conforman y confirman el inicio de una era revolucionaria para las conexiones ferroviarias de Asturias.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.2. Espacios cardioprotegidos

Renfe ha instalado en sus trenes AVE, Larga y Media Distancia y Turísticos Desfibriladores Externos Semiautomáticos (DESA), convirtiendo así su flota en espacios cardioprotegidos.

Esta iniciativa, que contempla una inversión de tres millones de euros, tiene como objetivo principal salvar vidas, garantizando la máxima seguridad ante una posible emergencia cardiorrespiratoria que pudiera sufrir uno de los millones de viajeros que utilizan el transporte ferroviario de Renfe.

Para ello, se instalarán de forma sucesiva un total de 668 desfibriladores. Se dispondrá de un desfibrilador por tren y se contará con una reserva de dispositivos ubicados en estaciones para remplazarlos por aquellos que hayan sido utilizados en una emergencia sanitaria.

Renfe ya ha preinstalado 521 Desfibriladores DESA a bordo de su flota, de los cuales 511 están en marcha: 250 en trenes de Servicios Comerciales (Alta Velocidad, Larga Distancia y en 5 Trenes Turísticos) y 261 en trenes de Servicio Público (Media Distancia). Además, está previsto que se instalen en los 30 trenes de la serie 106.

Para la adecuada utilización de estos aparatos, se ha llevado a cabo una formación inicial de 8 horas y reciclajes cada dos años de 4 horas de duración, a 2.267 profesionales que componen el equipo a bordo, personal comercial y personal auxiliar.

Además, este tipo de dispositivos están conectados al servicio de emergencias 112 y, de manera automática, se realizará una llamada de aviso a través de un protocolo ya establecido con las diferentes Comunidades Autónomas.

El criterio empresarial para la conversión de los trenes en espacios cardioprotegidos está basado en ofrecer un valor añadido a los servicios que Renfe ofrece a sus viajeros, dado que no hay ninguna normativa que obligue a dotar de desfibriladores a bordo.

De esta manera, Renfe garantiza a los pasajeros la posibilidad de disponer de medios técnicos adecuados para facilitar una atención precoz ante una emergencia cardiovascular en el transcurso de un trayecto, en los que el acceso a los recursos sanitarios puede dilatarse en el tiempo.

Esta medida supone dar continuidad al papel activo que Renfe lleva desarrollando desde 2018 en la implantación y uso de estos dispositivos en estaciones y centros de trabajo, que hasta la fecha han ayudado a salvar 7 vidas.

4.3. Nuevo diseño de Escaleras-Pasarelas de Evacuación y Sillas de Transferencia en Trenes

Renfe Viajeros ha pilotado el grupo de trabajo compuesto por profesionales de Servicio Público, Servicios Comerciales, Accesibilidad y Autoprotección para diseñar una nueva escalera-pasarela de evacuación, así como silla de transferencia diseñada bajo criterios de accesibilidad, visibilidad, manejo, ubicación en los trenes y homogeneidad, reduciendo a un único modelo la variedad actual. El prototipo final se ha terminado en agosto de 2023. Se irán instalando de manera paulatina cumpliendo el protocolo de, si el tren dispone de más de 2 coches se ubicarán 2 elementos en los extremos de cada coche. Las Direcciones Técnicas de Operaciones de Servicios Comerciales y Servicio Público continúan con la planificación para facilitar dicha implementación.

4.4. Medidas de Seguridad y Autoprotección en Trenes

Renfe emite mensajes de seguridad en los trenes de Servicios Comerciales (auditivos y visuales), así como la correspondiente 'Vigilancia'. Además, en los trenes de Servicio Público, se continúa con la instalación de pictogramas informativos como medida preventiva en situaciones de emergencias basadas en 'Información ante Emergencias' ubicados en expositores de los coches, identificación mediante 'Chalecos de Alta Visibilidad' del Equipo a Bordo y 'Señalización de Evacuación' en los trenes.

4.5. Seguridad y protección del cliente

Ciberseguridad y protección de datos

Renfe ha certificado su Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) mediante la norma ISO 27001, destacando de esta forma el compromiso de la compañía con la seguridad de la información.

Este certificado, gestionado por AENOR tras la correspondiente auditoría, confirma que Renfe cumple con las exigencias legales en materia técnica de ciberseguridad y protección de datos al mismo tiempo que protege la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

Esto no sólo fortalece la confianza de nuestros clientes, sino que también nos aporta una ventaja competitiva frente a otras operadoras y coloca a la empresa en una posición más sólida frente a posibles ciberamenazas.

La norma ISO 27001 certifica los sistemas de información que dan soporte a las siguientes áreas y actividades con dependencia directa del Centro de Procesamiento de Datos:

- Área de Explotación: monitorización, supervisión y operación de sistemas, servicio vigilancia 24x7, planificación de procesos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Área de Infraestructuras de Seguridad: instalación, operación, monitorización y administración de herramientas de seguridad y soporte técnico avanzado.
- Área de Comunicaciones: gestión de comunicaciones internas y externas para Renfe, clientes y proveedores.
- Área de Ingeniería de Sistemas: instalación y administración de sistemas distribuidos y Mainframe y gestión de almacenamiento y *backup*.
- Área de Gestión de Demandas y Proyectos: control y supervisión de nuevos desarrollos, verificación de las fases del ciclo de vida del software y supervisión previa puesta en producción.
- Área de Telefonía y Movilidad: gestión de los terminales móviles.
- Área de Ofimática y Puesto de Trabajo: gestión equipos de usuario.
- Área de Centro de Servicios: atención de llamadas y seguimiento de incidencias.
- Área de Arquitectura de Sistemas y Plataforma Cloud: seguimiento de proyectos y elaboración de documentación técnica de proyecto.
- Área de Ciberseguridad y Privacidad: actividades de Ciberseguridad y actividades de Protección de Datos.

Además, en 2023, Renfe ha recibido la certificación del Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en el que los servicios de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC) de la compañía fueron auditados y certificados por AENOR, conforme a la normativa aplicable.

Para los clientes supone la garantía de que Renfe reúnen las condiciones de seguridad necesarias para salvaguardar su información y sus derechos.

Los objetivos que alcanzó Renfe con estas dos certificaciones fueron los siguientes:

- Generar confianza en el uso de los medios electrónicos del Grupo utilizados por los clientes y profesionales, garantizar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de deberes a través de estos medios.
- Introducir los elementos y metodologías que por requerimientos legales y buenas prácticas deben guiar la actuación de la compañía.

Adicionalmente, con el objetivo de mejorar las capacidades de prevención, detección y reacción frente a un posible incidente de seguridad, se han abordado los siguientes proyectos:

- Se ha puesto en marcha una solución que prioriza la remediación de las vulnerabilidades.
- Nueva arquitectura de recolección y tratamiento de eventos de seguridad (SIEM), que ha permitido incrementar exponencialmente eventos diarios recolectados y analizados.
- Estudio de aplicabilidad de IA en los eventos de inteligencia que se estén procesando en el SIEM.
- Mejora en los sistemas de grabación de tráfico completo, para su análisis forense en caso de incidente.
- Nuevo servicio de verificación de contenido, limpieza de *malware* y control de emisión del correo de Renfe.

Por otro lado, se han extendido las buenas prácticas de ciberseguridad a otros entornos tecnológicos y geográficos:

- Instalados un total de 483 elementos de seguridad específicos del entorno operacional (OT) en 261 estaciones de Cercanías.
- Implantado los requisitos de ciberseguridad para la fabricación, modificación y mantenimiento de los trenes.
- Mejorado el modelo de ciberseguridad y protección de datos de carácter personal, con independencia del país donde se realizan los trabajos.

En cuanto a la protección de la información, la designación de Renfe como operador crítico y operador de servicios esenciales, bajo el escenario de competencia nacional e internacional, impone la necesidad de marcar y proteger la información confidencial. Por ello, se han establecido mecanismos necesarios para el control de acceso a la información frente a personas no autorizadas, y se está trabajando en herramientas y capacidades de clasificación, marcado y protección, estando en producción dentro de diversos proyectos.

En el ámbito de formación en ciberseguridad y protección de datos, se ha establecido un plan de formación en ambas materias para todos los empleados a través del campus virtual. En este sentido, se han realizado diversas sesiones de formación para usuarios privilegiados y administradores, y se han aumentado de forma progresiva las campañas de concienciación para detectar posibles vectores de entrada de incidentes de seguridad y píldoras de concienciación para la plantilla.

Para finalizar, en materia de protección de datos, se han desarrollado multitud de acciones que incrementan los niveles de protección de nuestros clientes, plantilla y otros grupos de interés. Entre otros, se ha reforzado el control sobre los datos de carácter personal y sensible del Grupo y se han incorporado los principios de privacidad desde las fases iniciales de los distintos proyectos.

Digitalización los sistemas de protección contra incendios

Renfe ha puesto en marcha un proyecto para la digitalización de los sistemas de protección contra incendios en cerca de 400 estaciones, tras culminar con éxito la experiencia piloto en 12 estaciones del núcleo de Cercanías de Cádiz y en dos de Elche, e iniciada la segunda fase en las estaciones de Pirámides y Sol, en Madrid.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Este proyecto tiene como objetivo integrar los sistemas de detección, alarma y extinción de incendios en los centros de gestión de viajeros de Renfe y en los centros de seguridad de la compañía (CECON/C24H). En caso de activación de alguno de los sistemas de protección contra incendios de una estación, se pondrá en marcha la operativa de evacuación con la apertura remota de los controles de acceso y las salidas de emergencia, así como el accionamiento a distancia de las sirenas óptico-acústicas.

Esta nueva integración no sólo permite mejorar las medidas de seguridad en las estaciones de gestión de Renfe Viajeros, sino que también proporciona mecanismos de respuesta remota, rápida y eficaz en la gestión de situaciones de emergencia.

Este proyecto es complementario al 'Renfe Smart Security Station' (RS3) que se encuentra en ejecución y en el que Renfe ya ha instalado los primeros equipos de videovigilancia inteligente en más de 190 estaciones de Cercanías de toda España. Es el primer paso para la completa digitalización de los sistemas de seguridad de las 415 estaciones de Cercanías contratadas.

Este nuevo sistema recopila y procesa de forma anónima y automatizada miles de datos a través del sistema CCTV de cada estación y los integra en un cuadro de mando único. El objetivo es mejorar la seguridad y la experiencia del cliente, siempre desde el cumplimiento estricto de la normativa de protección de datos.

Para implementar estas soluciones Renfe ha contratado a empresas punteras en tecnologías de analítica e inteligencia de imágenes, entre las que se encuentran Infinity Neural e Imotion Analytics, startups aceleradas con nuestro programa de innovación TrenLab de Renfe.

4.6. Calidad del servicio

A continuación, se muestran las puntuaciones obtenidas en las encuestas de calidad realizadas por Renfe Viajeros para los distintos productos y servicios:

Servicios comerciales	2021	2022	2023
Alta Velocidad-Larga Distancia	7,91	7,94	7,95

Obligaciones de Servicio Público	2021	2022	2023
Alta Velocidad-Media Distancia	7,71	7,63	7,52
Media Distancia	7,12	7,35	6,97
Cercanías Madrid	7,21	7,34	6,99
Rodalies Catalunya (*)	6,00	6,19	6,62
Cercanías Asturias	7,18	7,84	7,66
Cercanías Bilbao	6,50	6,94	6,78
Cercanías Cádiz	8,05	7,38	7,39
Cercanías Málaga	7,16	8,34	8,02
Cercanías Murcia-Alicante	6,83	7,31	7,21
Cercanías San Sebastián	6,43	6,65	6,66
Cercanías Santander	7,49	7,79	7,34
Cercanías Sevilla	7,43	7,32	6,95
Cercanías Valencia	6,08	7,16	6,86
Cercanías Zaragoza	7,47	7,64	7,73
Cercanías Ancho Métrico	6,92	7,02	6,64

(*) Sólo núcleo Barcelona.

Servicios de mercancías	2021	2022(*)	2023
Mercancías	5,70	5,70	6,15

(*) Durante 2022 no se han realizado estudios de calidad

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Certificaciones de Renfe

El sistema de gestión de la calidad del Grupo Renfe alcanza a todas las actividades corporativas y transversales, así como las específicas de las sociedades del Grupo. El sistema constituye el soporte de las más de 30 certificaciones ISO y de seguridad que acreditan al Grupo Renfe como empresa transparente, sostenible y eficiente.

Durante 2023, cabe destacar la obtención de la certificación de la Norma ISO 27001:2022, tras la realización de la auditoría externa durante los meses de junio y septiembre por AENOR. Con este hito, se completa el ciclo de certificación de seguridad de la información, dado que en 2022 se obtuvo el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y se destaca el compromiso del Grupo en esta materia. La norma ISO 27001 certifica los sistemas de información que dan soporte a las áreas de explotación, infraestructuras, comunicaciones, ingeniería de sistemas, gestión de demandas y proyectos, así como telefonía y movilidad, con dependencia del centro de procesamiento de datos.

Los objetivos alcanzados con esta nueva certificación son, entre otros:

- Generar confianza en el uso de los medios tecnológicos del Grupo utilizados por clientes y profesionales, garantizar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de deberes.
- Verificar que los niveles de integridad, confidencialidad, disponibilidad y trazabilidad son adecuados para asegurar la continuidad de los procesos y servicios del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información.
- Incrementar el nivel confianza y obtener una mejora competitiva.

Entre otros hitos, también sobresalió la obtención por parte de Renfe Mercancías de una puntuación del 90% de desempeño – una mejora de 6 puntos – en su evaluación del Sistema SQAS *(Safety and Quality Assessment for Sustainability)*, que asegura la seguridad y la calidad en el transporte de mercancías de productos químicos. Desarrollado por el Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC), permite evaluar el cumplimiento de unos estándares muy exigentes respecto a calidad, medio ambiente, seguridad y salud, protección y responsabilidad social corporativa, siendo una garantía y un requisito indispensable para las empresas químicas a la hora de seleccionar a sus proveedores logísticos.

En materia de descarbonización, este ha sido el primer año de operación para Renfe tras la certificación 'Carbono Neutro' de AENOR para sus trenes eléctricos de viajeros y mercancías, que garantiza que no producen emisiones directas ni indirectas en origen, al utilizar energía 100% renovable. La certificación 'Carbono Neutro' también reconoce el compromiso de Renfe en reducir el consumo y ser más eficiente en el uso de la energía eléctrica de tracción.

A continuación, se resumen las principales certificaciones del Grupo Renfe al cierre de 2023:

Renfe Viajeros

Certificación de Calidad y Medioambiente en UNE-EN ISO 9001-2015 y UNE-EN ISO 14001-2015 para el servicio de transporte de viajeros en todos sus trenes AVE y Avlo incluidos los servicios de Francia.

Certificación según la norma UNE-EN ISO 9001 para:

- El servicio de transporte de viajeros de Cercanías Málaga y Trambahía de Cádiz.
- El servicio de transporte de viajeros de Cercanías de AM y AC de Asturias y Cantabria, y AM de Castilla y León.
- El servicio de Trenes Turísticos de Lujo.
- El servicio de transporte de viajeros de Cercanías de Barcelona, Tarragona y Girona, y los Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.
- El servicio de transporte de viajeros en todos sus trenes AVE y Avlo incluidos los servicios de Francia.

Certificación según la norma UNE-EN ISO 14001 para:

- Los Servicios Regionales de Rodalies de Catalunya.
- El servicio de transporte de viajeros en todos sus trenes AVE y Avlo incluidos los servicios de Francia.

Además, Renfe Viajeros dispone de otras certificaciones:

- Norma UNE-EN 13816:2003 de Transporte Público de Pasajeros.
- Certificados los núcleos de Cercanías de AC Asturias, Bilbao, Madrid (excepto C-9), Valencia (C1, C2 y C6) y Zaragoza.
- Norma UNE 93200:2008 de Cartas de Servicios.
- Certificados los núcleos de Cercanías de Asturias, Bilbao, Madrid (excepto C-9), Valencia (C1, C2 y C6) y Zaragoza.
- Norma UNE-ISO 22843:2020.
- Certificados de Q de Calidad Turística en sus Trenes Turísticos de Lujo.
- PASS 2060 Neutralidad de Carbono del Grupo Renfe (compartida con Renfe Mercancías).

Renfe Mercancías

Dos certificaciones globales en Calidad y Medioambiente UNE-EN ISO 9001 y UNE-EN ISO 14001 integradas dentro del Sistema de Gestión para el transporte por ferrocarril en vagón completo y contenedor de mercancías siderúrgicas, del automóvil, mercancías a granel, convencionales, perecederas, peligrosas, sal, madera, papel y transportes militares; acreditación en el mencionado

Sistema SQAS *(Safety and Quality Assessment for Sustainability)* y PASS 2060, de Neutralidad de Carbono del Grupo Renfe (compartida con Viajeros).

Renfe Fabricación y Mantenimiento

Certificación en UNE-EN ISO 9001 Calidad para el mantenimiento integral de vehículos ferroviarios, así como su fabricación transformación, pintado y modificado, reparación y pruebas de componentes, sistemas de frenado, proyectos de construcción de talleres y consultoría técnica.

Certificación en UNE-EN ISO 14001 Medioambiente en 45 bases de mantenimiento, además de la certificación como Entidad Encargada de Mantenimiento (EEM) para todo el material rodante, y para las funciones de Desarrollo de Mantenimiento, Gestión de Flota y Ejecución del Mantenimiento, según el Reglamento de Ejecución (UE)2019/779.

Renfe EPE

Dos certificaciones en Calidad UNE-EN ISO 9001-2015 como prestador de servicios corporativos en el área de la Gerencia de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, una certificación en UNE-EN ISO 27001 en Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información en la Gerencia de Área de Ciberseguridad y Privacidad además de un Certificado de Conformidad con el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) de los sistemas de información.

Quejas y reclamaciones

Servicios de Viajeros

Reclamaciones por cada 1.000 viajeros	2021	2022	2023
Alta Velocidad - Larga Distancia	4,25	4,54	5,10
Media Distancia	1,33	1,49	1,80
Cercanías. Reclamaciones / Quejas web	0,16	0,16	0,27
Ancho Métrico	0,51	0,59	0,65
Asistencia a personas con discapacidad y/o movilidad reducida (*)	1,00	1,51	1,63

(*) El servicio de asistencia a personas con discapacidad se denomina ACERCA, antiguo ATENDO, y es prestado por Adif desde 2022

Los clientes que quieran formular alguna reclamación o resolver gestiones relacionadas con su viaje pueden hacerlo, de forma presencial, a través de los Centros de Servicios al Cliente o en los Puntos de Venta y Atención al Cliente de las estaciones y, de forma online, en la web de Renfe 'Contacta con Renfe', donde podrán indicar sus sugerencias, quejas y solicitudes de información.

Asimismo, en caso de desacuerdo con la solución ofrecida, los clientes pueden instar la defensa de sus pretensiones, en los términos previstos en la legislación vigente, ante las Juntas Arbitrales de Transporte, ante las Juntas Arbitrales de Consumo y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria.

Servicios de Mercancías y Logística

Nº de Reclamaciones	2021	2022	2023
Mercancías	44	38	48

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Reclamaciones, multas y sanciones

Expedientes tramitados	2021	2022	2023
Número de expedientes tramitados	155	164	197
Importe económico de las resoluciones estimatorias (€)	392.467	334.136	350.168
Tipología de los expedientes tramitados			
Arrollamientos	3	4	3
Lesiones en el tren	72	63	70
Lesiones en estación	60	67	83
Otros	20	30	41
Denuncias			
Número de denuncias recibidas	19	47	85
Importe económico (€)	13.828	182.427	57.530
Tipología de denuncias (número)			
Incendios	2	2	3
Consumo	1	10	23
Agencia de Protección de Datos	1	0	1
Competencia	1	0	2
Disciplina laboral	10	22	39
Otros	4	13	17
Actuaciones penales			
Número de actuaciones penales	0	5	8
Importe económico (€) (*)	135.323	213.804	65.193
Tipología de actuaciones penales (número)			
Arrollamientos de personas	0	0	0
Lesiones	0	0	2
Incidentes en el tren	0	2	3
Accidentes laborales	0	0	1
Otros	0	3	2

(*) Los importes económicos son los abonados en el año natural, lo que no se corresponde con los expedientes del año, sino que son la resolución de expedientes iniciados años anteriores.

4.7. Nuevas acciones comerciales

Nuevos trenes

Renfe puso en marcha en 2019 un Plan de Renovación de Flota lo que supondrá la renovación de aproximadamente el 50% de los trenes dedicados a Obligaciones de Servicio Público (OSP).

Los nuevos trenes permitirán el rejuvenecimiento de la flota con el consiguiente incremento de la fiabilidad y la reducción de incidencias, un aumento de la eficiencia energética, la adecuación a las obligaciones de implantación de la accesibilidad, la sustitución de material diésel, y el incremento de la seguridad en el sistema ferroviario.

Para los servicios de Cercanías, Renfe adjudicó a la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) el suministro de 29 trenes eléctricos de Cercanías, por importe de 192,7 millones de euros, incluyendo el mantenimiento de trenes durante 15 años y las piezas de repuesto, así como la posibilidad de ampliar el suministro de hasta 9 trenes eléctricos adicionales.

La compra de estas 29 unidades de Cercanías complementa la adjudicada el año pasado para la adquisición de 28 nuevos trenes de Media Distancia por un importe de 290 millones, que se ha visto incrementada en 2023 con la ampliación de este contrato para la adquisición de 32 trenes más, por un importe de 190 millones de euros. El cómputo total es la compra de 60 nuevos trenes de Media Distancia de última generación, más sostenibles y eficaces para Renfe. Estos contratos de adquisición tienen incluido el abastecimiento de piezas de repuesto y el mantenimiento conjunto, a través de una sociedad mixta Renfe-CAF. El objetivo es garantizar la máxima eficiencia en la operación de la nueva flota y el menor coste durante un largo periodo de tiempo.

Asimismo, Renfe adjudicó el suministro, instalación y puesta en servicio de un sistema de comunicación digital GSM-R (Sistema Global de Comunicaciones Móviles para Ferrocarriles) en 534 trenes de ancho convencional de servicio público para Cercanías y Media Distancia. El importe de adjudicación asciende a 23 millones de euros.

El sistema de comunicaciones GSM-R de voz, el mismo que se utiliza en Alta Velocidad y semejante al de la telefonía móvil, pero con canales y protocolos específicos, se usa en radiotelefonía para la transmisión de informaciones relativas a la explotación ferroviaria.

Esta red permite la comunicación continua, minimizando las interferencias, entre los trenes y los centros de control. Con la instalación de este sistema se da un paso adelante en la evolución y la digitalización, mejorando las prestaciones del sistema analógico anterior conocido como 'tren-tierra', mucho más restrictivo.

En trenes de Mercancías, Renfe adjudicó a Stadler Rail el suministro y mantenimiento de 12 locomotoras de ancho estándar por 136 millones de euros. Estas locomotoras de gran potencia

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

permitirán a Renfe Mercancías nuevas oportunidades de crecimiento por la posibilidad de incrementar tráficos nacionales e internacionales, lo que implicará un impacto positivo en la actividad de la compañía.

En lo referente a vagones de mercancías, Renfe licitó la compra de 149 vagones por 37,9 millones de euros. La licitación se realizará en dos lotes, uno de 74 vagones porta contenedores de 60 pies de longitud tipo SGNSS que deberán fabricarse para disponer como mínimo de 70 toneladas de carga neta para una velocidad máxima de circulación de 100 km/h. El segundo lote estará integrado por 75 vagones porta semirremolques tipo SDGGMRSS, para una carga máxima de 22,5 toneladas por eje y una velocidad máxima de circulación de 100 km/h con bogies compatibles con ejes de ancho ibérico y ejes de ancho estándar.

Asimismo, la compañía adjudicó a Alstom el suministro e implementación del sistema ERTMS Baseline 3, y piezas de parque, para implantarlo en 28 locomotoras de la serie S/253 que forman parte en la actualidad del parque móvil de la compañía, por un importe de 13,5 millones de euros.

El sistema ERTMS facilita la interoperabilidad entre diferentes redes, unificando los sistemas de señalización y seguridad ferroviaria en Europa. Este sistema permite mejorar la seguridad en la circulación y la gestión del tráfico ferroviario de mercancías. Renfe está realizando el mayor esfuerzo inversor de las últimas décadas para renovar y ampliar su flota de trenes, con una inversión en firme superior a 5.500 millones de euros que permitirá la compra o remodelación de 539 trenes o locomotoras.

Estos datos convierten a Renfe en el operador ferroviario que más invierte en modernizar su flota. En 2026, la compañía contará con la flota más moderna de Europa. Además, todo esto supondrá la creación de 52.000 empleos.

Otras inversiones de Renfe

En las estaciones de Cercanías, Renfe ha aprobado una inversión de cerca de 8 millones de euros para la mejora de los equipamientos de seguridad de las comunicaciones de 534 estaciones de Cercanías de toda España. Los segmentos a los que afectará este incremento de la seguridad son los sistemas de venta y de información al viajero, la vídeovigilancia o los diferentes sensores existentes en las estaciones, entre otros.

Asimismo, Renfe va a invertir 9 millones de euros en la renovación y mejora de la señalización y equipamientos en estaciones de Cercanías, Rodalies y Ancho Métrico. Con esta acción, fortalecemos nuestro compromiso para crear espacios confortables y seguros para nuestros clientes en las estaciones que gestionamos, con el objetivo de redundar en la mejor atención y experiencia de cliente.

Para los canales de venta, la compañía va a destinar 164 millones de euros para actualizar y modernizar el sistema de venta y reserva de billetes. El proyecto incluye todos los canales de venta (web, App, taquillas, agencias, máquinas autoventa) y los sistemas de acceso del cliente (*check-in* y acceso a sala club). El nuevo sistema de venta garantizará la funcionalidad, escalabilidad, el cumplimiento de los estándares europeos y facilitará la integración de otras aplicaciones y con terceros. Nuestra web será el canal de venta que mayor transformación experimentará, lo que beneficiará a los 5,6 millones usuarios mensuales que tenemos.

Abonos gratis para Cercanías, Rodalies y Media Distancia

En el verano de 2022, el Gobierno anunció la gratuidad de los títulos multiviaje de los servicios ferroviarios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia de Renfe hasta final de ese año. Posteriormente esta medida se prorrogó durante todo el año 2023, impulsada en el marco del decreto anticrisis para combatir las consecuencias de la guerra en Ucrania y la elevada inflación.

En 2023, Renfe creó títulos multiviaje específicos por cada núcleo de Cercanías y para cada origen-destino de los servicios de Media Distancia convencional con una vigencia de cuatro meses que corresponde con cada cuatrimestre natural del año. Así, se puso a disposición de los usuarios un abono con validez hasta 30 de abril, otro con vigencia hasta el 31 de agosto y un tercero válido hasta el 31 de diciembre. Con excepción de los abonos del primer cuatrimestre, los otros dos se podrán solicitar dos meses antes de su entrada en vigor (1 mayo y 1 septiembre, respectivamente).



Las condiciones de adquisición y utilización de los abonos gratuitos fueron similares a las de los títulos anteriores. Así, el usuario debía estar registrado en la web de Renfe con su DNI para solicitar los abonos, depositar una fianza de 10 euros, en el caso de que adquiera un título de Cercanías o Rodalies; y de 20 euros para los servicios de Media Distancia convencional, que se devolverá al

final de cada cuatrimestre, siempre y cuando se cumplan las condiciones, como haber realizado al menos 16 viajes en el periodo de vigencia de los abonos.

En el caso de la Media Distancia, los abonos de cada trayecto origen/destino eran válidos para realizar hasta cuatro viajes al día en ambos sentidos en cada cuatrimestre, y no se podían formalizar dos viajes en el mismo sentido hasta que transcurra el triple del tiempo de viaje programado.

Asimismo, Renfe incautará la fianza de 20 euros y anulará el abono gratuito a los usuarios que, al menos en tres ocasiones, no hayan cancelado con un mínimo de dos horas de antelación la reserva de la plaza si finalmente no van a viajar en el tren y no se expedirá ningún otro título de Media Distancia asociado a ese DNI, NIE o pasaporte, en 30 días tras la retirada.



Asimismo, estos abonos de Media Distancia podrán ser utilizados en los servicios Avant entre Madrid y Salamanca y entre A Coruña y Ourense, que se prestan sobre la red de ancho convencional, y en la nueva relación Murcia-Alicante, que se presta a través de la red de Atlas Prestaciones, recién inaugurada.

Por último, también se prorrogó durante un año el descuento del 50% para usuarios recurrentes del resto de los servicios ferroviarios Avant, declarados como obligación de servicio público.

Así, se aplicó una rebaja del 50% a todos los títulos multiviaje Avant (Abono Tarjeta Plus, Tarjeta Plus 10 o Tarjeta Plus 10-45), que se vendieron en 2023.

Es importante señalar que se han convertido en Obligaciones de Servicio Público (OSP) las 13 relaciones de Alta Velocidad de Media Distancia, 12 de las cuales conectan con una ciudad de Castilla y León: Madrid-Palencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, Burgos- Madrid, León-Palencia, Burgos-Valladolid, Ourense-Zamora, Palencia-Valladolid, León-Segovia, Segovia-Zamora, Palencia-Segovia, Medina del Campo-Zamora y Huesca-Zaragoza.



En este sentido, estas relaciones de Alta Velocidad que en 2022 se bonificaban con un esquema específico, a partir de 2023 pasan a regirse por las mismas condiciones de los servicios Avant.

Se trata de una medida que impulsa al máximo el uso del transporte público colectivo para garantizar la movilidad obligada cotidiana con un medio de transporte seguro, fiable, cómodo, económico y sostenible, en una coyuntura extraordinaria de incremento sostenido de los precios de la energía y los combustibles.

Además, esta medida contribuirá al cambio modal de la carretera al ferrocarril fomentando el transporte público y reduciendo el uso del vehículo privado, lo que contribuirá a disminuir las emisiones, la congestión urbana y la accidentabilidad, así como, nuestra dependencia energética y la huella de carbono.

Renfe dispone de toda una operativa para ofrecer a los clientes, de una manera rápida y sencilla, los nuevos abonos gratuitos. Los viajeros pudieron encontrar toda la información en la web de Renfe, donde se explicaba paso a paso el procedimiento para obtener este nuevo título multiviaje gratuito, así como sus condiciones de utilización.

Durante 2023, se emitieron 6.517.130 abonos de Cercanías, Rodalies y Media Distancia. Del total de títulos gratuitos expedidos, el 77,47% corresponde a abonos para viajar en los distintos núcleos de Cercanías, Rodalies y Ancho Métrico, mientras que el 22,53% corresponde a abonos de Media Distancia.

Además de los abonos gratuitos para viajeros habituales, se vendieron 381.684 títulos con descuentos del 50% de Avant para utilizar en los servicios de Media Distancia de Alta Velocidad.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Descuentos para jóvenes

Tras la medida aprobada por el Gobierno, Renfe puso a la venta los billetes para que los jóvenes europeos con edades de entre 18 y 30 años, ambos inclusive, pudieran viajar en el verano 2023 con rebajas del 50% en trenes AVE, Avlo, Alvia, Intercity y Euromed, con un máximo de descuento de 30 euros por billete. Los descuentos han sido también del 50% para los títulos sencillos de Avant, y del 90% para el resto de los servicios de Media Distancia o de la red de Ancho Métrico.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS) publicó las resoluciones que fijan las condiciones de venta y uso de los billetes de autobús y tren con descuentos que buscan facilitar a los jóvenes viajar en transporte este verano, tanto por España como por Europa.

Para beneficiarse de la medida, los jóvenes españoles o de cualquier otro país de la Unión Europea con residencia legal en España, nacidos entre 1993 y 2005, tuvieron que registrarse en el formulario de la página web de MTMS (https://veranojoven.mitma.gob.es/) para confirmar que cumplían los requisitos exigidos y, en su caso, obtener el código personal e intransferible que utilizarían para adquirir el pase Interrail y los billetes rebajados.

Los descuentos de Renfe para jóvenes fueron los siguientes:

- Descuento del 90% en los servicios de Media Distancia y red de Ancho Métrico.
- Descuento del 50% en los títulos sencillos de Avant.
- Descuento del 50% (con un máximo de 30 euros por billete) para servicios comerciales (AVE, Avlo, Alvia, Intercity y Euromed).
- Descuento del 50% del Global Flexible de Interrail de 10 días a 2 meses, cuando se comercialice a través de Renfe. La rebaja se aplicó sobre las tarifas oficiales de Interrail, con sus características de precio según edad, etc. Los billetes de Interrail con el descuento estarán disponibles en los próximos días en la web de Renfe.

Además, los jóvenes miembros del programa de fidelización Más Renfe tuvieron un viaje gratis por cada dos viajes que realizaron.

Durante la vigencia de la iniciativa Verano Joven, Renfe vendió más 2 millones de billetes para jóvenes de entre 18 y 30 años con descuentos para viajar en tren o autobús. El 60% de los jóvenes han utilizado los servicios de ferrocarril, y el resto por carretera.

Si la comparativa se reduce al modo ferroviario, el 83,6% de los jóvenes beneficiados de esta medida han viajado en los trenes de Renfe. El 16,4% restante en otras operadoras ferroviarias.

3.000.00 clientes MAS Renfe



El programa de fidelización MÁS Renfe alcanzó los 3 millones de clientes desde su creación en el año 2003. En el último año y medio, este club formado por los usuarios más frecuentes de los servicios de Renfe ha incrementado en un millón su número de miembros. La compañía, además de premiar a sus viajeros más fieles y a los clientes corporativos que siempre escogen a Renfe como forma de viaje, busca atraer a potenciales nuevos clientes y partners.

El programa MÁS Renfe goza de una valoración positiva del 96% de sus clientes, ya que solo por pertenecer al club se consiguen viajes gracias a los Puntos Renfe acumulados, los cuales pueden ser canjeados por otros servicios ofrecidos por las empresas colaboradoras con Renfe.

Existen numerosas razones para formar parte de la comunidad MÁS Renfe, en primer término, es gratuito adherirse puesto que permite obtener beneficios: antes, durante y después del viaje, como descuentos de hasta el 100% (según el nivel), y muchas otras ventajas nuevas.

Viajar con mascotas

Desde que se inició el Proyecto Mascota Grande, se han transportado 2.937 perros grandes en determinados trenes AVE, lo que refleja la importancia que supone para muchos de nuestros clientes poder viajar con su perro.

Este servicio está disponible en determinados trenes AVE de las líneas Madrid-Barcelona (directos o con parada en Zaragoza), Madrid-Málaga, Madrid-Granada, Madrid-Alicante y Madrid-Valencia. Las condiciones de viaje permiten un perro grande por viajero, con un máximo de dos perros grandes por tren, en un solo coche y siempre en un espacio fijo de dos plazas determinadas.

Esto no condiciona al número de mascotas de menos de 10 kilos que viajan dentro de un transportín en el tren, donde se han incorporado entre las mascotas admitidas a cobayas, hámsteres y conejos, reforzando así nuestro compromiso con el viaje de los animales de compañía. Se puede consultar el resto de las condiciones de la normativa comercial en la web de Renfe.

Fruto de esta acción, Nestlé-Purina ha donado 1.800 kilos de alimentos a animales sin hogar, 1 kilo por cada perro grande que ha viajado este año haciendo uso de los nuevos servicios de Renfe, coincidiendo con el Día Internacional del Perro Adoptado. Dicha donación va dirigida a la

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

asociación ACUNR, 'Animales con un nuevo rumbo', beneficiando a miles de animales sin hogar que viven en nuestro país.



Además, las mascotas de hasta 10 kilos pueden viajar también en los trenes de Avlo de Renfe. Para ello, los billetes de mascota se adquieren añadiendo un complemento adicional al billete del viajero en el momento de la compra o posteriormente. Se admite un animal de compañía por viajero y siempre que se trate de las siguientes mascotas: perros, gatos, hurones, aves no de corral, cobayas, hámsteres y conejos. Los animales deben viajar dentro de una jaula o transportín a los pies o encima del viajero sin ocupar una plaza de asiento.

Nuevos métodos de pago y pago aplazado

Renfe, implantó un nuevo sistema de pago a través de las carteras virtuales de Apple Pay y Google Pay. El objetivo es optimizar la experiencia de compra de los clientes en la web renfe.com mediante la aplicación de las mejores soluciones tecnológicas y de software en procesamiento de pagos.

Estos nuevos medios de pago son carteras o *wallets* virtuales a los que se pueden añadir múltiples tarjetas para efectuar pagos tanto en comercios físicos como online, lo que permite realizar compras rápidas, sencillas, fiables y seguras, gracias a la identificación biométrica. Ambos métodos de pago poseen ya una amplia aceptación en España.

De esta manera, el proceso de compra de billetes resulta más rápido y sencillo para el cliente y supone un paso más a nivel de seguridad y digitalización. Esta mejora podrá beneficiar a los miles de clientes que diariamente compran sus billetes mediante pago online.

Además, Renfe incorporó una nueva opción de pago para la adquisición de billetes en la web renfe.com con la posibilidad de pagar los viajes en cuatro plazos sin intereses ni gastos de gestión adicionales, siempre que la compra sea superior o igual a 150 euros.

El objetivo es optimizar la experiencia de cliente mediante la aplicación de las mejores soluciones tecnológicas para disfrutar de la comodidad tanto al viajar como al pagar.

Nueva restauración en trenes

En 2023, se presentó la nueva temporada de la restauración Premium diseñada por el chef Ramón Freixa, con dos estrellas Michelín y tres soles Repsol, a los clientes que viajan en trenes AVE o Euromed con billetes Premium. Para ello, 80 clientes fueron los encargados de valorar y elegir cuáles serán los nuevos menús que se servirán a bordo de los trenes mediante la degustación de todos los platos presentados.

La nueva selección de menús de restauración Premium se sirven en el asiento y están incluidos dentro del propio billete, pudiendo solicitarse: aperitivo, desayuno, comida, merienda o cena, según el momento del día. Se trata de una de las prestaciones mejor valoradas por los usuarios del tren.

Igualmente, este servicio Premium dispone de menús especiales para intolerancias, alérgicos, menús adaptados para los más pequeños y para todas las dietas (vegetariano estricto, vegetariano ovo-lácteo, sin gluten, sin lactosa, kosher, halal, bajo en sal, sin carne y sin azúcar).

Además, desde este año los clientes que viajen con billetes Elige Confort a bordo de estos trenes, también podrán comprar el menú Premium.

Kiosco digital para viajeros

Los clientes de Renfe de los trenes AVE, Avlo, Alvia, Euromed e Intercity han disfrutado del servicio de Kiosco Digital a través de la plataforma *PressReader*, de forma gratuita. Dependiendo del tipo de dispositivo que se utilice, los usuarios pueden leer y descargar las publicaciones que deseen.

El Kiosco Digital de Renfe ofrece periódicos de información general, económica y deportiva, además de revistas, tanto nacionales como internacionales. También presenta una gran cantidad

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

de categorías donde el cliente puede elegir en función de sus gustos, tales como: arte, computación y tecnología, entretenimiento y TV, deportes, moda, ocio y estilo de vida, tendencias y estilos, automoción, casa y jardín, comida y cocina, crianza y familia, entre muchas otras…

Asimismo, el servicio incluirá un modo audio que lee los contenidos, por lo que es accesible para personas con discapacidad visual, al igual que permite filtrar en función del país, idioma y tipo de publicación.

También se podrá entrar a la plataforma desde la aplicación PlayRenfe en los trenes, donde se encuentra la oferta de prensa y revistas en formato digital, incluida la revista Club Renfe.

Nueva Base de Mantenimiento de Santa Catalina III

Con una inversión de 14,2 millones de euros, las obras han consistido en la ampliación de la nave actual de Santa Catalina III en una longitud de 210 metros adicionales, duplicando la capacidad de mantenimiento de trenes de ésta. La actuación ocupa una superficie de 7.600 m2 de los cuales, 930 m2 se corresponden con oficinas y 4.600 m^2 de estacionamiento de trenes.

La tipología de la nave es continuidad de la existente, actualizándose sus instalaciones e integrando las dos instalaciones en un único taller homogéneo. Así, el complejo ferroviario de Santa Catalina pasa a disponer 10 puestos de mantenimiento de 200 metros a 14 puestos, así como, espacios asociados, tales como boxes y secciones auxiliares, oficinas, vestuarios y office, estos últimos adaptados a personas con movilidad reducida.

La nave se ha dotado de equipamiento industrial de última generación, atendiendo a los nuevos procesos productivos y a los nuevos trenes de alta velocidad adquiridos:

- Bajavías y bajabogies. Suministro y montaje de 2 sistemas de bajavías con mesa de extracción de rodales (adaptados a los nuevos trenes) y sistema bajabogies con capacidad 25 Tm y dos bocas de entrada y una de salida.
- Medios de Elevación. Suministro y montaje de 16 plataformas elevadoras, 8 polipastos de 2,5 Tm, 2 puentes grúa longitudinales de 2,5 Tm, 1 puente grúa de extracción de bogies de 25 Tm.
- Sistema de aspiración. Suministro y montaje de un sistema de aspiración centralizada en dos puestos de mantenimiento como proyecto piloto.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.
INNOVACIÓN



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5C... https://www.pap.hacienda.gob.es

5. Innovación

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

Para ello se están incorporando soluciones basadas en las herramientas digitales. Este modelo de innovación se fundamenta en diferentes programas y proyectos que se describen a continuación.

5.1. Tren de hidrógeno

El proyecto FCH2Rail se desarrolla por un consorcio en el que participa Renfe junto a CAF, DLR, Toyota, Renfe, Adif, CNH2, IP y Stemmann-Technik, y su objetivo es desarrollar un tren demostrador bimodo propulsado por hidrógeno. Para ello el proyecto toma como base una unidad actual de Cercanías de Renfe, en la que CAF ha instalado una nueva solución para la generación de energía eléctrica a partir de la hibridación de la energía proveniente de pilas de hidrógeno y baterías, y la ha integrado a su vez con el sistema de tracción ya existente en el vehículo con captación de energía de catenaria. Esto permite a la unidad circular tanto en modo eléctrico, en zona electrificada, como en modo híbrido en zona no electrificada, al combinar la energía proveniente de las pilas de hidrógeno y de las baterías. El desarrollo del proyecto se inició a principios de 2021 y su finalización está prevista para finales de 2024. Con un presupuesto de 14 millones de euros, cuenta con una financiación de 10 millones de euros por parte de Clean Hydrogen Partnership, anteriormente FCH2 JU, agencia de la Comisión Europea dedicada a impulsar el desarrollo del hidrógeno y de las pilas de combustible.

Tras realizar en 2022 pruebas dinámicas en una vía cerrada, y habiendo recibido los maquinistas de Renfe la formación necesaria para conducir el tren demostrador, en 2023 se han cubierto hitos importantes que continuarán en 2024. Durante 2023, se obtuvo la autorización para circular en pruebas por la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), y se completaron con éxito los recorridos previstos hasta el momento: la llegada de la unidad a la estación de Canfranc, en el pirineo aragonés.

Recientemente, se han completado nuevas fases de pruebas en vía, con el objetivo de probar la nueva tecnología en un amplio rango de condiciones de demanda de potencia y energía, simulando diferentes servicios comerciales. Para ello, el vehículo ha circulado por diferentes líneas de la RFIG en Aragón y Madrid. Los escenarios de pruebas han incluido circulaciones en diferentes condiciones climáticas y de operación: el puerto de Ferreruelas hasta llegar a Teruel, Soria, Talavera de la Reina, Cáceres y Mérida, donde se ha alcanzado la máxima autonomía. Más de 7.000 km recorridos en modo hidrógeno y 800 km de autonomía son algunos de los resultados del proyecto.

Estas etapas han permitido una caracterización más completa de la nueva tecnología embarcada, aportando más información sobre la compleja competitividad de la nueva solución de propulsión bimodo híbrida con pilas de hidrógeno como alternativa sostenible a la tracción diésel que se emplea hoy en día en muchas líneas.

Los resultados de este proyecto confirman y refuerzan la apuesta de las empresas que forman el consorcio FCH2Rail para el desarrollo de soluciones de movilidad respetuosas con el medioambiente. Así mismo, el proyecto está contando también en esta fase de pruebas con la colaboración inestimable de empresas como IBERDROLA, SHIE-ARPA, Ercros, Stellantis y el Ejército de Tierra.

5.2. Green Mobility Hubs

Renfe transformará sus estaciones de Cercanías en Green Mobility Hubs. Este proyecto reformulará los aparcamientos disuasorios de las terminales en nodos de movilidad intermodal con los que ofrecer a los municipios alternativas de movilidad segura, sostenible y conectada, en las áreas de influencia de sus entornos urbanos e interurbanos.

Estos Green Mobility Hubs convertirán las estaciones de Cercanías en nodos intermodales de movilidad sostenible, para facilitar una solución de primera y última milla como alternativa al uso del vehículo privado, ofreciendo una conexión intermodal con otros modos de transporte.

Estos espacios dispondrán de zonas dedicadas para la micromovilidad (moto, bicicleta, patinete) y movilidad compartida, la gestión del intercambio de baterías, o la implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, así como el establecimiento de áreas accesibles para servicios de movilidad.

Esta iniciativa se implementará gradualmente en los núcleos de Cercanías de Renfe (Madrid, Barcelona, València, Sevilla, Bilbao, San Sebastián, Murcia-Alicante, Cádiz, Zaragoza, Málaga, Cantabria y Asturias) que transportan más de 450 millones de viajeros anuales, atendiendo a los puntos en los que se fomente la intermodalidad sostenible y conectada.

Para desarrollar los Green Mobility Hubs, Renfe se asociará con empresas de movilidad compartida y sostenible, así como empresas energéticas líderes en su sector.

Este proyecto está alineado con la 'Estrategia de Movilidad Sostenible' del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS), de la Comisión Europea, y con la hoja de ruta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU, que insta a adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.3. TrenLab

TrenLab, la aceleradora de Renfe, busca impulsar la transformación digital de la compañía y reforzar su apuesta por la innovación abierta, transformando la experiencia de viajeros en el sector ferroviario. La digitalización se sitúa en el centro de los objetivos que aborda para explorar ámbitos como la Movilidad como Servicio (MaaS), Metaverso, Blockchain, soluciones de Inteligencia Artificial o Big Data.

En 2023, se lanzó la V Convocatoria del programa TrenLab en busca de los proyectos más prometedores del sector de la movilidad para impulsar la innovación tecnológica en el ámbito del transporte ferroviario. Tras atraer a más de 900 startups en sus cuatro convocatorias, esta edición ofrecía, como se hizo en la anterior, la oportunidad de conseguir un contrato de hasta un millón de euros, si el proyecto ganador se desarrolla positivamente con Renfe.

Así, TrenLab planteó seis nuevos retos:

- Metaverso en movilidad: creación de entornos virtuales que simulen estaciones ferroviarias y trenes, desarrollo de herramientas de colaboración y comunicación en tiempo real entre usuarios y operadores y soluciones basadas en el metaverso para mejorar la experiencia del viajero.
- Digitalización de sistemas de seguridad: desarrollo de nuevos algoritmos para la obtención de datos, creación de una plataforma de gestión del mantenimiento predictivo de los sistemas de seguridad para la recopilación, optimización y mantenimiento de datos, detección automática de sucesos relevantes publicados en redes sociales que afecten a aspectos de seguridad.
- Transporte ecológico: soluciones que fomenten el uso diario del transporte público, que ayuden a purificar y limpiar el aire en las estaciones subterráneas, proyectos de concienciación que permitan involucrar al cliente en la reducción de la huella de carbono durante el viaje, desarrollo de tecnologías de propulsión más limpias y eficientes energéticamente.
- Formación con realidad virtual: desarrollo de herramientas de realidad virtual basadas en entornos reales que permitan entrenar soluciones y habilidades en materia de seguridad para el personal de conducción.
- Industria 5.0: proyectos tecnológicos innovadores, en el ámbito de la fabricación y mantenimiento ferroviario, orientados a la digitalización e incorporación de nuevas tecnologías de la Industria 5.0 (IoT, Big Data, gestión de activos, digitalización de procesos, realidad aumentada, fabricación aditiva, visión artificial, etc.).
- Optimización de flota: soluciones tecnológicas que permitan la optimización de la flota de material rodante con el fin de mejorar la eficiencia para mejorar la planificación de redes y servicios de transporte, ofreciendo un mejor servicio a los viajeros.

Las startups ganadoras disponen de hasta 50.000 euros para desarrollar un piloto de su proyecto, de seis meses de duración, teniendo acceso a los principales inversores, profesionales, expertos y técnicos del ecosistema emprendedor. Durante este tiempo, cuentan con mentoría de profesionales de Renfe, de cada negocio implicado en los retos, para el avance del piloto, teniendo además un programa de aceleración personalizado, en función de las necesidades de cada startup: asesoramiento por disciplinas en legal, ventas, finanzas, marketing, comunicación y mucho más. Adicionalmente, tendrán también acceso a *workshops* y *masterclasses*, pudiendo participar en eventos clave del ecosistema emprendedor y de innovación junto a TrenLab. Todo ello, en un nuevo hub de innovación: el espacio TrenLab Barrabés, el coworking del ecosistema emprendedor de Renfe.

V Convocatoria TrenLab. Startup ganadoras

Metaverso en movilidad

BIM 6D, ha sido elegida por Renfe para dar respuesta al reto Metaverso en Movilidad. Trenes y estaciones virtuales, gemelos digitales de toda la infraestructura ferroviaria, usuarios conectados entre sí que con sus avatares recorren rutas y vías férreas (en el presente, recreando el pasado e imaginando el futuro). Estas son solo algunas de las posibilidades que ofrece la tecnología de la startup.

Digitalización de sistemas de seguridad

Renfe, en su compromiso con la seguridad gracias a la transformación digital, ha reconocido a la startup Unblur como ganadora de este reto.

Unblur, es una empresa tecnológica que propone una solución para apoyar a los servicios de emergencia y gestores de eventos. Una plataforma para los equipos de seguridad, en sala o en campo, para que dispongan de toda la información relevante en el entorno de la incidencia: información cartográfica, partes de emergencia, intercambio de información con múltiples usuarios simultáneamente, rastreo de medios y personal, acceso inmediato y centralizado a fuentes de vídeo como CCTV, drones, *bodycams*, smartphones y helicópteros, entre otros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Transporte ecológico

Renfe, con el objetivo de lograr unos espacios más seguros para sus usuarios y en su compromiso con la reducción de la huella de carbono y el impacto del sector ferroviario, ha elegido a la startup Urban Air Purifier (UAP) como ganadora del reto Transporte Ecológico.

La clave de UAP es la sencilla instalación de unos dispositivos con el tamaño de una máquina de vending que ofrecen un alto nivel de eficacia en la purificación del aire y una mejora de la eficiencia energética. Cada uno de estos dispositivos depuran un aire equivalente a 1.100 árboles.

Mediante una dinámica de fluidos aspira y captura con gran potencia las partículas suspendidas en el aire fruto de la fricción de la catenaria, las ruedas, los frenos o los gases contaminantes. Una vez tratado por el sistema en las diferentes etapas de filtración y purificación, el aire es impulsado a gran presión logrando alcanzar entre 25 y 40 metros de distancia, permitiendo renovar por completo el aire del espacio de los andenes, vestíbulos e intercambiadores y creando un pasillo de aire limpio en zonas de gran afluencia de pasajeros y empleados de Renfe.

Formación con realidad virtual

ARSOFT ha sido la ganadora del reto de formación. Esta entidad está revolucionando el uso de la realidad aumentada, virtual y mixta mediante la plataforma de *authoring EyeFlow*, que permite trabajar a empresas y a profesionales con contenidos de realidad aumentada, realidad virtual y realidad mixta de una forma sencilla, rápida y sostenible.

En el contexto del sector ferroviario, a través de los simuladores de realidad virtual se pueden recrear trayectos, cabinas de conducción o lugares como las estaciones de trenes paraque, de esta forma, los maquinistas puedan entrenar en un entorno seguro sus habilidades y capacidades, así como reproducir tantas veces como se desee situaciones de incidencias, accidentes, incendios, situaciones meteorológicas adversas o averías.

Industria 5.0

Este reto se quedó desierto, por no haber ninguna startup que diera solución al reto planteado por la Sociedad de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Optimización de flota

La startup elegida para poner solución a este complejo reto es UPintelligence. Startup especializada en inteligencia artificial y analítica de datos. A través de soluciones de I+D ayuda a las empresas a alcanzar sus metas en transformación digital para adaptarse a los nuevos desafíos de la sociedad mediante tecnologías 5.0, soluciones basadas en I+D+i, en inteligencia artificial para plataformas predictivas, gemelos digitales, sistemas expertos de gestión, *business intelligence* o aplicaciones de realidad aumentada.

La startup ganadora propone un proyecto personalizado para Renfe Viajeros basado en la creación de un modelo de predicción y optimización de la flota, acompañado de un sistema de visualización de datos temporales y datos futuros. El objetivo de este piloto es proporcionar una herramienta de ayuda en la toma de decisiones que ofrezca una optimización en las predicciones de escenarios, tomando como base el desarrollo y utilización de algoritmos avanzados de inteligencia artificial como *Machine Learning* o *Deep Learning.*

II Convocatoria Premios Antena de TrenLab Mataró

Antena TrenLab Mataró nace fruto de un convenio de colaboración, de tres años de duración, que se firmó en mayo de 2022 entre Renfe, el Ayuntamiento de Mataró y TecnoCampus.

Es el primer nodo territorial de la red de Antenas TrenLab que impulsa Renfe, un espacio de innovación abierta y emprendimiento en movilidad sostenible que se ubica en las instalaciones de TecnoCampus en Mataró donde se habilitaron oficinas exclusivamente para el desarrollo de los proyectos del programa de la Antena TrenLab. El objetivo es buscar sinergias entre el ecosistema emprendedor del parque tecnológico de Tecnocampus e integrar a la ciudadanía, a través del Ayuntamiento de Mataró, en esta iniciativa para crear '*living labs*'. Laboratorios de experimentación que involucran a todos los actores para el desarrollo de pruebas urbanas en el municipio que puedan favorecer la implantación de soluciones en movilidad.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Para materializar los objetivos del convenio, se convocan anualmente unos premios dotados con total de 150.000 euros, articulados en torno a cuatro desafíos:

- *Railway Station Experience*: enfocado en la búsqueda de soluciones que favorezcan la accesibilidad universal a las personas en un sentido amplio (más allá de la diversidad funcional, situación o condición). También pretende incentivar la intermodalidad entre territorios.
- *Customer happiness*: orientado a desarrollar soluciones que hagan posible la adecuación y adaptabilidad del transporte ferroviario a los diferentes usos y necesidades de movilidad, asegurando una atención continuada y en tiempo real en cualquier situación de la operativa diaria del servicio.
- *Safety Rail*: con este reto se pretende mejorar las condiciones de seguridad, especialmente desde la perspectiva de género, y promover actitudes cívicas entre los usuarios en relación con la infraestructura y las demás personas, favoreciendo un entorno de convivencia basado en la confianza.
- *Keep it open!*: con este desafío se buscan startups que puedan inspirar soluciones disruptivas que todavía no estén implementadas ampliamente en el sector ferroviario, basadas en nuevas tecnologías (metaverso, realidad virtual, robótica, etc.) o en tendencias (computación cuántica, drones, etc.).

Además de la dotación económica, las cuatro empresas ganadoras se beneficiarán de un proceso de aceleración de la solución durante seis meses, con la posibilidad de testear la solución propuesta en el entorno de Mataró y Maresme.

Startups ganadoras de la 2ª Convocatoria de Antena TrenLab Mataró

Railway Station Experience

iURBAN fue la ganadora del reto *Railway Station Experience*, con el proyecto denominado Cicerone, un asistente conectado al GPT que puede responder a información turística en 95 idiomas. En este caso se aplica la inteligencia generativa, para adaptarlo también a la movilidad, aprendiendo cómo son y qué necesitan los viajeros para acompañarlos en todo momento.

Reto Customer Happiness

App&Town Compagnon, ganadora del reto Customer Happiness. Busca ser el Google Maps de las personas que necesitan información precisa y adaptada a sus capacidades físicas o cognitivas, sobre orientación y navegación cuando viajan en transporte público. El proyecto explorará su tecnología también en entornos interiores como estaciones, por ejemplo.

Safety Rail

Mobility Seven, ganadora del reto *Safety Rail*. Se trata de un sistema que conecta a todas las ciudades en red para mejorar la sensación de seguridad ciudadana y urbana. Este proyecto quiere sumar su sistema al de Renfe para mejorar la seguridad en las redes ferroviarias, especialmente en situaciones de acoso y violencia de género en el transporte interterritorial.

Keep it open!

El reto *Keep it open!* se quedó desierto por no haber ninguna startup que presentara un proyecto lo suficientemente disruptivo y novedoso.

Renfe invierte en las startups Imotion Analytics y Visualfy

Con el objetivo de seguir explorando nuevas formas de colaboración con las startups y establecer sinergias en un contexto de exploración de nuevas tecnologías y nuevos modelos de negocio, captación de talento y de innovación, Renfe inició en 2023 la primera inversión de capital en una startup de su historia. Se seleccionó a Imotion Analytics tras un proceso intenso de evaluación, realizado en el primer semestre del 2022, de las empresas emergentes participantes en todas las convocatorias del TrenLab.

La operación supuso que Renfe adquiriese el 20% del capital de Imotion Analytics con una entrada en la compañía de forma gradual, una primera adquisición del 10% en marzo de 2023, y otra del 10% seis meses más tarde tras el logro de determinados hitos. De esta manera, Renfe forma parte del Órgano de Administración.

El potencial de la inversión radica en la tecnología que ha desarrollado Imotion Analytics. A través de un software de inteligencia artificial y de algoritmos propios es capaz de controlar en tiempo real el flujo de las afluencias y aforos – de forma segmentada por sexo y edad –, monitorear las emociones de las personas y contabilizar objetos. La compañía consigue los datos a través de las cámaras de videovigilancia instaladas en los espacios de sus clientes.

La segunda inversión aprobada por parte de Renfe en diciembre de 2023 se enmarca dentro de la ronda de financiación que puso en marcha Visualfy durante ese año, con un horizonte de financiación de 1,2 millones de euros con una valoración *pre-money* de 8,4 millones. Con esta ronda de inversión, Visualfy afronta un crecimiento orgánico y se consolida como una de las startups más importantes en el sector de la accesibilidad. La inversión por parte de Renfe sigue la misma estrategia gradual que con su primera inversión, comienza con una cuantía de 170 miles de euros ampliable en 6 meses a otros 170 miles (alrededor de un 3.5% en total).

Renfe firma un contrato de hasta un millón de euros con tres startups en la IV edición

Visualfy

La empresa Visualfy, ganadora del reto de Accesibilidad de la IV convocatoria programa TrenLab, desarrolló un sistema que se basa en el reconocimiento de sonidos y capaz de detectar cualquier alerta, como una alarma de incendios o de evacuación, a través del envío de notificaciones visuales y sensoriales tanto a los *smartwach* y *smartband* de los clientes como a unas lámparas wifi instaladas en diferentes ubicaciones de la estación. Mediante un código de luces de colores, la App de Visualfy convierte los sonidos en colores y refuerza visualmente la información.

A partir del éxito de la prueba realizada en la estación de Sol, Visualfy formalizó en septiembre de 2023 un contrato con Renfe Viajeros para implementar su solución en otras 25 estaciones. En una primera fase, que se iniciará a principios de 2024, tendrá una duración de tres meses durante la cual se llevarán a cabo las integraciones necesarias con el sistema de balizas y con la App de Renfe. En la segunda fase, se prolongará a lo largo de 18 meses en la que se instalará el hardware en los edificios, se crearán los modelos de IA, se configurarán las alertas, se formará a los trabajadores implicados y se realizarán las pruebas necesarias antes de que el sistema pase a producción.

Greemko

La startup Greemko Sistemas y Gestión Ambiental fue la ganadora del reto de la IV convocatoria 'Proyecto para soluciones sostenibles'. El contrato firmado en septiembre de 2023, por un importe de cerca de un millón de euros consiste en la implementación de un sistema para la medición y gestión de la huella de carbono que generan las operaciones del grupo, tanto en la Entidad Pública Empresarial (EPE) Renfe como sus Sociedades Mercantiles.

El objetivo del proyecto es disponer de los medios y el asesoramiento especializado necesarios para abordar la implantación de un sistema digitalizado para la medición y gestión de la huella de carbono de las operaciones de la empresa como primer paso para su reducción. Por lo tanto, el punto de partida será la realización de un análisis exhaustivo de las fuentes de emisión de la compañía, en especial las emisiones indirectas que se producen como consecuencia de la generación de la energía eléctrica o térmica en las instalaciones de terceros comprada y consumida por la actividad de la empresa.

Limmat M&M

La startup Limmat fue la ganadora en la IV edición del reto 'Mantenimiento ferroviario del futuro'.

El objetivo del contrato firmado en abril de 2023, con Renfe Fabricación y Mantenimiento, por un importe de un millón de euros, es el desarrollo e implementación de una solución software para la monitorización de las Bases de Mantenimiento de Fuencarral y Santa Catalina, en Madrid. Con esta gestión se persigue mejorar la agilidad y eficiencia de los procesos para la toma de decisiones, aportando una ventaja competitiva y un valor diferencial a la empresa a través de la implantación de la plataforma IMANT+.

En concreto, las funcionalidades que contempla el desarrollo de la plataforma IMANT+ son: la monitorización y geolocalización de equipos que sean críticos dentro del taller como los túneles de lavado o los tornos del foso, el control automatizado del uso de las instalaciones y servicios prestados en las Bases de Mantenimiento de Alta Velocidad a todos los operadores ferroviarios, el control y eficiencia de consumos, la optimización de la capacidad disponible de los talleres, la mejora de la seguridad en la circulación y un puesto de mando centralizado.

Primer Tren de la inversión

En colaboración con Al Andalus Innovation Venture, el evento de referencia de innovación del sur de España reunió en un mismo tren a una selección de startups de diferentes ediciones de TrenLab y a los inversores más relevantes del panorama emprendedor e innovador del país.

Este 'Primer Tren de la Inversión' se ha llevado a cabo en uno de los coches de AVE Madrid-Sevilla. Durante el viaje, los emprendedores han contado con un tiempo específico para exponer los desarrollos en los que trabajan sus startups ante los asistentes. Después, los inversores han podido conversar con el líder y el equipo emprendedor de cada startup para profundizar en sus ideas de negocio.

En el evento se ha contado con la participación de los representantes de startups de diferentes convocatorias de TrenLab: I-motion Analytics, ADDvance Manufacturing Technologies, Visualfy y GreeMko, además de Wipass, una de las startup ganadora del primer Premio Antena TrenLab.

Reconocimiento a Renfe por su programa TrenLab

Renfe ha sido premiada doblemente durante 2023, por su programa de innovación abierta TrenLab.

En mayo recibió el galardón a la Empresa 360 grados - 'Tecnología Digital' en la I Edición de los Premios Tecnología Social, organizados por Fundación Tecnología Social (FUNTESO) y ECIJA, con la participación de la Universidad Politécnica de Madrid y ECIJA Advisory. Los Premios de Tecnología Social tienen como finalidad proyectar el concepto de tecnología social entendida como el conjunto de técnicas, habilidades, métodos y procesos utilizados en el desarrollo y/o la producción de bienes o servicios; o bien, el logro de objetivos de investigación destinados a solucionar, prever o mejorar distintos escenarios de impacto social, empresarial o del entorno contextual.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En diciembre ganó el premio 'Corporate destacado del año' en la IX Edición de los premios BIGBAN, que otorga el BIGBAN Investors Congress, celebrado en el Palau de les Arts Reina Sofía de Valencia.

Los premios BIGBAN nacieron con el ánimo de dar visibilidad, transparencia y dotar de excelencia al ecosistema inversor. Se desarrollan en dos fases, una previa nominación de tres candidatos por un comité experto y una posterior votación abierta del ecosistema innovador que selecciona al ganador de cada una de las categorías.

BIGBAN Investors Congress es un evento de inversión privada con el objetivo de crear un punto de encuentro entre los principales actores del ecosistema inversor, como Business Angels empresarios, Family Offices, Corporates y VC's.

Talleres inteligentes

Renfe construirá un Taller Inteligente en la Base de Mantenimiento de Madrid-Norte Fuencarral y Madrid-Sur Santa Catalina, dentro del marco de contratación definido por el Concurso de proyectos IV Convocatoria de TrenLab, con un importe de un millón de euros. El objetivo es el desarrollo e implementación de una solución software basada en componentes y servicios de Azure Cloud para llevar a cabo la monitorización de estos complejos.

El proceso de implementación de los talleres lo llevará a cabo Renfe Fabricación y Mantenimiento junto con la empresa LIMMAT M&M, ganadora del concurso TrenLab. Con esta gestión se persigue mejorar la agilidad y eficiencia de los procesos para la toma de decisiones, aportando una ventaja competitiva y un valor diferencial a la empresa a través de la implantación de la plataforma IMANT+.

En concreto, las funcionalidades que contempla el desarrollo de la plataforma IMANT+ son: la monitorización y geolocalización de equipos críticos dentro del taller como los túneles de lavado o los tornos del foso, el control automatizado del uso de las instalaciones y servicios prestados en las Bases de Mantenimiento de Alta Velocidad a todos los operadores ferroviarios, el control y eficiencia de consumos, la optimización de la capacidad disponible de los talleres, la mejora de la seguridad en la circulación y un puesto de mando centralizado.

5.4. Datathon. Primer maratón interno de datos

Renfe celebró con éxito su primer Datathon interno, dedicado a impulsar la resolución de problemas, la colaboración entre los empleados participantes y la creatividad, con el fin de potenciar el valor de los datos del Grupo, el uso de la plataforma de información Única y el conocimiento de la analítica de negocio.

Un datathon o maratón de datos es una competición donde los participantes tuvieron que resolver de forma adecuada diferentes desafíos mediante la analítica y el uso de un conjunto de datos. Sin duda, es una excelente oportunidad para Renfe en descubrir nuevas fórmulas que aprovechan el volumen ingente de información que genera la empresa.



Este tipo de encuentros impulsan la cultura de colaboración y nuevas formas de trabajar entre las distintas direcciones de la compañía de una manera dinámica, divertida y diferente. Convirtiéndose en un foro ideal donde compartir conocimiento y potenciar una visión única de la información, para que desde una participación proactiva se puedan descubrir soluciones que potencien la eficiencia de los procesos de negocio.

5.5. Centro de Competencias Digitales

Renfe, dentro de su estrategia de transformación digital, internalización y eficiencia recogida en el Plan Estratégico 2019-2023, creó una red de Centro de Competencias Digitales (CCD) en España. Con estos centros se busca activar la eficiencia de servicios tecnológicos, acelerar la transformación digital, situar al Grupo en el conocimiento y aplicación de tecnologías digitales y contribuir al proceso de descentralización geográfica de las capacidades y recursos.

Los CCD están especializados en diferentes funciones: Miranda del Ebro, en gestión de aplicaciones; Alcázar de San Juan, se abordan proyectos de robótica e inteligencia artificial; el de Teruel, destinado al mantenimiento de infraestructuras; y los centros de Linares y de Mérida, específicos para la atención al cliente; y en 2023 se suma el nuevo CCD de Monforte de Lemos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El Centro de Competencias Digitales de Monforte de Lemos está especializado en Ciberseguridad. Será un Centro de Operaciones de Seguridad (SOC) ferroviario especializado en IT (Information Technology) + OT (Operational Technology) + IoT (Internet of things). Se espera que a largo plazo pueda ser la base para la creación y desarrollo de un Cluster Empresarial de Ciberseguridad aplicada al sector ferroviario europeo.

En los que se refiere a la generación de empleo los CCD han incorporado en plantillas a más de 400 personas, contribuyendo al empleo local en localidades de baja densidad demográfica a través de las plataformas de contratación laboral y con el apoyo de centros de enseñanzas locales, universitarios y de formación profesional.

5.6. Autopista ferroviaria de Mercancías

Renfe, Adif y la Autoridad Portuaria de Huelva firmaron un protocolo de actuación para la puesta en marcha de una Autopista Ferroviaria en ancho ibérico entre Huelva y Madrid, así como su prolongación futura hasta Zaragoza.

El objetivo del protocolo es impulsar el transporte eficiente de mercancías por ferrocarril, mediante la carga en el tren de semirremolques procedentes de la carretera, dotando así al Corredor Huelva-Madrid-Zaragoza, en ancho convencional, del máximo aprovechamiento ferroviario. Asimismo, se quiere contribuir a generar actividad económica para la explotación de las terminales intermodales en estos orígenes/destinos y potenciar la actividad logística y ferroviaria con las máximas garantías de seguridad y calidad de servicio.

Para ello, Adif realizará actuaciones relacionadas con los gálibos en túneles, pasos superiores, puentes, estaciones y elementos de electrificación para responder a las necesidades del transporte de semirremolques (tipo P400) sobre vagones tipo 'poche', previsto en el proyecto.

Renfe Mercancías, por su parte, dispondrá de vagones especializados para la carga de semirremolques en ancho ibérico que, inicialmente, realizarán tráficos diarios de ida y vuelta entre Huelva y Madrid. Este servicio empleará trenes eléctricos Cero Emisiones, ya que utilizan energía de tracción procedente de fuentes renovables.

Además, el proyecto requiere: terminales de carga con vías para el tratamiento del tren, una zona para el estacionamiento de semirremolques, y medios operativos para su traslado y carga/descarga de los vagones. En este sentido, la terminal de destino sería inicialmente la de Madrid Abroñigal, hasta finalizar las obras que Adif ejecutando en Madrid-Vicálvaro.

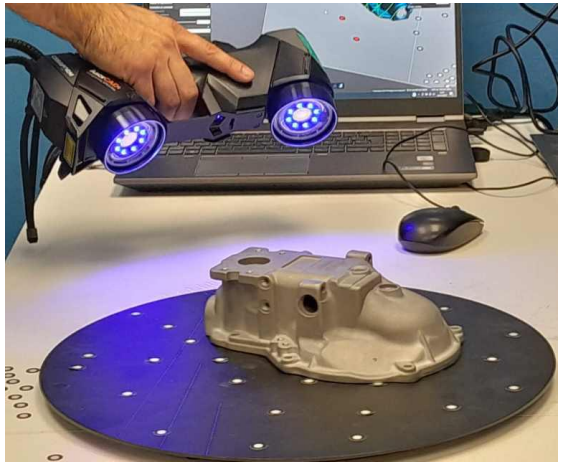
En cuanto a la terminal de origen, el Puerto de Huelva, dispone de instalaciones específicas ferroportuarias en las que se pueden efectuar operaciones al tren, así como la carga/descarga de UTI, de conformidad a las necesidades del operador Renfe Mercancías.

Las Autopistas Ferroviarias son servicios de transporte ferroviario de mercancías que transportan semirremolques, utilizando vagones especializados, provenientes de los barcos o camiones con el fin de incentivar el transporte intermodal para reducir la congestión y el impacto medioambiental.

El corredor Huelva-Madrid-Zaragoza, registra un elevado volumen de transporte de mercancías por carretera desde o hacia el Puerto de Huelva, procedente fundamentalmente de Canarias y otros destinos, o de la producción interna de la provincia de Huelva, con los consiguientes impactos ambientales, ruido y riesgos sobre la seguridad vial. Parte importante de este transporte proviene de la modalidad Ro-Ro procedente de las Autopistas del Mar (*Short Sea Shipping* o transporte marítimo de corta distancia), que es susceptible de continuar su recorrido por ferrocarril mediante los servicios de Autopista Ferroviaria.

Con la puesta en marcha de esta Autopista Ferroviaria, se aspira a incrementar la cuota del transporte ferroviario y su integración con otros modos de transporte, poniendo en valor los activos ferroviarios y portuarios y ofertando unas infraestructuras de calidad que den respuesta a las necesidades del sector del transporte y la logística. Este servicio supondrá, además, un importante ahorro, tanto en costes externos como en emisiones de GEI, promoviendo una movilidad más sostenible, inteligente, competitiva y segura.

5.7. Servicio de impresión 3D



En la Base de Mantenimiento Integral de Madrid se ha instalado este servicio de impresión 3D que tiene como objeto la fabricación aditiva o impresión 3D en el proceso productivo de Renfe Fabricación y Mantenimiento. Este proyecto se desarrolla en el marco del acuerdo que tiene Renfe Fabricación y Mantenimiento con Aitiip Centro Tecnológico.

El objetivo de este proyecto es ganar independencia a la hora de cubrir las necesidades de fabricación y suministro de piezas de recambio no esenciales para la seguridad de nuestra flota de trenes, ya que en ciertas ocasiones no se fabrican, implican mucha espera o tienen un alto coste económico. Esta tecnología permite incluso fabricar piezas mejoradas o material de utillaje, instrumentos y herramientas útiles en otras tareas de fabricación y mantenimiento.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El Centro Piloto de Impresión 3D e Ingeniería Inversa está alojado en las instalaciones de la BMI de Villaverde, Madrid, que coordina y desarrolla los trabajos para dar soporte a todos los centros de mantenimiento repartidos a lo largo de todo el país. Cualquier profesional puede ponerse en contacto directo con el centro

Mediante este servicio se da una respuesta rápida a las necesidades de piezas en el taller, como son la fabricación de componentes a partir de piezas físicas o de planos, y la fabricación de utillaje o prototipos de utillaje para su uso en los procesos productivos.

5.8. Sensores IoT de geoposicionamiento

Renfe Mercancías adjudicó, por 945.000 euros, a SEYS Medioambiente y D&A Innovate System Dispositivos el suministro e instalación del sistema de sensores Internet of Things (IoT) de geolocalización (GPS) para 222 locomotoras y 678 vagones, incluyendo medios y equipamiento de generación de energía renovable para su alimentación en el caso de que fuera necesario, así como una plataforma IoT para facilitar la gestión de la información procedente del material rodante.

La implantación del sistema, cuyo elemento fundamental es la instalación de GPS con control centralizado, va a redundar en el seguimiento de la mercancía que transportan los trenes de Renfe cuando traspasan fronteras o se encuentran en terminales, lo que permitirá al cliente conocer con exactitud la situación de su mercancía.

La información de localización se emitirá cada 5/10 minutos en el caso de las locomotoras. Los dispositivos o sensores funcionan mediante su conexión a la batería del equipo de tracción para dotarles de energía mientras esté en marcha.

En el caso del material rodante que necesite mayor demanda de electricidad, debido a su elevada capacidad de carga (MMC3E) o por su especialización para mercancías a temperatura controlada (MC3), se emitirá información de localización entre 4 y 6 veces al día. De tal manera que se minimice el consumo de energía y se maximice el ciclo de vida de los nodos IoT instalados, para que su reemplazo coincida con los ciclos de mantenimiento de los vagones.

La trazabilidad del parque, además de aportar valor a los clientes, permite agilizar la gestión de la flota al tener identificada la posición de los vagones y locomotoras dentro de sus instalaciones. De esta forma, se mejora el control de los planes de mantenimiento del material ya que permite contabilizar con exactitud los kilómetros recorridos tanto dentro como fuera de la península y, así, hacer una buena gestión del mantenimiento preventivo y del correctivo en caso de incidencias.

Europe's Rail Joint Undertaking

Durante este año, se han puesto en marcha los proyectos de las principales áreas emblemáticas, denominados *Flagship Project* (FP). En diciembre de 2022, se iniciaron los trabajos administrativo y jurídico a nivel europeo, nivel membresía y nivel interno del Grupo Renfe, para el estudio de los acuerdos y convenios inter-entidades que se materializaron con su firma en 2023, en los que participa Renfe Operadora y el resto de las Sociedades Mercantiles.

Asimismo, también se han establecido los Acuerdos Intra-Grupo entre Renfe Operadora y las sociedades de Renfe Mercancías y Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Los diferentes equipos de Renfe Operadora y las sociedades de Renfe Mercancías, Renfe Viajeros y Renfe Fabricación y Mantenimiento, han trabajado en 6 grandes áreas emblemáticas, quedando descartada la participación en el área nº 7 desestimada por la Membresía.

La participación de Renfe en los Proyectos Emblemáticos o *Flagship Projects* es la siguiente:

FSA	Acrónimo	Descripción	Nº paquetes de trabajo
FSA1+TT	MOTIONAL	Mobility ManagemenTMultImodal envirOment aNd digitAl enabLers	17
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	26
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	8
FSA6	FutuRe	Future	3

Durante este año, la participación medida en horas/persona, del total de todas las Sociedades Renfe y Renfe Operadora ha sido de 7.017 horas.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6. INTERNACIO-NALIZACIÓN



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: D... O NMF4... 5D3DGVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6. Internacionalización

En 2023, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible junto al Ministerio de Hacienda, autorizó al Grupo Renfe para crear la nueva sociedad mercantil estatal denominada Renfe Proyectos Internacionales SME, S.A.

La nueva sociedad se encargará de desarrollar el negocio internacional de la compañía a través del acceso a nuevos mercados y gestionando aquellos proyectos internacionales que se encuentran en fase de implementación. Además, desarrollará las actividades de Relaciones Internacionales del Grupo Renfe, así como la colaboración en relaciones bilaterales de carácter más institucional. La Oficina de Renfe en Bruselas queda integrada igualmente en Renfe Proyectos Internacionales. De este modo, inicia su actividad la quinta sociedad del grupo, clave para el cumplimiento de uno de los objetivos estratégicos de primer nivel de la compañía: posicionarse como operador de referencia en terceros países y consolidar el negocio internacional para que llegue a representar el 10% de los ingresos totales de la organización.

La Sociedad Renfe Proyectos Internacionales nace con unos fondos propios de 9,1 millones de euros, los cuales se han materializado con una aportación dineraria de 1 millón de euros y una aportación no dineraria de 8,1 millones de euros. Esta aportación no dineraria procede de la valoración del cien por cien de las acciones de Renfe of America, LLC, y del 50% del capital de Leo Express Global.

Los principales proyectos en los que la Sociedad está trabajando en este momento: Haramain Highspeed Railway en Arabia Saudí, Tren Maya de México, Rail Báltica, la operación de la Línea del Danubio en Eslovaquia a través de Leo Express, y la Alta Velocidad directa entre España y Portugal (Vigo-Oporto), así como entre España y Francia inaugurada en 2023.

6.1. Alta Velocidad en Francia

En el verano de 2023, Renfe Viajeros ha comenzado a operar servicios directos de Alta Velocidad entre Barcelona y Lyon y también entre Madrid y Marsella, lo que ha supuesto un hito para la compañía por ser la primera vez que un maquinista español circula en operaciones comerciales más allá de Perpiñán.

El objetivo a corto plazo de Renfe es convertirse en operador de referencia en el mercado ferroviario francés, para lo cual tiene que obtener el Certificado de Seguridad que le permita extender sus operaciones AVE a otros corredores como el Lyon-París, ofrecer nuevas conexiones internacionales y operar sus servicios en Francia como prestador de servicios públicos.

Más allá de la conexión internacional, Renfe llega a Francia para competir en el mercado doméstico con sus conexiones entre diez destinos franceses. Además, la compañía llega a Francia con todos los atributos de su producto estrella: AVE (confort, puntualidad y calidad de servicios al cliente), y con atributos añadidos como la conexión wifi y entretenimiento a bordo, la restauración, política de equipaje y un sistema de precios flexible.

Para poder operar en Francia, la compañía ha completado la inscripción de la sucursal en Lyon en el registro mercantil de Francia. La nueva sucursal de Renfe está ubicada junto en la Estación Lyon Part Dieu y tiene permiso de la autoridad francesa para iniciar su actividad comercial de manera inminente.

La apertura de esta sucursal es un paso clave para la plena operación de Renfe en este país. Según recoge el registro mercantil de Lyon, Renfe está inscrita para 'la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, tanto a nivel nacional como internacional, la intermediación en la prestación de cualquier servicio turístico, la organización, prestación y/o comercialización de viajes combinados o paquetes turísticos, paquetes de viaje o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarios o relacionados con el transporte ferroviario'.



Así, el pasado 21 de junio, Renfe puso a la venta los billetes de AVE en Francia. La venta de billetes comenzó con una campaña de lanzamiento para posicionarse y competir dentro del mercado francés: viajes en AVE por valor de 9 euros. Esto permitió a los viajeros conocer la alta velocidad española entre destinos como Lyon, Marsella, Montpellier, Aviñón, Béziers, Aix-en-Provence o Narbona.

Además, el AVE Barcelona-Lyon se estrenó el 13 de julio con motivo de una de las festividades más importantes en Francia, la conmemoración al día siguiente de la Fiesta Nacional. De esta

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

manera, se celebra que los servicios AVE recuperan la conexión directa de Lyon y Marsella con España. La campaña de lanzamiento de las rutas internacionales se estrenó con dos precios: 19 euros para viajar desde Montpellier o Narbona hasta Barcelona, Zaragoza o Madrid, y 29 euros para la ruta completa desde Marsella y Lyon a España.

El 28 de julio, se inauguró la conexión Madrid-Barcelona-Marsella. Con el inicio de esta, Renfe completa su primer despliegue operativo en Francia con sus trenes AVE que han permitido conectar ciudades tan importantes como Marsella y Lyon, pero también Montpellier, Narbona, Aix-en-Provence o Aviñón. El siguiente objetivo será llegar hasta París y competir como operador de referencia en las tres principales ciudades francesas.

Renfe cierra 2023 con cuatro servicios diarios AVE consolidados, que unen España (Madrid, Zaragoza y Barcelona) con Francia (Lyon y Marsella), mediante una oferta de 9.000 plazas semanales que conectan 16 estaciones.

En sólo cinco meses la compañía ha conseguido estabilizar las operaciones en una nueva infraestructura de bastante complejidad, dar a conocer entre el público francés la marca AVE, establecer un sistema dinámico de precios que garantice la sostenibilidad del servicio y transportar a más de 250.000 viajeros, con una ocupación media por encima del 80 por ciento y el cartel de 'tren completo' en fechas clave.

Gracias al buen trabajo realizado por la compañía la Cámara de Comercio Hispano-Francesa ha reconocido a Renfe como la Empresa Española del año.

6.2. Haramain Highspeed Railway

El tren de Alta Velocidad Haramain, que une las ciudades saudíes de La Meca y Medina, cumple seis años desde que empezó a circular en pruebas, el 31 de diciembre de 2017. Haramain consta de un trazado de 450 kilómetros que une, además de La Meca y Medina, las estaciones de Yeda Central Al-Sulaymaniyah, King Abdulaziz International Airport y King Abdullah Economic City.

Al Shoula es el consorcio hispano-saudí (con 12 empresas españolas y 2 saudíes) que resultó adjudicatario de la Fase 2 del proyecto (construcción y explotación) del Proyecto Haramain. Nuestra empresa, a través de Renfe KSA como principal accionista, tiene entre sus responsabilidades: aportar personal de conducción a trenes, así como gestionar, comercializar y prestar servicios a viajeros.

2023 cierra el año con la mayor oferta desde el inicio de su operación comercial: 6,97 millones de viajeros lo que supone un incremento del 90% con respecto a 2022 (3,67 millones) y el mayor registro anual desde que arrancó su actividad comercial, el 11 de octubre de 2018. En total, Haramain High-Speed Railway prestó en 2023: 24.533 servicios comerciales, un 61% más que en 2022, y la puntualidad alcanzó el 97%, ocho décimas más que el año anterior.

Los datos más positivos del año se registraron durante los periodos de Ramadán y Hach (peregrinación mayor), gracias a los programas especiales diseñados para responder a las necesidades de movilidad vinculadas con las peregrinaciones hacia La Meca y Medina. Así, el récord de reservas mensual correspondió al mes de abril, con más de 825.000 viajeros.

En cuanto al número de frecuencias, el pasado 25 de junio de 2023, se registró la mayor oferta diaria de Haramain High-Speed Railway con motivo de la celebración del Hach (131 servicios). La puntualidad durante este día de mayor carga operativa fue prácticamente total: 99,24%.

Con un índice de satisfacción del 99%, los usuarios destacan la calidad del servicio al cliente tanto en estaciones como a bordo de los trenes, así como la precisión en los horarios de salida y llegada.



En 2023, en el evento organizado por la Saudi Railway Polytechnic (SRP), el Gobierno saudita otorgó a Renfe el reconocimiento por su labor de trasferencia de conocimiento a la juventud saudí y por su contribución al desarrollo del país dentro del consorcio Al Shoula.

En enero de 2023, se incorporó a las 34 primeras mujeres maquinistas de la historia del Reino. El proceso de selección de las maquinistas fue acogido con una gran expectación en el país y se recibieron más de 28.000 solicitudes para participar en las pruebas. La SRP, centro de enseñanza con el que Renfe colabora en la formación técnica de futuros maquinistas, tiene una gran relevancia dentro del Programa 'Saudi Vision 2030'. Este Programa es un marco estratégico para reducir la dependencia de Arabia Saudí del petróleo, diversificando su economía y desarrollando sectores como el de infraestructura especialmente la ferroviaria. Por lo cual, el centro de enseñanza adquiere un particular protagonismo por ser el único centro saudí especializado en la formación de personal técnico ferroviario, siendo uno de los pilares del programa mencionado la saudización de puestos de relevancia y valor añadido dentro de la estructura empresarial del país. Hasta la fecha, la SRP ha llevado a cabo la formación teórica a 73 maquinistas de Renfe.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

6.3. Tren Maya

El Tren Maya es un proyecto prioritario del gobierno de México para el transporte de mercancías y viajeros, que tendrá un recorrido de 1.525 kilómetros, pasando por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán.



El Tren Maya es la aspiración más grande de infraestructura en el país y, para ello, desde los inicios, se ha contado con la experiencia de las principales empresas del ámbito ferroviario a nivel mundial, tal como Renfe.

Renfe, en consorcio con la empresa de ingeniería Ineco y la empresa alemana DB Engineering & Consulting, fue la adjudicataria en diciembre de 2020 del contrato para dar servicio durante tres años al desarrollo del Tren Maya en México por 461 millones de pesos.

Renfe es el 'Operador sombra' de la entidad contratante, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). El objetivo general del contrato es dar soporte al cliente en la implementación del proyecto, prestando apoyo durante el periodo de construcción y siendo responsable de la definición de los requisitos de la operación y de las labores de mantenimiento. En la última fase está supervisando la fabricación, entrega y puesta en marcha del material rodante y de todos los sistemas hasta la ejecución del servicio comercial.

En el marco de este proyecto, han surgido nuevas oportunidades en el país, como la formación realizada entre México y España por la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones (EPTCO) de Renfe, un programa formativo ad hoc de 850 horas para un total de 50 maquinistas y 30 controladores de tráfico entre el personal de Sedena, operador del Tren Maya. Para este mismo cliente final, se ha trabajado en un contrato para coordinar y ejecutar las pruebas preoperativas de los primeros trenes del proyecto en el último cuatrimestre de 2023.

Por último, en noviembre, Renfe, en consorcio con Ineco y Adofer, resultó adjudicatario del Contrato como Operador y Administrador Temprano del Tren Maya por un periodo de 3 años. Las actividades principales que se desarrollan son el acompañamiento, asesoramiento y transferencia de conocimiento para la operación y el mantenimiento a Sedena; la provisión de personal operativo hasta que el personal propio esté capacitado y el suministro de sistemas de gestión.

6.4. Leo Express



Renfe, a través de su participada Leo Express, ha conseguido hacerse con un contrato para operar una línea ferroviaria de 100 kilómetros en Eslovaquia, entre las ciudades de Bratislava, capital del país, y Komárno, en la frontera con Hungría. Este acuerdo fue suscrito con el Ministerio de Transportes eslovaco a finales de 2022.

El alcance de la concesión en Eslovaquia incluye: la operatividad, mantenimiento, distribución y venta de billetes durante 9 años para un servicio regional con una demanda estimada de 2,4 millones de viajeros al año. Renfe, que preparó la oferta en colaboración con Leo Express, ejecutó la operación de alquiler del material a través de la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario y ha participado activamente en el proceso de recepción, adaptación y autorización del parque de trenes, y los demás trámites necesarios para iniciar las operaciones. La flota, formada por 21 unidades regionales e interurbanas Coradia LINT 41 fabricadas por Alstom, son propiedad de Alpha Trains Europe y se adaptan de forma excelente a las necesidades del servicio.

Este contrato fue la primera adjudicación de una concesión de operación de un Servicio Público en otro país de la UE en la que Renfe ha participado desde el inicio. Sin embargo, esta no es su primera experiencia europea de este tipo, ya de que, desde su entrada en el capital de Leo Express en 2021, Renfe participa en la operación de un contrato de OSP en la región checa de Pardubice.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La operación de este servicio regional se estrenó el pasado 10 de diciembre, y cuenta con más de 30 conexiones diarias que incrementarán la fiabilidad y calidad del viaje en esta línea, ofreciendo una mejor experiencia al viajero tanto en su movilidad cotidiana como en desplazamientos puntuales por interés turístico de la zona. Adicionalmente, Leo Express opera servicios de Larga Distancia que conectan la capital de la República Checa, Praga, con distintas ciudades en países limítrofes tales como Cracovia, Polonia, o Košice en Eslovaquia. Estos servicios se prestan con 5 trenes Stadler Flirt equipados con 5 coches, cuyas características dotan al operador checo de ventajas competitivas frente al resto de competidores, ya que ofrecen al cliente una experiencia única en términos de accesibilidad, confort y servicios a bordo. Estas conexiones se completan con lanzaderas de autobús que permiten llegar hasta ciudades como Mukáchevo, en Ucrania.

Desde el pasado mes de diciembre, Renfe y Leo Express han suscrito un acuerdo de publicidad por el cual la marca Renfe adquiere presencia en distintos soportes de comunicación. Así, el material rodante del operador checo luce el '*Powered by Renfe*', endoso que el Grupo tiene previsto utilizar en aquellos proyectos para la prestación de servicios en colaboración con otros operadores. Esta estrategia permitirá mantener las ventajas de contar con un socio local a nivel comercial y al mismo tiempo expandir el conocimiento de la marca Renfe ajustándose a distintos modelos de participación en proyectos internacionales. Adicionalmente, Renfe ganará presencia en otros medios como la prensa escrita y soportes digitales.

6.5. Texas central

Durante 2023 se ha mantenido la colaboración con Texas Central para lograr la puesta en marcha del proyecto, que ha optado a diferentes convocatorias para la concesión de fondos federales.

6.6. Alta velocidad Rail Baltica

El consorcio integrado por Renfe, la empresa española de ingeniería Ineco y la alemana DB Engineering & Consulting, resultó el adjudicatario del contrato para prestar servicios como 'operador sombra' del proyecto ferroviario de altas prestaciones Rail Baltica, promovido por Estonia, Letonia y Lituania. Tras la firma del contrato en Riga, el pasado 28 de agosto de 2022, los trabajos comenzaron el 27 de octubre del mismo año.

Como 'operador sombra', el consorcio participado por Renfe apoyará a Rail Baltica durante las fases de diseño y construcción, y será responsable de la definición de los requisitos de operación y mantenimiento.

Durante 2023, el proyecto avanza conforme a lo previsto, han presentado la mayor parte de los entregables asociados a las órdenes de trabajo recibidas del cliente y se sigue trabajando para que las operaciones den comienzo en 2030.



Rail Baltica es el proyecto ferroviario más importante que se está desarrollando en Europa, con una inversión de unos 5.800 millones de euros, cofinanciados al 85% por la Unión Europea.

El proyecto unirá las principales ciudades de los tres países mediante un tren de Alta Velocidad, con un recorrido de 870 kilómetros, que ofrecerá servicios de pasajeros y mercancías. La infraestructura quedará conectada a la red europea TEN-T.

6.7. Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile

En mayo de 2023 Renfe firmó un acuerdo de cooperación con la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) de Chile con el objeto de materializar futuras colaboraciones, tal y como se recoge en el Memorando de Entendimiento (MoU) suscrito entre el presidente, Raül Blanco, y el presidente de EFE, Eric Martin González.

Chile es un país de interés para la actividad internacional de Renfe, especialmente en el desarrollo de cooperaciones orientadas al negocio de viajeros, a la operación ferroviaria y al alquiler, a la venta de material rodante y a la fabricación y mantenimiento de este.

Con este tipo de colaboraciones, EFE Chile refuerza su apuesta por el ferrocarril como medio de transporte sostenible impulsando el servicio de ferrocarril para viajeros en un ambicioso objetivo de mejora del sistema de transporte ferroviario del país.

El MoU suscrito entre ambas empresas recoge, entre otras, la colaboración en las siguientes áreas:

- Elaboración de estudios de demanda y/o planes de factibilidad para la implantación de nuevas rutas ferroviarias.
- Alquiler y venta de material rodante.
- Planificación, diseño, comercialización, gestión, explotación, operación y mantenimiento de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías.
- Formación y capacitación técnica del personal ferroviario.

El acuerdo es de especial relevancia para incentivar una primera vía de colaboración a través de un contrato de alquiler de trenes de viajeros inicialmente de tracción diésel y, posteriormente, de tracción eléctrica. Adicionalmente se podría incluir el alquiler o venta de piezas de parque y de equipamiento específico para el mantenimiento de los trenes.

6.8. Proyectos con Comboios de Portugal

Renfe mantiene su colaboración con Comboios de Portugal (CP) para la prestación de servicios internacionales de viajeros entre los dos países.

Durante 2022, se creó una conexión garantizada entre Madrid y Lisboa mediante el enlace de dos trenes en la estación de Badajoz.

La colaboración entre ambas empresas ferroviarias hace posible aprovechar las sinergias de dos servicios ya existentes para facilitar al viajero una conexión Madrid-Lisboa, vía Badajoz, incluyendo a los usuarios de estaciones intermedias, tanto de Extremadura como del otro lado de la frontera.

Los billetes se comercializan de manera independiente, con el trabajo conjunto de ambas operadoras para coordinar los servicios nacionales de cada empresa y facilitar las conexiones en los puntos transfronterizos, incluyendo la futura comercialización de los trenes mediante la venta de billetes combinados.

En 2023, se ha venido trabajando en el inicio de las gestiones necesarias para la solicitud y obtención del Certificado de Seguridad (CSU) en Portugal.

6.9. Relaciones Internacionales y Colaboración Institucional

Renfe es socia de las principales asociaciones internacionales ferroviarias y de transporte público (UIC, CER, CIT, UITP y Alaf) y cuenta con una oficina permanente en Bruselas para las relaciones de proximidad con asociaciones y las instituciones europeas, que ha desarrollado una intensa actividad a lo largo de todo 2023.

Durante este año, Renfe fue uno de los patrocinadores del congreso mundial bianual de la UITP, denominado Global Public Transport Summit 2023, celebrado en junio en Barcelona, el evento de mayor alcance mundial para el sector de la movilidad y transporte público.

En diciembre, Renfe acogió la visita de una delegación de Azerbaiyán, junto con Adif y Puertos del Estado, para personal de la empresa ADY (Ferrocarriles de Azerbaiyán) y del Puerto de Bakú, con el tema 'Reforzar el capital humano de las mujeres para mejorar su incorporación en el mercado laboral en Azerbaiyán'.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.
PERSONAS



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNDE4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7. Personas

La gestión de las personas es uno de los elementos esenciales de la estrategia del Grupo Renfe. Sus principales impactos laborales están relacionados con la calidad y estabilidad del empleo, la formación y desarrollo profesional, la atracción y retención del talento, la diversidad y la igualdad, así como la salud y seguridad laboral.

7.1. La plantilla de Renfe

El alcance de la información sobre la plantilla contempla a todas las personas que forman el Grupo Renfe, no excluyendo a ninguna de ningún apartado.

Renfe contaba a 31 de diciembre con 15.872 empleados, 15.084 en España y 788 trabajadores internacionales en diversos países del mundo donde Renfe mantiene actividad ferroviaria.

Plantilla por sexo

	Hombres			Mujeres		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Total	12.015	12.822	12.505	2.475	3.260	3.367
%	82,92%	79,73%	78,79%	17,08%	20,27%	21,21%

Plantilla por países

	2021	2022	2023
España	13.911	15.403	15.084
Arabia Saudita	572	671	774
EE. UU. (Texas)	4	4	2
Francia	1	-	2
Bélgica	-	1	1
México	2	3	9
Total	14.490	16.082	15.872

La distribución de la plantilla está formada por un 78,79% de hombres y en un 21,21% de mujeres, manteniendo un ascenso en el porcentaje de mujeres de alrededor de un 2% por año.

Plantilla media por sexo

	2021	2022	2023	% de variación 2023 vs 2022
Mujer	2.386	2.933	3.356	14,41
Hombre	12.198	12.697	12.705	0,07
Total	14.584	15.630	16.061	2,76

En la segmentación de la plantilla por edad se observa que el mayor número de profesionales se encuentra en el intervalo de edad comprendido entre los 35 y 55 años, siendo la edad media de la plantilla de 44,62 años.

Plantilla por edad

	2021	2022	2023
< 35 años	3.497	4.281	4.380
35-55 años	4.599	5.811	6.244
> 55 años	6.394	5.990	5.248
Total	14.490	16.082	15.872

Plantilla del Grupo Renfe (EPE + Sociedades)

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
EPE Renfe Operadora	495	931	602	985	655	995
Renfe Viajeros SME, S.A.	1.572	7.586	2.219	8.117	2242	7760
Renfe Mercancías SME, S.A.	99	810	123	814	128	810
Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.	3	4	3	3	3	5
Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A.	306	2.684	313	2.903	325	2.906
Renfe Proyectos Internacionales SME, S.A.	-	-	-	-	14	29
Total	2.475	12.015	3.260	12.822	3.367	12.505

Plantilla por edad y grupos profesionales

	< 35 años	35-55 años	> 55 años
Estructura de Dirección	35	535	592
Estructura de Apoyo	188	546	379
Conducción	1993	2563	1236
Comercial	1306	1539	1627
Administración y Gestión	90	121	490
Talleres	768	940	924
Total	4380	6244	5248

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Plantilla por sexo y categoría profesional

	Hombres			Mujeres		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Estructura de Dirección	717	770	819	264	307	343
Estructura de Apoyo	622	623	662	305	340	451
Conducción	4.946	5.211	5266	311	439	526
Comercial	2.702	2.959	2883	964	1.485	1589
Administración y Gestión	772	756	378	499	548	323
Talleres	2.256	2.503	2497	132	141	135
Total	12.015	12.822	12.505	2.475	3.260	3.367

Distribución de la Estructura de Dirección por edad y sexo

	< 35 años	35 a 55 años	> 55 años	Total
Mujer	14	241	88	343
Hombre	21	294	504	819
Total	35	535	592	1162

Personas con discapacidad

	2022		2023	
	Número de personas	%	Número de personas	%
Mujer	39	1,20 %	43	1,28%
Hombre	190	1,48 %	175	1,40%
Total	229	1,42 %	218	1,37%

La actividad desarrollada por el Grupo Renfe, en la que el 36,49% de los efectivos pertenecen al colectivo de conducción, cuyos niveles de capacidad psicofísica, establecidos en la Orden FOM 2872/2010 son muy exigentes y no posibilitan la reserva de puestos para personas con discapacidad, supone encontrarnos en el límite del cumplimiento de lo que establece la ley.

En este sentido, al concurrir causas de excepcionalidad a la obligación de incorporar en determinados colectivos y funciones personas con discapacidad, Renfe contrata con Centros Especiales de Empleo la prestación de servicios ajenos y accesorios a la actividad normal de la empresa.

Por otra parte, desde hace unos años se viene desarrollando el Plan Director de las oficinas de Renfe, acondicionado los espacios de trabajo con el objetivo de disponer de unas instalaciones completamente accesibles para todas las personas, más sostenibles y eficientes energéticamente, con reformas integrales en operaciones de agrupación de oficinas en todo el territorio, a la par que se eliminan las barreras arquitectónicas que puntualmente se ponen de manifiesto.

Distribución de la contratación

En 2023 el 95,32% de los contratos laborales en Renfe han sido indefinidos, 15.129 personas, y solo el 4,68% han sido contratos temporales, 743 personas.

El tipo de jornada para la gran mayoría de la plantilla es jornada completa. El número de personas trabajadoras con jornada completa es de 14.919 y 953 a tiempo parcial.

Distribución empleados por tipo de contrato, jornada y sexo

	Mujeres	Hombres
Contrato indefinido	3.095	12.034
Contrato temporal	272	471
Jornada completa	3.153	11.766
Jornada parcial	214	739

Número de personas trabajadoras por tipo de contrato

	A tiempo completo			A tiempo parcial			Total		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Indefinidos	12.950	13.898	14.176	923	951	953	13.873	14.849	15.129
Temporales	617	1.233	743	-	-	-	617	1.233	743
Total	13.567	15.131	14.919	923	951	953	14.490	16.082	15.872

Número de contratos por sexo

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Mujer	2.580	2.881	198	214	2.778	3.095	482	272	-	-	482	272
Hombre	11.318	11.295	753	739	12.071	12.034	751	471	-	-	751	471

Total	13.898	14.176	951	953	14.849	15.129	1.233	743	-	-	1.233	743

Número de contratos por edad

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
< 35 años	3.415	3720	15	11	3.430	3.731	851	649	-	-	851	649
35-55 años	5.361	6.078	77	73	5.438	6.151	373	93	.	-	373	93
> 55 años	5.122	4.378	859	869	5.132	5.247	9	1	.	-	9	1
Total	13.898	14.176	951	953	14.849	15.129	1.233	743	.	-	1.233	743

Número de contratos por grupo profesional

	Contrato indefinido						Contrato temporal					
	A tiempo completo		A tiempo parcial		Total		A tiempo completo		A tiempo parcial		Total	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Estructura de Dirección	1.034	1106	43	41	1.077	1.147	-	15	-	-	-	15
Estructura de Apoyo	903	1049	59	63	962	1.112	1	1	-	-	1	1
Conducción	5.460	5636	33	32	5.493	5.668	157	124	-	-	157	124
Comercial	3.507	3534	450	438	3.957	3.972	487	500	-	-	487	500
Administración y Gestión	600	497	117	102	717	599	587	102	-	-	587	102
Talleres	2.394	2354	249	277	2.643	2.631	1	1	-	-	1	1
Total	13.898	14176	951	953	14.849	15.129	1.233	743	-	-	1.233	743

Solo el 4,68% de los profesionales tienen contrato temporal lo que refleja la estabilidad de la plantilla del Grupo Renfe.

Profesionales con posibilidad de acceso a la jubilación en los próximos años por grupo profesional

	Jubilación próximos 5 años		Jubilación próximos 10 años	
	2022	2023	2022	2023
Estructura de Dirección	1,80%	2,12%	3,68%	3,87%
Estructura de Apoyo	1,34%	1,35%	2,55%	2,55%
Conducción	2,31%	2,37%	9,87%	8,04%
Comercial	7,93%	6,67%	12,51%	10,79%
Administración y Gestión	1,92%	1,83%	3,67%	3,22%
Talleres	3,67%	3,28%	7,67%	5,99%

Renfe está inmersa en un programa de renovación del personal; para lo cual ha analizado los puestos y las funciones clave de cada área y Sociedad con el fin de cubrir las necesidades existentes a través del Programa de Transmisión del Conocimiento y el Programa de Reposición de Equipos.

En este año, dentro del Plan de Empleo de Renfe, se han incorporado a la compañía 1.182 personas, de las cuales 36 como operadores comerciales, 420 maquinistas, 351 operadores de talleres, 95 técnicos y mandos intermedios y 250 cuadros de servicios del proyecto Haramain.

Nuevas contrataciones

	2021	2022	2023
Nuevas contrataciones	1.235	2.963	1.182

Contrataciones por sexo y edad

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	173	604	777
35-55 años	81	315	396
> 55 años	4	5	9
Total	258	924	1.182

En lo que se refiere al Plan de Desvinculaciones de 2023, se han producido 696 bajas voluntarias. En cuanto al Plan de Jubilaciones Parciales 2023, han accedido 390 personas trabajadoras.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Finalizaciones de la relación laboral

	2021	2022	2023
Desvinculaciones voluntarias	701	678	696
Jubilación	270	391	442
Finalización de contrato	56	189	161
Despido	9	3	1
Baja voluntaria	38	64	62
Fallecimiento / Incapacidad	67	45	31
Total	1.141	1.370	1.393

Finalizaciones de la relación laboral por sexo

	2021	2022	2023
Mujer	85	151	165
Hombre	1.056	1.219	1.228

Excedencias laborales

	2021	2022	2023
Excedencia a empresa participada (*)	3	7	3
Excedencia voluntaria	6	16	22
Excedencia forzosa	3	2	2
Total	12	25	27

(*) Entidades que no están dentro del alcance del EINF

Despidos

		2021	2022	2023
Sexo	Mujeres	-	-	1
	Hombres	9	3	-
Edad	< 35 años	6	-	-
	35-55 años	1	2	1
	> 55 años	2	1	-
Categoría profesional	Estructura de Dirección	2	-	-
	Estructura de Apoyo	-	-	-
	Conducción	1	2	-
	Comercial	5	1	1
	Administración y Gestión	1	-	-
	Talleres	-	-	-

En Renfe la baja rotación de personal indica que las personas que trabajan en la compañía están satisfechas. La tasa de rotación de la plantilla en 2023 fue tan solo del 8,11%.

Tasa de rotación por segmento de sexo y edad (*)

	Mujeres	Hombres	Total
< 35 años	10,58%	10,67%	10,64%
35-55 años	3,96%	4,13%	4,09%
> 55 años	5,99%	11,13%	10,40%
Total	6,54%	8,52%	8,11%

Índice de rotación de la plantilla (*)

	2021	2022	2023
Mujer	8,49	18,56	6,54
Hombre	8,15	12,87	8,52

(*) Para el cálculo de la tasa y el índice de rotación se ha tenido en cuenta el promedio de trabajadores de 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Absentismo laboral

Horas (*)	2021	2022	2023
Mujer	542.756	626.948	706.939
Hombre	2.137.876	2.224.095	2.080.039

(*) Estimación de las horas realizada conforme al promedio de jornada diaria establecida en el III Convenio Colectivo del Grupo Renfe

Tasa de absentismo y jornadas perdidas

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Ratio de absentismo por accidente laboral (*)	1,22	1,15	0,75	0,76	0,42	0,40
Jornadas perdidas por accidente laboral (*)	9.591	45.794	7.260	31.799	4.580	16.596

(*) Estos datos incluyen el absentismo generado por la COVID-19.

El tiempo medio de permanencia en Renfe es de 16,49 años. Cabe destacar que más del 33,01% llevan más de 25 años en la compañía.

Antigüedad media en Renfe

	Personas
Menos de 10 años en la compañía	9.035
Entre 10 y 19 años en la compañía	1.481
Entre 20 y 29 años en la compañía	146
Entre 30 y 40 años en la compañía	2.372
Más de 40 años en la compañía	2.838

7.2. Liderazgo y talento

La gestión de las personas constituye uno de los elementos clave de la estrategia del Grupo Renfe, uno de los grupos públicos con mayores dimensiones y capital humano. Sus principales impactos laborales están relacionados con la calidad y estabilidad del empleo, la formación y desarrollo profesional, la atracción y retención del talento, la igualdad y la salud y seguridad laboral.

2023 ha sido el año en la que la modalidad de trabajo presencial de la plantilla en su horario habitual ha sido compatible con la modalidad de teletrabajo de la que se benefician actualmente más de 1.500 trabajadores.

Modelo de liderazgo

El liderazgo en Renfe está basado en la visión, misión y valores de la compañía y regida por el Plan estratégico de Renfe 2019-2023 donde la transformación cultural es una de las 3 palancas estratégicas del Plan.

Dentro de esta transformación cultural, la diversidad de género, la multiculturalidad, la diversidad intergeneracional, la igualdad de oportunidades, la formación y el desarrollo profesional de sus profesionales son estratégicos para la compañía.

Mentoring

Los Programas de Mentoring son acciones de desarrollo estructuradas que conectan a profesionales seniors con otros en pleno desarrollo de su carrera para capacitar al talento interno de la organización, poner en valor el talento detectado, profundizar en su profesionalización y acelerar su desarrollo profesional. El objetivo principal de este proyecto, que forma parte del Plan Estratégico, es traspasar el conocimiento de áreas claves de la compañía de profesionales con una larga experiencia, a profesionales más jóvenes que puedan incorporar ese aprendizaje y esa cultura generados a lo largo de los años, de forma que puedan aplicarlo en el desarrollo de su desempeño profesional.

Los programas de Mentoring realizados hasta el momento han sido de transmisión de conocimientos (Mentoring en Operaciones Ferroviarias y Mentoring en Estrategia Comercial) y de acompañamiento para el desarrollo profesional (Mentoring en Igualdad). Entre 2021 y 2023, 132 profesionales pertenecientes a las diferentes Sociedades del Grupo han participado en estos programas.

Atracción del talento

El Grupo Renfe realiza una gestión de la plantilla identificando y desarrollando el talento, tanto interno como externo, asegurando las necesidades estratégicas de la compañía y el desarrollo profesional de las personas que la forman.

Renfe ha participado en la Feria Aula en Madrid y *Saló de l'Ensenyament* de Barcelona. Con este tipo de acciones se pretende atraer a nuevos estudiantes para futuras promociones del curso de Maquinistas de la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones de Renfe (ETPCO), así como dar a conocer el ciclo de Grado Medio de Formación Profesional de Mantenimiento de

Material Rodante Ferroviario, impartido con la colaboración de la Escuela Técnico Profesional de Mantenimiento. Asimismo, se difunden las diferentes vías de entrada al Grupo Renfe desde otros estudios o titulaciones.

Como en ediciones anteriores, se hace hincapié en que cada vez más mujeres eligen puestos tanto de conducción como de mantenimiento, para animar a todas las estudiantes a conocer las oportunidades laborales de estas profesiones.

7.3. Gestión de personas

Organización del trabajo

La jornada en el Grupo Renfe, con carácter general, es de 1.536 horas, en cómputo anual, distribuidas en 213 días laborales. No obstante, en ciertos colectivos que desarrollan su jornada adscritos a un gráfico de turnos, como pueden ser el de conducción y comercial, se adecua el desarrollo de ésta en función de la producción y de la oferta comercial.

Las vacaciones anuales establecidas en Convenio Colectivo son de 35 días naturales y 6 días de asuntos propios.

Teletrabajo en Renfe

El Grupo Renfe dispone de un acuerdo que regula el trabajo a distancia en la compañía consensuando un modelo de trabajo híbrido, flexible y beneficioso, tanto para la empresa como para sus profesionales, y de acuerdo con lo establecido por la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia. El número de trabajadores acogidos al teletrabajo en 2023 asciende a 1.564 personas.

Asimismo, Renfe reconoce en su III convenio colectivo el derecho a la desconexión digital de la plantilla, como un elemento fundamental para lograr una mejor ordenación del tiempo de trabajo en aras del respeto de la vida privada, mejorar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral y contribuir a la optimización de la salud laboral.

Política retributiva

El principal objetivo de la política retributiva del Grupo Renfe es retener, atraer y motivar a los profesionales de la compañía, asegurando el mantenimiento de la equidad interna y estableciendo una remuneración acorde con las mejores prácticas del mercado.

El sistema retributivo del grupo Renfe cumple, de manera transversal y completa, con la aplicación efectiva del principio de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, tal y como se recoge en la auditoria retributiva realizada, que forma parte del II Plan de Igualdad del Grupo Renfe, inscrito en el registro correspondiente.

Retribución flexible

Se trata de un sistema de compensación mediante el cual cada persona decide, voluntariamente, cómo percibe parte de su retribución salarial para adaptarla a sus necesidades personales y familiares.

La retribución flexible de Renfe incluye tarjeta de comida, tarjeta transporte, seguro de salud y ticket de guardería. En 2023, 2.871 profesionales de Renfe se han adherido a la retribución flexible alcanzando el 18,09% % de la plantilla.

Horas extraordinarias

A través de los diferentes Convenios Colectivos, la Dirección y el Comité General de Empresa han trabajado en la necesidad de reducir al mínimo imprescindible hasta llegar a su eliminación la realización de horas extraordinarias, mediante el establecimiento de sistemas de organización del trabajo que posibiliten una mejora permanente.

Así, en caso de la necesidad de realización de horas extraordinarias, los empleados podrán disfrutar de días de descanso como compensación a estas horas extra.

Brecha Salarial

Para realizar el cálculo de la retribución media del Grupo Renfe se ha tenido en cuenta toda la plantilla, excepto aquellos que están en Arabia y que no son expatriados de nuestro grupo, es decir, los nacionales de Arabia, ya que las retribuciones de estos se llevan desde la Sucursal de Renfe en Arabia Saudí (Renfe KSA).

Ahora bien, la comparativa directa entre remuneración media salarial por sexos de forma global, no puede realizarse con criterios de homogeneidad. Hay que tener en cuenta, por una parte, que los hombres tienen una antigüedad superior a las mujeres y por otra la baja representación femenina en puestos cuya retribución, por las peculiaridades funcionales de los mismos (tipo de jornada, desplazamientos, etc.), se encuentra por encima de la media de la empresa, todo ello unido a las primas de productividad que están diferenciadas en función de los centros de trabajo.

La diferencia salarial del Grupo Renfe en el año 2023 fue del 2,19%, alineada con la del comité de dirección, que se situó en el 2,20%.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Remuneración

2023							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección	Dirección	68.401	62.637	8,43%	1132	7,48%	0,63%
Estructura de Apoyo	Técnicos	47.252	46.805	0,95%	1113	7,36%	0,07%
Gestión	Mandos Intermedios	36.393	36.869	-1,31%	246	1,63%	-0,02%
	Operador Especializado	38.406	37.673	1,91%	81	0,54%	0,01%
	Operador	38.336	38.133	0,53%	271	1,79%	0,01%
Conducción	Mandos Intermedios	66.652	64.863	2,68%	337	2,23%	0,06%
	Maquinista Jefe de Tren	69.442	68.084	1,96%	1939	12,81%	0,25%
	Maquinista	58.463	56.190	3,89%	2082	13,76%	0,53%
	Maquinista de Entrada	41.451	41.355	0,23%	1310	8,66%	0,02%
Comercial	Mandos Intermedios	41.866	41.723	0,34%	276	1,82%	0,01%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	50.141	38.136	23,94%	141	0,93%	0,22%
	Operador Especializado	45.761	44.205	3,40%	1525	10,08%	0,34%
	Operador	38.426	38.404	0,06%	1013	6,69%	0,00%
	Operador de Entrada	31.946	31.851	0,30%	183	1,21%	0,00%
	Operador de Ingreso	24.093	24.135	-0,18%	834	5,51%	-0,01%
Talleres	Mandos Intermedios	47.002	50.383	-7,19%	150	0,99%	-0,07%
	Operador Especializado	41.957	46.137	-9,96%	406	2,68%	-0,27%
	Operador	37.242	36.577	1,78%	911	6,02%	0,11%
	Operador de Entrada	36.838	33.461	9,17%	328	2,17%	0,20%
	Operador de Ingreso	27.351	26.926	1,55%	837	5,53%	0,09%

La retribución de la plantilla se corresponde con los salarios establecidos y publicados en las tablas salariales del Convenio Colectivo de la empresa, que establece que a igualdad de puesto y/o funciones, igualdad de salario. No obstante, la diferencia retributiva media por categorías entre ambos sexos viene determinada, entre otros factores, por la mayor antigüedad de los hombres frente a las mujeres.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Remuneración Comité de Dirección

Remuneración

2023							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección	Dirección	134.398	124.126	7,64%	16	0,11%	0,01%



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Remuneración

2022							
Grupo	Categoría	Hombres	Mujeres	Diferencia ((Hombre-Mujer) /Hombre)	Número Trabajadores Grupo	% Trabajadores Grupo/Total	Aportación Grupo a la Brecha
Estructura Dirección	Dirección	68.722	63.012	8,31%	1.077	6,95%	0,58%
Estructura de Apoyo	Técnicos	45.852	44.146	3,72%	963	6,21%	0,23%
Gestión	Mandos Intermedios	36.829	37.935	-3,00%	306	1,97%	-0,06%
	Operador Especializado	37.726	38.224	-1,32%	94	0,61%	-0,01%
	Operador	36.325	36.905	-1,60%	317	2,05%	-0,03%
Conducción	Mandos Intermedios	65.099	65.477	-0,58%	330	2,13%	-0,01%
	Maquinista Jefe de Tren	66.846	65.339	2,25%	1.971	12,72%	0,29%
	Maquinista	53.368	51.404	3,68%	2.101	13,56%	0,50%
	Maquinista de Entrada	39.720	40.116	-1,00%	1.248	8,05%	-0,08%
Comercial	Mandos Intermedios	40.177	40.651	-1,18%	338	2,18%	-0,03%
	Supervisor de Servicios Abordo AVE y Euromed	48.140	45.639	5,20%	176	1,14%	0,06%
	Operador Especializado	43.874	43.910	-0,08%	1.671	10,78%	-0,01%
	Operador	35.741	35.328	1,15%	856	5,52%	0,06%
	Operador de Entrada	30.828	30.384	1,44%	207	1,34%	0,02%
	Operador de Ingreso	21.046	21.171	-0,59%	1.196	7,72%	-0,05%
Talleres	Mandos Intermedios	44.434	54.155	-21,88%	143	0,92%	-0,20%
	Operador Especializado	42.443	45.851	-8,03%	415	2,68%	-0,22%
	Operador	38.024	37.065	2,52%	1.078	6,96%	0,18%
	Operador de Entrada	34.428	33.319	3,22%	349	2,25%	0,07%
	Operador de Ingreso	23.076	23.859	-3,39%	659	4,25%	-0,14%

La retribución de la plantilla se corresponde con los salarios establecidos y publicados en las tablas salariales del Convenio Colectivo de la empresa, que establece que a igualdad de puesto y/o funciones, igualdad de salario. No obstante, la diferencia retributiva media por categorías entre ambos sexos viene determinada, entre otros factores, por la mayor antigüedad de los hombres frente a las mujeres.

(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Remuneración media por grupo profesional, edad y sexo sin incluir el Comité de Dirección

2023

En euros	Estructura de Dirección		Estructura de Apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 35 años	52.323	53.533	43.579	43.697	38.199	45.095	51.524	48.348	33.057	32.051	32.127	30.592
35-55 años	68.810	61.485	47.681	47.545	40.000	38.587	58.165	52.229	38.578	34.494	35.260	36.697
> 55 años	68.532	66.599	47.654	46.872	36.912	37.474	69.127	66.969	42.812	38.367	38.205	36.720

2022

En euros	Estructura de Dirección (*)		Estructura de Apoyo		Administración y gestión		Conducción		Comercial		Talleres	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
< 35 años	57.576	50.814	38.637	36.921	39.882	40.395	52.384	50.423	28.267	28.840	27.830	27.335
35-55 años	68.190	61.014	45.475	45.094	40.110	38.518	57.824	53.335	41.369	35.313	33.240	37.384
> 55 años	69.209	68.603	47.045	46.802	35.892	37.059	66.405	65.891	40.914	38.473	39.157	37.111

(*) En la Estructura de dirección está incluida la Alta Dirección, formada por los miembros del Comité de Dirección de Renfe



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.4. Formación

Plan de Formación

El Plan de Formación se constituye como una herramienta al servicio de la estrategia del Grupo, integrando las diversas líneas de actuación con las necesidades derivadas del entorno y la situación empresarial. Tiene dos componentes sobre los que se estructura: la definición de las iniciativas de formación de cada ámbito de negocio o especialidad empresarial y el volumen de actividad asociada a esas acciones en términos de personas y horas de formación.

En este sentido, las acciones contempladas a lo largo del año 2023 son continuidad de las ya planteadas, iniciadas y/o planificadas desde 2019 y desarrolladas a lo largo de este período, a las que se añadirán aquellas que se están identificado durante el propio desarrollo del plan de formación de 2024.

La experiencia acumulada durante estos años, sobre la utilización de las herramientas relacionadas con el Aula Virtual y la metodología de la Teleformación nos ha permitido corregir y mejorar la experiencia pedagógica tanto desde la perspectiva del alumno como del instructor. En este sentido se dará continuidad a la Formación de Formadores en este ámbito, ampliando la participación e incorporando nuevas competencias relacionadas con habilidades y herramientas de este itinerario.

Las principales palancas en las que se sustenta este plan de formación son:

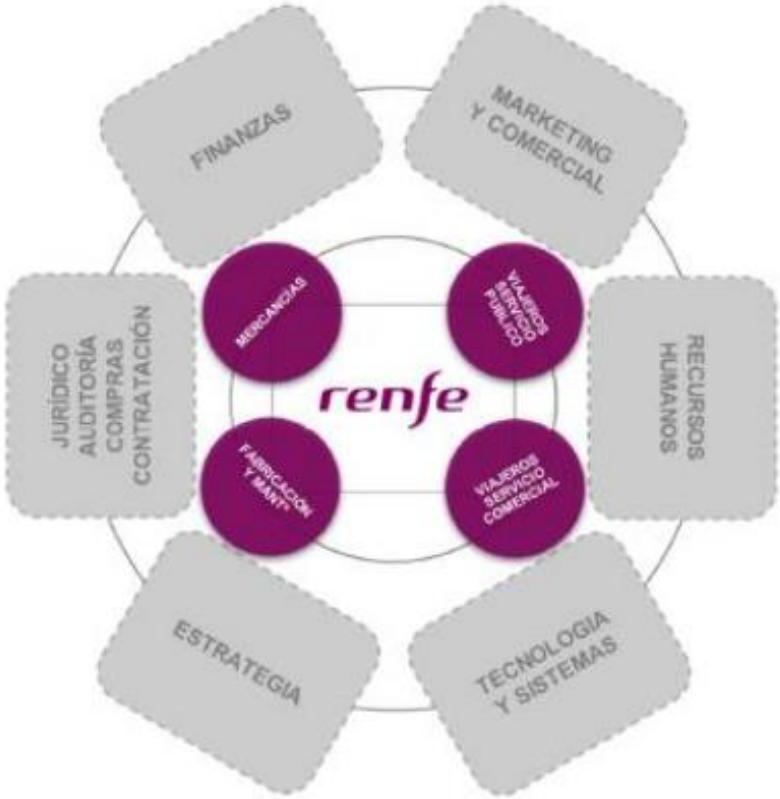


Por tanto, el Plan de Formación 2023 del Grupo Renfe ha dado continuidad a los siguientes objetivos:

- Desarrollar las competencias y conocimientos vinculadas a la gestión empresarial, la operación ferroviaria y la orientación al cliente/empleado
- Fomentar la innovación, el talento y la gestión del conocimiento.
- Contribuir a:

1. Mejorar la competitividad de cada una de las Sociedades.
2. Desarrollar las habilidades necesarias para la dirección.
3. Promover la eficiencia y seguridad en las operaciones ferroviarias.
4. Potenciar el desarrollo internacional del Grupo Renfe.
5. Proteger y consolidar el conocimiento experto.

Arquitectura del Plan



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Tipología de los contenidos

La oferta de formación se plantea entorno a tres itinerarios respecto a la mayor o menor duración de la actividad: programas, cursos y jornadas.

PROGRAMAS / CURSOS / JORNADAS		
Habilidades y competencias empresariales	DESARROLLO PROGRAMA IMPULSA- ACELERA- CONSOLIDA	PROYECTOS INTERNACIONALES
Competencias ferroviarias	ESCUELAS TÉCNICAS CONDUCCIÓN, MANTENIMIENTO, OPERACIONES, SEGURIDAD FORMACIÓN PROFESIONAL DUAL, CONVENIOS, FCT	ESPECIALIZACIÓN TÉCNICA FERROCARRIL
Competencias transversales	IDIOMAS EXPERCIENCIA DE CLIENTE EXPERIENCIA DE EMPLEADO LIDERAZGO EQUIPOS MANDOS INTERMEDIOS FORMACIÓN DE FORMADORES	RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL IGUALDAD SALUD LABORAL – PRL AUTOPROTECCIÓN SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN TRANSFORMACIÓN DIGITAL CIBERSEGURIDAD

El objetivo es disponer de una oferta formativa que permita construir un catálogo en el que representar el conjunto de itinerarios de aprendizaje a nivel general, para directivos, estructura de apoyo y personal operativo. Además, este catálogo se pone a disposición del colectivo de empleados para asegurar su conocimiento y su cumplimiento en la parte de formación obligatoria: Prevención de Riesgos Laborales, Autoprotección, Seguridad Informática y Compliance Penal.

Principales magnitudes de formación

Horas y promedio de horas de formación por género

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Horas	132.381	1.026.211	295.476	1.308.277	205.354	855.800
Promedio de horas	53,48	85,41	90,64	102,03	60,99	68,44

Inversión en formación

Miles de euros	2021	2022	2023
Inversión	6.412,19	8.451,70	8.617,20

Horas y promedio de horas de formación por categoría profesional

	2021		2022		2023	
	Horas	Promedio	Horas	Promedio	Horas	Promedio
Estructura Dirección	42.373	43,19	46.200	42,90	45.704	39,33
Estructura de Apoyo	54.515	58,80	47.466	49,29	45.161	40,58
Conducción	864.905	164,25	1.166.276	206,42	775.951	133,97
Comercial	66.589	18,16	180.776	40,68	135.351	30,27
Administración y Gestión	52.495	41,30	119.293	91,48	6.542	9,33
Talleres	77.715	32,54	43.742	16,54	52.445	19,93

Horas de formación por modalidad y materia

	2021		2022		2023	
	Presencial	Online	Presencial	Online	Presencial	Online
Comercial	22.634	204	63.002	-	31.133	-
Fabricación y mantenimiento	58.830	-	34.945	-	43.305	-
Habilidades	105.345	47.586	61.284	52.011	55.805	60.400
Seguridad Integral	851.454	468	1.246.434	40.740	827.229	11.195
Proyectos internacionales	72.071	-	105.337	-	32.087	-
Total	1.110.334	48.258	1.511.002	92.751	989.559	71.595

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Formación en idiomas. Número de profesionales

	One-to-one,	Presencial / virtual	Telefónica	E-learning	Total
Ingles	7	88	194	280	569
Frances	-	32	19	74	125
Alemán	-	-	5	28	33
Portugués	-	7	-	-	7
Checo	-	6	-	-	6

Formación en salud y prevención

	2021		2022		2023	
	Participantes	Horas	Participantes	Horas	Participantes	Horas
Formación Continua	1.306	7.941	2.133	14.078	4852	19.227
Formación Inicial	777	4.365	2.157	10.495	1.220	9.896
Formación Coyuntural	53	212	56	273	67	342
Formación Online (*)	36	141	1.273	33.098	224	448
Total	2.172	12.659	5.619	57.944	4735	29.913

(*) Formación en prevención de riesgos laborales (Exclusivamente online)

Campus Virtual Renfe

Renfe Campus pretende generar una nueva filosofía en torno a la mejora de competencias y habilidades, haciendo que cada persona tome conciencia de su responsabilidad para formarse y, en segundo lugar, permitiendo a cada responsable de cada equipo promover y generar entornos de mejora del conocimiento para sus colaboradores.

El continuo proceso de digitalización ha cambiado la manera de relacionarnos tanto en nuestro ámbito personal como profesional, por ello la compañía pone a disposición de todas las personas del Grupo Renfe: el Campus Virtual Renfe. Un entorno donde gestionar y desarrollar la formación y el aprendizaje de los profesionales del Grupo, integrando todas las acciones formativas y la actividad de las Escuelas Especializadas.

La puesta en marcha de la plataforma de formación online Campus Virtual Renfe forma parte del Plan Estratégico del Grupo Renfe, que se basa en la transformación digital como uno de sus pilares clave y fija la promoción de la formación como uno de los cinco objetivos principales.

Avanzando en dicha transformación digital de la compañía, nuestro objetivo fundamental es nutrir de contenido el Campus Virtual Renfe, así como, de hacer partícipes a todos los trabajadores del Grupo de crear una Cultura de la Formación dentro de la empresa.

El Campus Virtual Renfe abarca tres aspectos: la gestión de la actividad formativa, un sistema de aprendizaje LMS (*Learning Management System*) y un entorno de aprendizaje colaborativo denominado SocialForm. A través de la herramienta de LMS para la formación se dispone de un conjunto de recursos de aprendizaje actualizados y adaptados al uso online para acciones de formación basadas en metodologías de e-learning, también como complemento para modelos de aprendizaje de carácter presencial.

Muchos de estos contenidos son estándares y se pueden incorporar directamente desde soluciones existentes en el mercado, específicamente aquellos que están relacionados con competencias '*soft skills*', habilidades personales: comunicación, productividad, desarrollo y gestión de negocio, liderazgo, gestión de equipos, etc. Reconstruir una parte de los contenidos que hoy forman parte de los recursos específicos de la formación presencial, en recursos de aprendizaje para e-learning, era una tarea pendiente y con la contratación de este servicio estamos en condiciones de agilizar y mejorar la actividad formativa. Ya disponemos de un proveedor especializado que nos permitirá poner en marcha la factoría de contenidos digitales ferroviarios.

La actividad formativa de la compañía es intensa. En 2023, 11.335 profesionales participaron de alguna acción formativa, lo que representa el 71,41% de la plantilla,

Esos 11.335 participantes han completado un total de más de 1.060.000 horas de formación a lo largo de 2023. La mayor parte de la actividad se desarrolla sobre competencias especializadas del ámbito ferroviario: el 79% sobre seguridad integral, casi un 10% en habilidades transversales, más de un 4% en formación técnica de mantenimiento y un 3% en formación comercial. Además, este año tenemos un 3% de la formación impartida en la materia Proyectos Internacionales.

Cabe destacar, la inversión realizada por la compañía en 2023 de 2,46 millones en la creación de contenidos digitales formativos para los próximos tres años. Los contenidos estarán vinculados a las actividades esenciales como operaciones, seguridad, conducción, comercial y mantenimiento.

El objetivo es crear una Factoría de Contenidos Digitales que centralizará la elaboración de los contenidos específicos de la actividad ferroviaria para todas las sociedades del Grupo Renfe.

Experiencia de cliente

El Programa de Formación en Experiencia de Cliente, es un ambicioso plan formativo, dirigido a todo el equipo directivo de la compañía y a diferentes perfiles profesionales, que tiene como objetivo crear una cultura de experiencia de cliente transversal a todas las áreas del Grupo, cumpliendo uno de los pilares de nuestro Plan Estratégico: poner al cliente en el centro de nuestra actividad.

En el año 2023 se han impartido 5.025 horas de formación (324 participaciones totales) impartido por la Escuela de Negocios La Salle de Madrid.

La Formación en Experiencia de Cliente se estructura en dos programas: estrategia y expertos, configurando una formación a medida que combina metodologías presencial y virtual.

- Programa de Estrategia en Experiencia de Cliente, que imparte una visión global y estratégica, y está dirigido a los responsables de direcciones, áreas y negocios, vinculados o no vinculados directamente con la prestación de servicios a clientes.
- Programa de Experto en Experiencia de Cliente, que formará a directivos especializados.

Para seguir con esta formación en 2023, hemos licitado la continuación de este programa y un nuevo Programa de Formación en Experiencia de empleado, dirigido a perfiles de dirección y gestión de personas, con mayor enfoque en el área de Recursos Humanos.

Nuevo programa de formación en experiencia de empleado

En un mercado de alta competitividad donde la diferenciación en productos y servicios es cada vez más efímera debido a la rapidez de reacción de los competidores; la gestión de las personas en la compañía y el diseño e implementación de la Experiencia de Empleado se presenta como un factor clave para la mejora de la capacidad competitiva.

Esto requiere la reorientación de nuestros modelos, que pasarán a poner el foco en el colaborador y en cómo lograr empleados comprometidos y alineados con los objetivos organizacionales, teniendo ello un impacto directo en la Experiencia de Cliente. De nuestra capacidad para implementar en el escenario empresarial una visión centrada en las capacidades de los empleados, sus relaciones y jerarquías, la comunicación, la motivación, el compromiso y su satisfacción entre otras muchas áreas de desarrollo, está la diferencia entre afiliar al empleado y alinearlo con los intereses comunes o desconectar a éste del fin para el que desarrolla toda su actividad en la empresa, cultivar clientes satisfechos.

Por ello, se están desarrollando acciones formativas en Experiencia de Empleado, con el fin de dotar a los participantes de los conocimientos, metodologías, herramientas y experiencias innovadoras, que les permitan adquirir la sensibilización y el conocimiento necesario para liderar e impulsar la transformación en la gestión de personas.

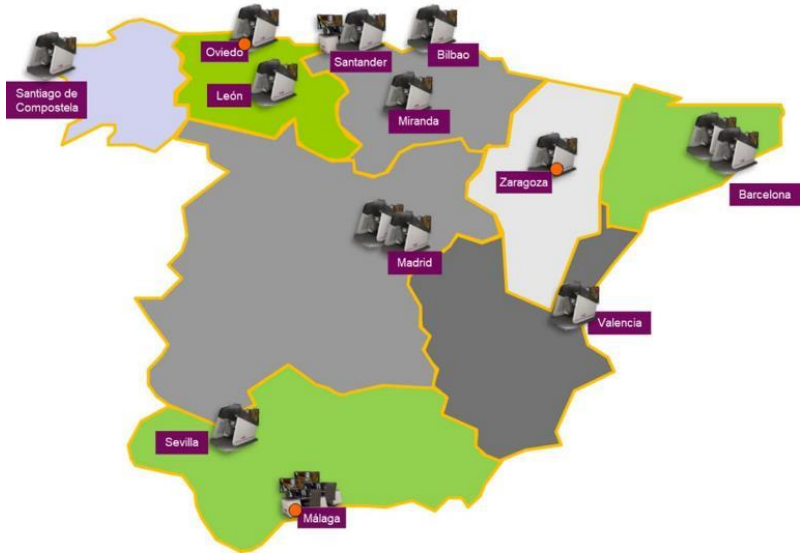
Esta formación está dirigida a perfiles con responsabilidad en la gestión de personas de toda la organización, con mayor enfoque del área de Recursos Humanos, realizando la detección de necesidades en coherencia con lo que se determine con los responsables de la gestión de Recursos Humanos de las Sociedades y de Renfe.

Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones

La Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones (ETPCO), como Centro Homologado de Formación de personal ferroviario del Grupo Renfe, en el ámbito de sus competencias, desarrolla durante el año los programas de formación del personal ferroviario que interviene en la seguridad en la circulación de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, a partir de los contenidos establecidos por sus responsables de seguridad, supervisando la formación impartida referente a los títulos habilitantes y reciclajes del personal de conducción del Grupo Renfe.

Desde su creación en 2007, más de 4.200 alumnos y alumnas han sido formados en el Curso de Aspirantes a Maquinista. El curso tiene una carga lectiva de 1.150 horas, de las que al menos 216 se corresponden con prácticas de conducción efectiva.

Durante 2023 Renfe ha incorporado tres Campus en Zaragoza, Oviedo y Málaga, a los ya existentes en: L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), Bilbao, León, Madrid, Miranda de Ebro (Burgos), Santander, Santiago de Compostela, Sevilla y Valencia. Con ellos, el número de Campus de Renfe en os que se pueden impartir formación teórica y práctica a futuros maquinistas asciende a 12, repartidos en 10 comunidades autónomas.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El objetivo de Renfe es acercar a todo el territorio nacional los recursos que permitan el desarrollo del plan de formación del Grupo, especialmente aquellas acciones formativas que requieren las condiciones de homologación para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, en su tarea de descentralización de tareas y funciones.

Esta formación facilita conseguir la certificación de maquinista que permite la conducción de trenes en la Red Ferroviaria de Interés General. Estos cursos permiten a los aspirantes prepararse para presentarse a los exámenes convocados por la AESF para la obtención de la licencia de maquinista y el diploma de conducción. Tras superar estas pruebas, los aspirantes pueden participar en los procesos de selección de personal de conducción que realiza el Grupo Renfe u otras empresas ferroviarias del sector. Durante 2023, ha finalizado la 16ª promoción de aspirantes a maquinistas con 289 alumnos. En septiembre de este mismo año se inició la 17ª promoción, en la que se matricularon 290 alumnos.

Además, relacionado con las competencias de la ETPCO, contamos con la formación instruida a personal de entidades ferroviarias y alumnos de centros de formación externos al Grupo Renfe, como Continental Rail, Ilsa, Cetren, Ceff, Medway, Adif… con más de 100 alumnos formados. La formación ofertada a entidades externas está supeditada a los recursos disponibles del Grupo.

En cuanto al proceso de Internacionalización en el que se encuentra inmerso la compañía, la Escuela Técnica colabora ofreciendo soporte técnico en los procesos de formación de los proyectos internacionales.

En este sentido, se realizó la formación 50 maquinistas y 30 controladores de tráfico para el proyecto Tren Maya. El programa formativo para la formación de maquinistas, tomando de base el impartido en España, se realiza entre México y España e incluye los contenidos necesarios para la obtención de la licencia de maquinista restringido al ámbito del proyecto. Tras dos meses de formación teórica en México, los aspirantes a maquinista se desplazan a España para continuar con la segunda parte del módulo teórico y con los contenidos relativos a la formación práctica tanto en simuladores de conducción como en los trenes de Renfe. Esta parte de la formación se está impartiendo en el nuevo campus de Málaga que se inaugura precisamente con esta primera promoción de aspirantes.

Una vez superado este programa, los maquinistas deben recibir en México la formación que contemple los contenidos y materias específicos del Proyecto, entre los que se encuentran los conocimientos de la normativa de aplicación en el Proyecto y aquellos relacionados con la infraestructura y vehículos utilizados en la explotación.

Para ello, la Escuela Técnica Profesional de Conducción y Operaciones continúa con su colaboración en el Proyecto, disponiendo que formadores experimentados en la puesta en servicio de una nueva explotación ferroviaria impartan la formación necesaria al personal ferroviario que intervendrá en la operación del Proyecto Tren Maya.

Formación Profesional dual y Formación en Centros de trabajos

Desde 2013 Renfe colabora con la Formación Profesional en el Sector Ferroviario a través del Ciclo Formativo de Grado Medio de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, que se imparte en siete centros educativos de Andalucía, Castilla y León, Cataluña, Comunitat Valenciana y Comunidad de Madrid. Durante este tiempo han pasado por nuestros talleres más de 416 alumnos, de los cuales 353 han realizado prácticas remuneradas a través de programas duales, con una inversión por parte de la compañía que ronda los 700.000 euros.

El ciclo de FP de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario se imparte en dos formatos, en los que participamos: la modalidad ordinaria, con un módulo de formación en centros de trabajo (alrededor de 380 horas), y la modalidad Dual, que conjuga la transmisión de conocimientos y habilidades con prácticas remuneradas en entornos reales de trabajo (entre 600 y 1.000 horas).

En el caso de la FP Dual, se han firmado convenios de colaboración con las Consejerías de Educación de Andalucía, Castilla y León, Cataluña y Madrid, para dar cobertura a los centros educativos y colaborar con ellos con prácticas remuneradas en los equipos de producción directa de las Bases de Mantenimiento de Renfe Fabricación y Mantenimiento. Estas prácticas representan aproximadamente el 33% de la duración del ciclo.

En este sentido, como complemento a la enseñanza en los centros, aportamos nuestras instalaciones y medios materiales, tutores de empresa y formadores expertos de su Escuela Técnica Profesional de Mantenimiento (ETPM). En conjunto, se trata de una formación técnico-práctica, donde el alumnado se desarrolla en el ámbito de la mecánica y la electricidad.

En cada centro, se atiende a un máximo de 15 becas al año, es decir, 75 en total. Durante las dos primeras promociones, la ETPM imparte 600 horas de formación teórico-práctica, adicionales a las prácticas remuneradas, dirigida tanto a alumnos como a profesores, para que puedan asumir la carga lectiva correspondiente a esta formación.

Renfe colabora con estos estudios impartidos en modalidad dual en el CIFP Río Ebro de Miranda de Ebro (Burgos), el CIFP Juan de Herrera de Valladolid, el Instituto Francesc Xavier Lluch i Rafecas de Vilanova i la Geltrú (Barcelona), el CIFP Profesor Raúl Vázquez de Madrid y el IES La Rosaleda de Málaga. En modalidad ordinaria, también se colabora con el Colegio de Huérfanos de Ferroviarios de Madrid y en el Centro de Formación Profesional Xabec de Valencia.

En los últimos cuatro años, un total de 300 alumnos que han cursado estos módulos han contratados por Renfe a través de las Ofertas Públicas de Empleo convocadas.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Grado Superior en Mantenimiento de Material Ferroviario

Asimismo, se sigue trabajando activamente en la creación del Título de Grado Superior de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario con el Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes (actualmente en proceso), de la misma forma que desarrolló el Curso Avanzado de Especialización en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario, que ha empezado a cursarse este curso 2023-2024.

La compañía se compromete así a acercar la FP a las personas que serán el futuro técnico de nuestro país mediante una de las titulaciones con mayor nivel de empleabilidad de la actualidad.

Jornadas de acogida de los nuevos empleados

Durante todo el año 2023 se han organizado un total de 12 acogidas, estando 10 de ellas dirigidas a 1.031 Becarios de diferentes colectivos: Conducción (641), Comercial (32) y Fabricación y Mantenimiento (358); y 2 restantes a los 140 nuevos empleados de Estructura de Apoyo y Dirección. Estas acciones de bienvenida al Grupo Renfe han continuado con las acciones de formación obligatorias definidas por cada área de actividad.

7.5. Diálogo social

Las relaciones laborales en Renfe están basadas en el diálogo y el encuentro con la representación sindical de los trabajadores a través de diversas comisiones, grupos de trabajo y mesas técnicas que existen.

Representación de la plantilla

El Comité General del Grupo Renfe es el interlocutor válido para el tratamiento de temas de carácter general y de la negociación colectiva. Está formado por 13 titulares y 8 suplentes, distribuidos proporcionalmente según los miembros de comité obtenidos en el último proceso electoral. Tiene 4 representantes SEMAF, 3 CCOO, 3 UGT, 2 CGT Y 1 SF-Intersindical.

Cabe destacar, que la plantilla de Renfe está representada en el Consejo de Administración de la compañía con un representante por SEMAF, CCOO y UGT, las organizaciones sindicales más representativas.

III Convenio Colectivo del Grupo Renfe

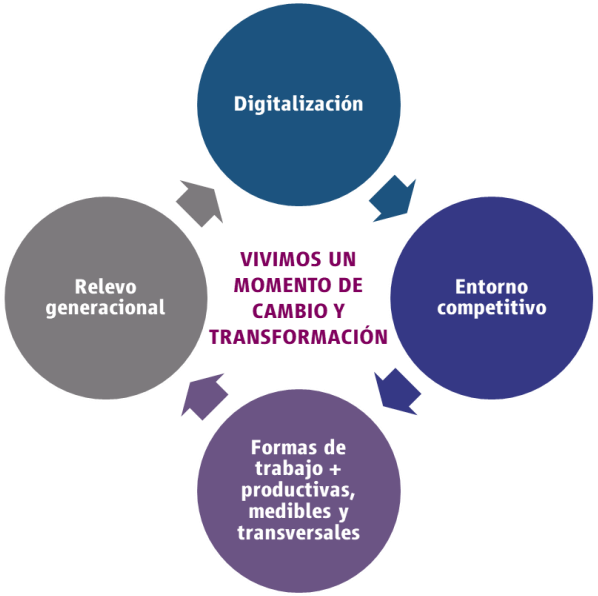
En 2022 se firmó un preacuerdo de III Convenio Colectivo del Grupo Renfe, que fue ratificado y publicado en el BOE mediante resolución de julio de 2023. Este convenio tiene una vigencia de tres años, con una posible ampliación de un año más por acuerdo entre las partes.

Empleados en Convenio Colectivo

	2021		2022		2023	
	Empleados	%	Empleados	%	Empleados	%
Incluidos en Convenio	13.509	93,23	15.005	93,30	13.983	92,41
Excluidos del Convenios	981	6,77	1.077	6,70	1.148	7,58

7.6. Transformación cultural y Experiencia de Empleado

En 2023 Renfe da continuidad a su proyecto de transformación cultural, basado en la escucha y la experiencia de empleado. Este cambio cultural se hace más necesario para acompasar a nuestra organización al momento de cambio y transformación, derivado de un nuevo entorno competitivo, la digitalización, el relevo generacional o nuevas formas de trabajo, transversales y más productivas.







Voz en ON

Se realizó un primer estudio en 2021, En función de los resultados obtenidos, se lanzaron diversas propuestas de mejora en los negocios a través de los equipos de trabajo Voz en ON, de Servicio Público, Servicios Comerciales, Fabricación y Mantenimiento y Mercancías. Estos equipos de trabajo, configurados por profesionales de todos los colectivos permitieron analizar aspectos de su trabajo diario, elaborar planes de acción concretos dentro de su ámbito, y conectar cómo una buena experiencia de empleado se traduce en un mejor servicio y, por tanto, en una mejor experiencia para nuestros clientes,

De este proyecto ha salido también una red de impulsores del cambio, una comunidad creada por profesionales de perfiles diversos y de todos los colectivos que comparten una visión de futuro, comprometidos con el negocio y embajadores de la transformación cultural del Grupo Renfe.

Encuesta 2023

En 2023 se ha lanzado una nueva edición del proyecto Voz en ON. Una encuesta para escuchar a los profesionales, recoger sus valoraciones respecto a diferentes aspectos de la empresa y que permite definir nuevos planes de acción para mejorar nuestro compromiso y resultados como empresa. Esta encuesta ha sido respondida por un 23% de la plantilla del Grupo Renfe, desglosando los resultados por Sociedad, colectivo profesional, género y años de experienica en la plantilla.

Experiencia de Empleado

El Grupo Renfe inició en 2023 una apuesta fuerte por un nuevo modelo de gestión de personas, un modelo de Experiencia de Empleado, alineado con el modelo de Experiencia de Cliente.

La gestión de las personas es un factor clave de competitividad. Y la experiencia del empleado debe ser el motor de la motivación y la transformación necesarias para conseguir una organización alineada y comprometida en el entorno actual y con el cambio generacional que está viviendo la empresa.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Este modelo de gestión de personas se está abordando a través de dos proyectos ya iniciados.

Un ambicioso programa de formación en Experiencia de Empleado dirigido especialmente a directivos y profesionales con responsabilidad en la gestión de personas.

Proyecto piloto Expertos en Personas

Y un proyecto piloto, 'Expertos en personas', configurado igualmente por profesionales de todas las sociedades y la corporación, especialistas en procesos de recursos humanos. Este equipo conformado en 2023 por 25 profesionales de diferentes áreas, han recibido formación a través de metodologías ágiles aplicadas al modelo de experiencia de empleado, para identificar y seleccionar colectivos clave y elaborar una propuesta de valor. Un piloto que está siriviendo para aterrizar y extender la experiencia de empleado en nuestra forma de gestionar personas.

Este proyecto piloto y los profesionales que se están formando en Experiencia de Empleado permite al Grupo Renfe ir generando una red para transformar y hacer una mejor gestión de personas.

Necesitamos conocer todas las interacciones de los empleados con la organización, a lo largo de todo su ciclo de vida, tanto formales como informales, sean pautadas o casuales, para poder saber el punto de partida, las fortalezas de la experiencia actual que debemos mantener y las áreas de mejora sobre las que podemos proponer nuevas acciones.

Del diseño de la 'Experiencia de Empleado' se obtendrán los elementos clave para la actualización de la 'Propuesta de Valor al Empleado' en Renfe, facilitando una mayor satisfacción y compromiso de los empleados y una transformación más profunda, consistente y duradera de la organización.

La comunicación como altavoz de las personas

2023 ha sido el año del lanzamiento de una nueva versión de Renfe Interesa. La intranet del Grupo Renfe es el canal que une a todos los profesionales de la empresa. Con nuevas funcionalidades, organización de contenidos y más fácil acceso, la comunicación interna sigue evolucionando para adaptarse las necesidades de empresa y profesionales.

Este proyecto de renovación de la intranet va unido y se complementa con el proyecto de Adopción 365, integrando herramientas como Teams, agenda o el portal de vídeos de comunicación interna. Igualmente, en 2023 se han sentado las bases y trabajado en una nueva red social corporativa que se lanzará en 2024 y que ya cuenta con un piloto en el que han participado más de 250 personas. Un nuevo canal de comunicación multidireccional que permitirá participar, conectar y comunicar de una forma más sencilla, ágil, descentralizada y accesible desde cualquier lugar contribuyendo a mejorar la comunicación, a transferir conocimiento, a generar compromiso y a promover el orgullo de pertenencia.

Impulsamos la participación de las personas en acciones que contribuyan a fortalecer nuestra marca y su notoriedad, nuestra experiencia de empleado y nuestro employee branding

Diversidad

En el marco de la transformación cultural y diversidad de la plantilla, con motivo del Día del Orgullo LGBTIQ+, Renfe realizó una campaña de concienciación por el respeto y la tolerancia.

Bajo el lema 'Renfe con Orgullo' la empresa se sumó simbólicamente a la celebración del Orgullo y al compromiso del cumplimiento de normas elementales como el respeto a los derechos humanos y la eliminación de la discriminación.

También se realizó un encuentro entre trabajadoras y trabajadores de la compañía, en el que tuvieron oportunidad de dialogar, sobre los avances producidos en la sociedad y su traducción en el ámbito laboral, y de compartir ideas para seguir avanzando en inclusión.

II Plan de igualdad



El seguimiento y la evolución del plan se ha canalizado a través de la Comisión de Igualdad, formada por la representación de las personas trabajadoras y la representación de la empresa. A lo largo de 2023 se ha reunido periódicamente, con el fin de analizar el avance de las medidas en cada una de las áreas de acción identificadas, a través de los indicadores establecidos en ellas.

Además, han formado parte de los trabajos desarrollados en el seno de esta comisión, la auditoria retributiva y las denuncias relacionadas con el protocolo para la prevención y el tratamiento de los casos de acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso moral.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe

Esta guía, elaborada por el Observatorio de Igualdad de Género del Grupo Renfe, a disposición de la plantilla a través de la Intranet, constituye una herramienta de comunicación muy importante para seguir avanzando en la visibilización de la presencia y participación de las mujeres en la empresa y la erradicación sesgos y estereotipos de cualquier tipo.



Red de mujeres

En 2023 se ha establecido un canal de comunicación que fomenta el dialogo entre mujeres y hombres que forman parte de la Red y la propuesta de actividades que contribuyan a dar visibilidad y participación de las mujeres en la vida profesional de la empresa.

Además, se han organizado diferentes charlas, con el objetivo de sensibilizar y profundizar en algunas cuestiones importantes para el desarrollo profesional de las mujeres:

- Liderazgo Incluyente: Centrada en analizar el funcionamiento y detección de los sesgos y los pilares del empoderamiento y liderazgo.
- El cáncer y la mujer: Con motivo del día internacional de la lucha contra el cáncer de mama, se realizó esta charla sobre el impacto de la enfermedad en las mujeres.
- Beneficios de la igualdad para las organizaciones: Dirigida a examinar las ventajas de formar parte de un entorno organizativo que fomente la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Conciliación de la vida profesional, personal y familiar

En el III convenio Colectivo del Grupo Renfe, se regula un procedimiento para el uso de una bolsa horaria del 5% de la jornada anual para la adopción de medidas de conciliación para el cuidado y atención de mayores, personas con discapacidad e hijos menores. Asimismo, también se regula que permiso por cuidado del menor lactante. Estas acciones se complementan con las ya existentes de la Normativa Laboral del Grupo:

- Horario Flexible.
- Posibilidad de elección de turnos.
- Jornada continuada.
- Preferencia en la elaboración de los calendarios vacacionales.
- Teletrabajo.
- Reserva del puesto de trabajo para las excedencias por cuidado de personas dependientes.
- Reproducción Asistida: Licencia no retribuida de 6 días naturales consecutivos en caso de someterse a técnicas de reproducción asistida que no conlleven situación de incapacidad temporal.

Excedencias laborales	2021	2022	2023
Excedencia cuidados familiares	6	10	7
Excedencia maternidad / paternidad	7	9	12
Total	13	19	19

Beneficios Sociales

El programa de beneficios sociales de Renfe contribuye a aumentar el bienestar sociolaboral de la plantilla. Los profesionales de Renfe y sus familias pudieron disfrutar de la reducción en el precio de los billetes de tren; campañas de salud y medicina preventiva; ayudas económicas para gastos ópticos, auditivos, logopedia, odontológicos, fisioterapia, etc.; además de disponer de un seguro colectivo de vida y accidente; la posibilidad de obtener anticipos sin intereses y/o ayudas por hijos con discapacidad cognitiva, etc., entre otras.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

7.7. Entorno de trabajo seguro y saludable

La prevención de riesgos laborales está integrada en sus procesos técnicos, en su organización y en sus condiciones de trabajo, incluyendo la modalidad del trabajo a distancia, de todos los profesionales del Grupo Renfe.

Indicadores de accidentes laborales

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Frecuencia (con baja) (*)	13,64	16,91	9,83	16,17	9,53	18,39
	16,37		14,75		16,56	

(*) N° de accidentes de trabajo con baja (no in itinere) / N° de horas trabajadas x 1.000.000.

	2021		2022		2023	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Mujeres	Hombres
Gravedad (*)	0,76	0,61	0,60	0,76	0,79	0,87
	0,73		0,73		0,85	

(*) N° de jornadas perdidas por accidente de trabajo (no in itinere) / horas trabajadas x 1.000.

Enfermedades profesionales y accidentes laborales

	2021		2022		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Enfermedades profesionales	1	8	1	4	-	6
Total	9		5		6	
Accidentes laborales	91	631	83	632	88	643
Total	722		715		731	
Víctimas mortales por accidente laboral no traumático	-	-	-	-	-	-
Total	-		-		-	

Prevención de riesgos laborales

El Plan de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) es la herramienta principal en esta materia, junto con la realización de las evaluaciones de riesgos y la planificación preventiva que resulte de la citada evaluación. En 2023 se ha publicado la sexta edición de dicho plan, impulsando de esta forma la cultura preventiva y la integración de la PRL en el conjunto del Grupo Renfe. Esta nueva edición recoge la nueva configuración del Servicio de Prevención Mancomunado, tras la reasignación de competencias al Servicio de Prevención Propio de la Sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Este plan fue objeto de consulta y participación con la representación legal de los trabajadores que, además de cumplir con lo previsto legalmente en este aspecto, contribuye a enriquecer su contenido de manera transversal. Hay que destacar que fue aprobado por todas las organizaciones sindicales en el seno del Comité General de Seguridad y Salud del Grupo Renfe.



Prevención de riesgos laborales frente a las altas temperaturas

Debido al cambio climático, cada vez son más frecuentes e intensos los días con altas temperaturas. Para proteger a las personas trabajadoras del Grupo Renfe frente a los riesgos que conllevan dichas temperaturas se ha elaborado una Instrucción Técnica con las *medidas de prevención de riesgos laboradas frente a la exposición a elevadas temperaturas en el ámbito del Grupo Renfe* en la que se determinan las acciones necesarias que se deben aplicar para evitar consecuencias dañinas para su salud laboral. La activación de estas medidas se realizará de acuerdo con las alertas emitidas por la AEMT a estos efectos.

Programa de Apoyo al Empleado (PAE)

En Renfe nos preocupamos por el bienestar psicológico y emocional de nuestros empleados y empleadas. Por eso, la compañía ha puesto a disposición de todos los profesionales una nueva plataforma de escucha y apoyo psicológico para ayudar a entrenar las cuatro áreas del bienestar: psicoemocional, familia, deporte y social. Esta nueva plataforma es gratuita, anónima y confidencial de apoyo al empleado que buscan cuidar de su bienestar psicológico sintiéndose bien en cada momento y ayudándole a mantener un cerebro positivo.

También, está a su disposición un número de teléfono gratuito al que pueden llamar a cualquier hora los siete días de la semana en caso de necesitar asistencia psicológica.

En 2023 se ha actualizado la plataforma, incorporando nuevas funcionalidades para las personas trabajadoras.

Salud para empleados

Las campañas de medicina preventiva del Grupo tienen como objetivo prevenir ante ciertas enfermedades o patologías a todos los profesionales del Grupo Renfe.

En 2023, a las seis campañas de prevención ya existentes, se ha sumado la de salud dermatológica para detección y diagnóstico de lesiones precancerosas y cancerosas de la piel.

Campañas de salud para empleados

	2021	2022	2023
Colorrectal	410	386	404
Oftalmológica	582	705	902
Ginecológica	275	318	412
Salud ósea	264	299	373
Cardiología	601	545	658
Urología	571	556	645
Vacunación Antigripal	1.420	1.183	815
Dermatológica	-	530	667
Total	4.123	4.523	4.876

Asimismo, este año se han desarrollado diversas jornadas de Bienestar físico y emocional para la plantilla del Grupo Renfe con el objetivo de mejorar su inteligencia emocional, promover buenos hábitos de alimentación, descanso y actividad física, incluyendo la práctica de ejercicios de estiramientos para favorecer una adecuada higiene postural, uniendo así la parte física y la psicológica. La continuidad de estos cursos se ha visto reforzada con la impartición de talleres de espalda y relajación, con los que se pretende educar en la adopción de hábitos de higiene postural saludable, que ayuden a prevenir la aparición de posibles patologías.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



8.
SOSTENIBILIDAD EMPRESARIAL

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: CIP_4FOUNM74KSSYU5O3D9GVMESOBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8. Sostenibilidad empresarial (ESG)

Renfe entiende la Sostenibilidad Empresarial como la gran oportunidad de articular el mercado de la movilidad y la logística sostenible del presente y del futuro, ligada a la responsabilidad que le corresponde por los impactos positivos de su actividad en la sociedad, y especialmente con su aportación para la mitigación del cambio climático. La movilidad sostenible es el centro del negocio del Grupo Renfe.

Para cumplir con esta responsabilidad, Renfe integra las preocupaciones sociales, medioambientales, económicas, éticas, sobre derechos humanos y de sus grupos de interés, en su negocio diario y en las relaciones con ellos.

En el caso particular de Renfe, la Sostenibilidad Empresarial está acoplada a un eje fundamental de su estrategia: el crecimiento.

8.1. Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma

El transporte de la movilidad y logística es el sector económico que genera más contaminación atmosférica, un 27% del total de las emisiones de la UE (29% en España), poniendo en cuestión los objetivos globales de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de la Unión Europea.

El primer objetivo empresarial de Renfe es: incrementar el número de clientes tanto de viajeros como de mercancías para disminuir la emisión de gases contaminantes y, así, contribuir de manera global y directa al medioambiente mediante el ahorro de la huella de carbono de cada ciudadano y de las empresas.

El Grupo Renfe mantiene los objetivos climáticos establecidos por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) en 2019:

- Importancia crítica de tomar medidas inmediatas para un futuro más sostenible.
- Papel central de los ferrocarriles en la lucha contra el cambio climático.

Renfe, como miembro de la comunidad mundial de operadores ferroviarios y administradores de infraestructura, se compromete a ejecutar acciones para mitigar el cambio climático, reducir la huella de carbono de la empresa y apoyar el cambio hacia un reparto de modos de transporte más sostenible.

Para lograr esto está comprometida a:

1. Disminuir el consumo específico de energía y las emisiones de CO_2 de la empresa respecto a 1990, y con ello contribuir al 'Desafío del Transporte Ferroviario Bajo en Carbono' de la UIC, presentado en 2014 en la Cumbre del Clima de Naciones Unidas, y al Compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria de UIC, firmado en 2019.
2. Alcanzar la neutralidad de carbono en 2050.
3. Contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

El cumplimiento del objetivo climático del Grupo se mide mediante el indicador de seguimiento de la intensidad de Carbono emitido por la energía de tracción, según se recoge en la Ficha 330 de UIC.

El propósito durante este ejercicio ha sido fortalecer la línea estratégica: priorizar e incrementar el consumo de la energía cien por cien renovable, y optimizar la eficiencia. En 2023, el Grupo Renfe generó 4,31 gramos de CO_2 por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de su historia. El grupo ha conseguido dividir entre 10 sus emisiones unitarias de 1990. Se trata de una reducción del 90,4 %, respecto al año de referencia de Kioto. Recientemente, la UE ha determinado un objetivo intermedio de reducción del carbono del 90% para 2040.

Además, durante este 2023, Renfe ha sabido consolidar su estrategia de gestión y eficiencia energética tras un período de crisis, provocado por COVID-19 y la posterior crisis energética, obteniendo un nuevo valor mínimo histórico de consumo unitario de 86,84 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente siguen las mismas tendencias, con un pequeño repunte de Renfe Mercancías.

La flota de trenes pertenecientes a Renfe configura el sistema de transporte de viajeros y mercancías que menos energía consume por unidad transportada. Con niveles mínimos de emisiones de CO_2, contribuye a reducir la contaminación local en las áreas urbanas. Al mismo tiempo, Renfe sigue invirtiendo en disminuir el impacto acústico de sus trenes para evitar alteraciones en entornos naturales y urbanos.

Con tan bajas emisiones unitarias, Renfe se ha convertido para sus clientes en un Proveedor de Sostenibilidad en el sector transporte, en línea con las orientaciones del Pacto Verde Europeo.

La actividad del Grupo Renfe, según establece la normativa europea, favorece de forma sustancial a la mitigación del Cambio Climático, sin causar perjuicio significativo a los demás objetivos ambientales de la UE, cumpliendo el Principio Comunitario de ausencia de perjuicio ambiental significativo (*Do Not Significant Harm- DNSH principle).*

Según está definido en las Finanzas Sostenibles europeas, Renfe realiza actividades económicas alineadas con la Taxonomía ambiental de la Unión Europea (Cambio Climático, actividades 6.1, 6.2, 6.3, 3.19), con una contribución sostenible directa superior al 99% de su volumen de actividad principal (movilidad y logística) ligada a tales objetivos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.2. Taxonomía 2023

Elegibilidad de las actividades de Renfe

El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, y sus actualizaciones, regulan la denominada Taxonomía, que es una clasificación de las actividades económicas que contribuyen a los seis objetivos ambientales prioritarios para la UE:

1. Mitigación del cambio climático
2. Adaptación al cambio climático
3. Prevención y control de la contaminación
4. Transición a una economía circular
5. Sostenibilidad y protección de los recursos hídricos y marinos
6. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas

La Taxonomía establece un listado de las actividades mediante Actos Delegados que contribuyen sustancialmente a uno o varios de los objetivos señalados, o bien son actividades facilitadoras.

Una actividad facilitadora es aquella que permite directamente a otras actividades realizar una contribución sustancial a uno o varios de los seis objetivos medioambientales.

A continuación, se indican las actividades del Grupo Renfe afectadas por esta clasificación, todas ellas relativas al objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático.

Sustanciales:

- Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril: código 6.1 en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139
- Transporte de mercancías por ferrocarril: código 6.2 en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.
- Transporte urbano y suburbano, transporte de viajeros por carretera: código 6.3 en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

Facilitadora:

- Fabricación de componentes del material rodante ferroviario: código 3.19 en el Reglamento Delegado (UE) 2023/2485 que modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

El porcentaje de tráficos con tracción eléctrica realizado por el Grupo Renfe en 2023 asciende al 89,1%. Este dato se ha utilizado para determinar los indicadores de acuerdo con esa proporción, puesto que los tráficos con diésel son actividades elegibles no alineadas.

Renfe prioriza el consumo de la energía limpia, con electricidad cien por cien de origen renovable desde 2019. Cerca de un 90% (89,1%) de sus tráficos circulan con electricidad de tracción de emisión cero, lo que supone un 80% de su consumo energético de tracción.

En este ejercicio, el Grupo Renfe generó 4,31 gramos de CO_2 por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de su historia. El grupo ha conseguido dividir por 10 sus emisiones unitarias de 1990. Se trata de una reducción del 90,4%, respecto a ese año de cómputo de Kioto.

Metodología y consideraciones generales

El Grupo Renfe ha analizado su información relativa a ingresos, CAPEX y OPEX para determinar aquellas partidas correspondientes a las actividades identificadas como elegibles y alineadas explicadas en el apartado anterior. De este modo se ha trabajado en determinar:

- Conceptos de los numeradores de cada indicador y sus partidas contables correspondientes.
- Conceptos de los denominadores de cada indicador y sus partidas contables correspondientes.

Como fuente de información principal y de base se han utilizado las cuentas anuales consolidadas del Grupo Renfe. Además, cuando ha sido necesario obtener mayor desglose o detalle, se ha acudido a las cuentas anuales individuales de las sociedades integrantes de las citadas cuentas consolidadas, los sistemas económico-financieros del Grupo y documentos y sistemas auxiliares.

Se ha verificado la integridad de la información, así como la conciliación con los datos de las cuentas anuales consolidadas.

Porcentaje de elegibilidad del Volumen de negocios

Se considera volumen de negocio el importe neto de la cifra de negocios de las sociedades que integran las cuentas anuales consolidadas del Grupo Renfe.

No se han incluido en este concepto los ingresos por compensación de las Obligaciones de Servicio Público (OSP), al igual que el resto de las partidas recogidas en 'Otros ingresos de explotación'.

Esta información coincide con la facilitada en la nota de la memoria "Importe neto de la cifra de negocios" de las mencionadas cuentas anuales consolidadas. Además, se ha necesitado un mayor desglose para determinar cada actividad considerada elegible.

Así, se ha identificado:

- Ingresos de transporte de mercancías y mantenimiento: qué parte es transporte de mercancías y qué es mantenimiento.

- Ingresos por alquiler de material ferroviario y otros conceptos: desglose detallado de la parte correspondiente a otros conceptos.

Numerador:

Cifra de negocio de actividades elegibles, según lo indicado anteriormente. Esto excluye de la cifra total la actividad de Renfe of America y LogiRAIL, por no ser actividades elegibles.

Además, se ha diferenciado entre actividades elegibles y alineadas (bloque A.1. de las plantillas de datos anexos) y actividades elegibles pero no alineadas (bloque A.2. de las plantillas). En este último caso, se han considerado ciertos transportes de mercancías, por ser elegible como actividad (código 6.2.) pero no alineada por el tipo de mercancía transportado.

Denominador:

Constituye el denominador de este indicador la totalidad de la cifra de negocio del Grupo Renfe (cifra de cuentas consolidadas).

Por último, se ha aplicado el porcentaje de tracción diésel ya indicado para excluir esa parte de las actividades elegibles y alineadas, y considerarla como actividades elegibles pero no alineadas.

Porcentaje de elegibilidad del CAPEX

La información de los activos que se ha tenido en cuenta es la equivalente a los datos recogidos en los epígrafes de las cuentas anuales consolidadas 'Inmovilizado Intangible' e 'Inmovilizado Material', considerando también 'Inmovilizado en curso' y 'Anticipos'. Para ello, se han visto las adiciones en el ejercicio de aquellos activos considerados.

No se han considerado las inversiones que formen parte de un plan de actividades a futuro, salvo lo recogido en 'en curso'.

En el caso del CAPEX de la Renfe Operadora, en su asignación a la actividad elegible, se ha imputado a las 4 actividades identificadas como elegibles para el Grupo Renfe (actividades con códigos 6.1, 6.2, 6.3 y 3.19 mencionadas en el apartado de elegibilidad de este documento), en función del volumen de negocio de cada una de ellas.

Numerador:

Partiendo de la cifra del denominador, se identifica si hay altas de inmovilizado en el ejercicio asociadas a actividades no elegibles, para eliminarlas.

Denominador:

Adiciones en el ejercicio de inmovilizado material e intangible. En las notas de la memoria consolidada 'Inmovilizado Intangible' e 'Inmovilizado Material', se puede encontrar esta información.

Como en el indicador de volumen de negocio, se ha aplicado el porcentaje de tracción diésel ya indicado para excluir esa parte de las actividades elegibles y alineadas, y considerarla como actividades elegibles pero no alineadas.

Porcentaje de elegibilidad del OPEX

En este caso se ha utilizado el epígrafe de 'Otros gastos de explotación' de la nota correspondiente de la memoria, y dentro de ella, los siguientes conceptos:

- Reparaciones y conservación
- Alquileres y cánones

Para ambos se ha analizado el detalle de su composición, tanto por conceptos como por sociedades.

Además, se ha tenido en cuenta el coste de la mano de obra del mantenimiento de primer nivel (preventivo y correctivo) de la Sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Como para el CAPEX, los gastos de la EPE en su asignación a la actividad elegible se han imputado a las 4 actividades identificadas como elegibles para el Grupo Renfe (actividades con códigos 6.1, 6.2, 6.3 y 3.19 mencionadas en el apartado de elegibilidad de este documento) en función del volumen de negocio de cada una de ellas.

Todo lo determinado en los puntos descritos, salvo el concepto 'Cánones por derecho de circulación' integrado dentro de la cifra total de 'Alquileres y cánones', forma parte tanto del denominador como del numerador, al estar todos los gastos vinculados a actividades elegibles.

También para este indicador aplica lo indicado sobre la proporción de tráficos realizados con energía eléctrica y diésel.

Resultados globales de elegibilidad

Se recoge en este apartado un resumen de la elegibilidad según la taxonomía para los 3 indicadores sobre los que se ha realizado el cálculo.

	Volumen de negocio	CapEx	OpEx
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	99,43%	99,85%	99,63%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	0,57%	0,15%	0,37%
TOTAL (A + B)	100%	100%	100%

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Alineamiento de las actividades

Las actividades taxonómicamente alineadas son aquellas actividades económicas elegibles que adicionalmente cumplen con una serie de requisitos adicionales a la elegibilidad establecidos en el Reglamento de la Taxonomía:

1. Contribuir sustancialmente a uno de los 6 objetivos ambientales (elegibilidad).

El objetivo al que contribuyen las actividades del Grupo Renfe es la mitigación del cambio climático. Gracias a la reducida huella unitaria de carbono de Renfe (4,77 gr. CO2 (eq)/UT en 2022) las actividades señaladas, 6.1, 6.2, y 6.3 contribuyen a la reducción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, que en España es el primer emisor de estos gases. La actividad 3.19 contribuye como facilitadora de las actividades 6.1, 6.2, y 6.3.

2. 'No causar daños significativos' (Criterio DNSH) al resto de objetivos.
   - Adaptación al cambio climático: Las actividades señaladas son neutras o incluyen actuaciones de adaptación al cambio climático. Renfe fue de las primeras empresas españolas que identificaron sus riesgos climáticos físicos mediante análisis de vulnerabilidad a partir de diferentes escenarios climáticos, aplicando en la actualidad medidas para adaptarse a dichos riesgos.
     Entre ellas destacan la Campaña estival anual de prevención de incendios a lo largo de la vía, en colaboración con ADIF, la instalación de zapatas sintéticas en vagones de mercancías, la adecuación de los nuevos vehículos ferroviarios a la evolución climática, incluyendo la operación ferroviaria en Arabia Saudí, y el refuerzo de sus capacidades de reacción ante incidencias.
   - Prevención y control de la contaminación: Las actividades señaladas, que no son especialmente contaminantes, se realizan según la legislación vigente, y en muchos casos bajo ISO 14000, estando previsto un sistema de gestión para el Grupo.
     En particular el material motor y autopropulsado no eléctrico cumple con Reglamento UE 2016/1628, que regula los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (NRMM).
   - Transición a una economía circular: Los vehículos ferroviarios son un ejemplo de prácticas circulares (larga vida útil, modularidad, adaptabilidad, reusabilidad, reciclabilidad… etc.). Los residuos se gestionan de conformidad con la jerarquía de residuos, en particular durante el mantenimiento.
   - Sostenibilidad y protección de los recursos hídricos y marinos: sin impacto relevante.
   - Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas: por su mayor seguridad el ferrocarril genera menos riesgos ambientales que otros modos de transporte.

3. Cumplir salvaguardas sociales mínimas:

Las siguientes recomendaciones para empresas multinacionales, como Renfe, ofrecen una guía para promover una conducta responsable en línea con las normas internacionales por parte de dichas empresas:

- Líneas directrices de la OCDE para empresas multinacionales
- Principios rectores sobre las empresas y los derechos humanos

Renfe, como empresa responsable, en aplicación de su política de RSE se adhiere y cumple satisfactoriamente con ellas.

Divulgación de los indicadores

Cuadro resumen de los indicadores con los importes expresados en miles de euros:

	Volumen de negocio		CapEx		OpEx	
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	1.816.438	99,43%	563.517	99,85%	633.400	99,63%
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)	1.613.860	88,34%	499.637	88,53%	560.458	88,15%
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)	202.578	11,09%	63.880	11,32%	72.943	11,47%
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA	10.433	0,57%	860	0,15%	2.379	0,37%
TOTAL (A + B)	1.826.871	100%	564.377	100%	635.780	100%

A continuación, se recogen las plantillas oficiales de divulgación con la información para cada indicador con los importes expresados en miles de euros:

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Volumen de negocio - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)									
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	Volumen de negocios absoluto (3)	Proporción del volumen de negocios año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1	1.144.474	62,65%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	63,22%		
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	160.106	8,76%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	9,52%		
Transporte urbano y suburbano	6.3	288.053	15,77%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	25,89%		
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	21.227	1,16%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	0,83%	F	
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.613.860	88,34%	88,34%						S	S	S	S	S	S	S	99,45%		
De las cuales: facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	%	F	
De las cuales: de transición			%	%						S	S	S	S	S	S	S	%		T

CapEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)									
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	CapEx absoluto (3)	Proporción del CapEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del CapEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril Transporte urbano y suburbano	6.1 6.3	407.678	72,24%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	83,78%		
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	36.213	6,42%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	8,51%		
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	55.746	9,88%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	7,60%	F	
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		499.637	88,53%	88,53%						S	S	S	S	S	S	S	99,89%		
De las cuales: facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	%	F	
De las cuales: de transición			%	%						S	S	S	S	S	S	S	%		T
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			

Volumen de negocio - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)									
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	Volumen de negocios absoluto (3)	Proporción del volumen de negocios año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	6.1	140.009	7,66%	%	%	%	%	%	%								0,00%		
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	24.734	1,35%	%	%	%	%	%	%								0,32%		
Transporte urbano y suburbano	6.3	35.239	1,93%	%	%	%	%	%	%								0,00%		
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	2.597	0,14%	%	%	%	%	%	%								0,00%		
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		202.578	11,09%	%	%	%	%	%	%								0,32%		
Total (A.1 + A.2)		1.816.438	99,43%	%	%	%	%	%	%								99,77%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		10.433	0,57%																
Total (A + B)		1.826.871	100,00%																

CapEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)									
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	CapEx absoluto (3)	Proporción del CapEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del CapEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril Transporte urbano y suburbano	6.1 6.3	52.258	9,26%	%	%	%	%	%	%								0,00%		
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	4.767	0,84%	%	%	%	%	%	%								0,01%		
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	6.855	1,21%	%	%	%	%	%	%								0,00%		
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		63.880	11,32%	%	%	%	%	%	%								0,01%		
Total (A.1 + A.2)		563.517	99,85%	%	%	%	%	%	%								99,91%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		860	0,15%																
Total (A + B)		564.377	100,00%																

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

OpEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)									
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	OpEx absoluto (3)	Proporción del OpEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del OpEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril Transporte urbano y suburbano	6.1 6.3	352.034	55,37%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	63,27%		
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	6.672	1,05%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	1,04%		
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	201.751	31,73%	S	N	N	N	N	N	S	S	S	S	S	S	S	35,64%	F	
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		560.458	88,15%	88,15%						S	S	S	S	S	S	S	99,95%		
De las cuales: facilitadoras			%	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S		F	
De las cuales: de transición			%	%						S	S	S	S	S	S	S			T

OpEx - Ejercicio 2023				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo (No causa un perjuicio significativo)									
Actividades económicas (1)	Códigos (2)	OpEx absoluto (3)	Proporción del OpEx año 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Economía circular (8)	Contaminación (9)	Biodiversidad y ecosistemas (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos y marinos (13)	Economía circular (14)	Contaminación (15)	Biodiversidad y ecosistemas (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del OpEx que se ajusta a la taxonomía año 2022 (18)	Categoría (actividad facilitadora) (19)	Categoría (actividad de transición) (20)
		k€	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril Transporte urbano y suburbano	6.1 6.3	46.854	7,37%	%	%	%	%	%	%								0,00%		
Transporte de mercancías por ferrocarril	6.2	1.351	0,21%	%	%	%	%	%	%								0,02%		
Fabricación de componentes del material rodante ferroviario	3.19	24.737	3,89%	%	%	%	%	%	%								0,00%		
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		72.943	11,47%	%	%	%	%	%	%								0,02%		
Total (A.1 + A.2)		633.400	99,63%	%	%	%	%	%	%								99,97%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		2.379	0,37%																
Total (A + B)		635.780	100,00%																

8.3. Renfe ante sus retos energéticos y ambientales

Renfe está comprometida en desarrollar los instrumentos de gestión para rebajar e incluso, eliminar los actuales riesgos energéticos y ambientales corporativos, con el objetivo de transformarlos en oportunidades estratégicas para el Grupo.

Para lograrlo, a lo largo de 2023 se han finalizado dos acciones estratégicas: el Diagnóstico Ambiental y la Auditoría Energética del Grupo.

También se han identificado los riesgos generales-empresariales inherentes al proceso de gestión ambiental del Grupo, dentro de la evaluación periódica que realiza el Sistema de Gestión de Riesgos Generales-Empresariales, no superándose los riesgos ambientales típicos del negocio.

Provisiones y garantías por riesgos ambientales

El Grupo Renfe cuenta con una doble cobertura específica en relación con sus riesgos ambientales:

- Seguro de Responsabilidad Ambiental, de carácter voluntario. Aseguradora Liberty Mutual Insurance Europe Limited, con un límite de indemnización de 20 millones de euros.
- Seguro de Responsabilidad Civil General (Cobertura de responsabilidad civil por contaminación accidental y repentina). Aseguradora QBE Europe SA/NV, con un límite de indemnización de 100 millones de euros.

Política y Compromiso Ambiental del Grupo Renfe

Pendiente de su actualización, esta política se basa en tres ejes fundamentales:

Compromiso ambiental	Acciones realizadas en 2023	% de mejora
La plena adaptación de la operación ferroviaria a los requerimientos ambientales exigidos por la normativa ambiental vigente y los compromisos ambientales adquiridos voluntariamente.	▪ Realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe. ▪ Realización de la Auditoría Energética del Grupo Renfe, para la energía de tracción y la energía de usos distintos de tracción, superando los niveles de exigencia de la normativa vigente. ▪ Preparación de la revisión del Plan Estratégico de Descarbonización y Eficiencia energética para 2023.	100% 100% 50%
La puesta en valor de los activos ambientales tangibles e intangibles propios de la operación ferroviaria.	▪ Estrategia concertada en materia de Sostenibilidad con Comunicación Externa e Interna, sobre la ventaja competitiva de la Movilidad y la Logística Sostenible.	95%

	▪ Participación en Jornadas y Congresos.	100%
La gestión adecuada de los aspectos ambientales ligados a la interrelación entre infraestructura y operación.	▪ La relación con Adif es continua. En este año, los principales asuntos abordados han estado relacionados con la solución de problemas generados por contaminación acústica, la prevención de incendios a lo largo de la vía y la eliminación de los grafitis.	95%

El compromiso ambiental de Renfe plasma las obligaciones y compromisos que adquiere la empresa sobre el desarrollo sostenible en el medioambiente y su entorno social.

En 2023 se han implementado las siguientes acciones:

Compromiso ambiental	Acciones realizadas en 2023	% de mejora
Establecer públicamente, y por escrito, sus compromisos ambientales.	▪ Estrategia concertada en materia de Sostenibilidad con Comunicación Externa e Interna, expresando la ventaja competitiva de una empresa Sostenible.	70%
Asumir compromisos ambientales de carácter voluntario, más allá del cumplimiento de la normativa ambiental vigente por parte de Renfe.	▪ La realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe y la Realización de Auditoría Energética del Grupo Renfe, , articulan numerosos compromisos voluntarios.	100%
Desarrollar los instrumentos de gestión adecuados para reducir y eliminar, los impactos ambientales, mediante la dotación de medios y procedimientos internos necesarios.	▪ El objetivo de la realización de Auditoría Energética del Grupo Renfe, es dotarlo de un único y robusto Sistema de Gestión Energético. ▪ El objetivo de la realización del Diagnóstico Ambiental del Grupo Renfe, es dotarlo de un único y robusto Sistema de Gestión Ambiental.	25% 75%
Establecer cauces adecuados para la participación de las partes interesadas en la gestión ambiental de Renfe.	▪ El Grupo Renfe cumple, de forma proactiva sus obligaciones comunitarias en materia de información ambiental, emitiendo anualmente un informe. ▪ Renfe mantiene un Grupo de Trabajo con la Representación Laboral de los Trabajadores (RLT) para abordar y discutir estos asuntos.	100%
Comprobar la eficacia de la gestión ambiental mediante el control de su implementación y cumplimiento, así como su actualización y adaptación permanente a las demandas de la sociedad.	▪ El Grupo Renfe apuesta por el uso de normas de referencia universalmente adaptadas: aplicación de ISO, en la gestión ambiental, energética y de carbono. ▪ Mediante la StartUp Greemko, el Grupo Renfe, pudo ofrecer a sus clientes internos y externos (Mercancías) el Alcance 3 de sus emisiones de carbono.	100% 60%

Diagnóstico Ambiental (2022-2023)

Con el objetivo de que el Grupo Renfe cuente con un único Sistema de Gestión Ambiental avanzado a corto-medio plazo, el diagnóstico ambiental incluye una propuesta prioritaria de actuaciones:

Acciones de tipo organizativo:

- Avanzar en la concreción de los objetivos ambientales del Plan Estratégico del Grupo Renfe (mejora del desempeño ambiental, elaboración de objetivos ambientales, optimización del Plan Director de Eficiencia Energética, etc.).
- Consolidación de un Programa de Medidas Urgentes de adecuación a la normativa para todo el Grupo.
- Orientación a las empresas participadas hacia el mismo Sistema de Gestión Ambiental.
- Obligación de las empresas subcontratadas a acogerse al Sistema de Gestión Ambiental del Grupo Renfe en los pliegos de las licitaciones.
- Refuerzo del organigrama y del personal ambiental adecuado.
- Ficha ambiental de cada instalación.

Acciones de tipo operativo:

- Actualización de Protocolos de actuación (limpieza de grafitis, limpieza de vehículos, repostaje, tratamiento aguas azules, etc.) y de Procedimientos.
- Instalaciones adecuadas para limpieza de grafitis y gestión de sus residuos.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Mejora del tratamiento de las aguas residuales y autorización de vertidos.
- Integración ambiental de instalaciones (remediación de suelos, adecuación ambiental y paisajística, etc.).
- Mejora reputacional en los aspectos relevantes (prevención de incendios, LCC (*Life cycle cost*) consumos, minimización emisiones y vertidos, requisitos legales, huella de carbono, emisiones acústicas, etc.).
- Campañas de Formación.
- Estrategia de Comunicación interna y externa.

Todas las acciones están orientadas a la reducción de los riesgos ambientales, la mejora de la eficiencia en su gestión, la reducción de los riesgos reputacionales y la puesta en valor de las ventajas competitivas del Grupo Renfe. Este diagnóstico fue elevado a los órganos de dirección del Grupo en el segundo semestre de 2023.

Adaptación al cambio climático

Plan Anual de Prevención de incendios en el margen de la vía

Renfe, en los meses cálidos, controla de manera exhaustiva los trenes que circulan por zonas con especial riesgo de incendios, como son las vías próximas a áreas boscosas o a espacios naturales protegidos.

Las acciones tienen en cuenta la normativa en vigor publicada al respecto en esta materia, y anualmente se intensifican las campañas de sensibilización destinadas a todo el personal de la empresa. El periodo de actuación comprende desde junio a septiembre, pudiéndose adelantar o retrasar según la climatología. Una de las actuaciones más relevantes es la progresiva sustitución de zapatas de fundición por zapatas sintéticas: en la actualidad, dos tercios del parque de vagones de mercancías están equipados con estas.

Durante 2023, el 2,82 % de los incendios contabilizados al lado de las vías (14 incendios) fueron asignables a la explotación de Renfe, unos datos que corresponden a la media histórica: 12 incendios correspondieron a Mercancías, y 2 a Viajeros.

Reducción de la contaminación atmosférica y acústica

El elevado grado de electrificación de las vías ferroviarias garantiza la reducción de la contaminación atmosférica mejorando la calidad del aire de las ciudades y áreas metropolitanas españolas. En este sentido, se ha contabilizado una reducción significativa de NOx y de pequeñas partículas (inferiores a 10 micras) gracias a los servicios de Cercanías. Estas dos mediciones se han tomado como los parámetros necesarios para la elaboración de los requerimientos técnicos del Bono Verde Soberano del Reino de España, destinado a financiar actuaciones ferroviarias por su aportación a la sostenibilidad.

Por otra parte, Renfe es una de las empresas ferroviarias europeas con un parque de trenes más 'silencioso', que limita el ruido de sus vehículos mediante el uso de zapatas de freno sintéticas. Dichas zapatas reducen el ruido hasta 8 decibelios, lo que supone la mitad del ruido ambiental.

El 100 % de los trenes de viajeros y el 66,1% de los vagones de mercancías usan frenos de baja emisión acústica.

El uso de este sistema de frenado es especialmente importante en la aplicación de los cánones de infraestructura que establecen un sistema bonus/malus: penaliza a los trenes más ruidosos y favorece la implantación de corredores ferroviarios silenciosos.

Además, se han realizado actuaciones de mitigación del ruido durante la ejecución de trabajos en estaciones o en la readaptación de la operación ferroviaria, según la proximidad de viviendas, edificios o espacios que requieren protección acústica.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Protección de la biodiversidad

El transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril dispone de un elevado nivel de seguridad convirtiéndose en un elemento clave para incrementar la protección de los ecosistemas terrestres y acuáticos, así como de los entornos habitados por personas, al evitar otros tipos de transporte con mayor riesgo de accidente, y, por lo tanto, con mayor impacto potencial en la biodiversidad y en la salud humana.

Renfe ha transportado más de 1,35 millones de toneladas de mercancías peligrosas en 2023 lo que equivale a retirar de la carretera unas 48.327 circulaciones de camiones pesados cargados con este tipo de mercancías al año.

La mitad de las mercancías transportadas corresponde a cuatro productos: etanol, hidrocarburos gaseosos en mezcla licuada (Butano/Propano), 4-Tiapentanal, y dicloruro de etileno.

Transporte de mercancías peligrosas

Tm	2021	2022	2023
Mercancías peligrosas	1.745.999	1.593.553	1.353.150

Biodiversidad en instalaciones

La relación que mantiene Renfe con la biodiversidad se produce en las instalaciones próximas a espacios naturales protegidos. Renfe gestiona 67 instalaciones situadas en espacios naturales protegidos o en áreas próximas a dichos espacios. De ellas, 55 son estaciones de Cercanías con muy escasa afección, y 12 talleres de mantenimiento de material ferroviario donde se extreman las precauciones ambientales. Las instalaciones ocupadas por Renfe en espacios naturales o en áreas de biodiversidad ocupan una superficie muy reducida, de 0,26 kilómetros cuadrados.

Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales

Espacio Natural	Nombre de la Instalación	Municipios	Provincia	C. Autónoma
Reserva Natural de Los Galachos	Taller de Material Motor y Remolcado de Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	Aragón
Paraje Natural de L'Alberá	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Port-Bou	Port Bou	Girona	Cataluña
ZEPA Costes del Garraf	Taller Central de Reparaciones de Vilanova i la Geltrù	Vilanova i la Geltrù	Barcelona	
Parque de la Serralada Marina	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Montcada	Montcada i Reixach	Barcelona	
LIC Costas del Maresme i La Selva	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Mataró	Mataró	Barcelona	
Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares	Base de Mantenimiento de Talgo de Las Matas	Las Rozas	Madrid	Madrid
LIC de la Sierra de Guadarrama	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Cercedilla	Cercedilla	Madrid	
Zona Ramsar de Txingudi - Bidasoa	Taller de Mantenimiento de Material Remolcado de Irún	Irún	Guipúzcoa	País Vasco
	Taller de Mantenimiento de Material Autopropulsado de Irún	Irún	Guipúzcoa	
LIC Franja Litoral Sumergida de Murcia	Taller de Reparaciones de Material Remolcado de Águilas	Águilas	Murcia	Murcia
LIC Sierra de Malacara	Taller de Mantenimiento de Autopropulsado de Valencia	Valencia	Valencia	Comunidad Valenciana
	Taller de Mantenimiento de Material Motor y Remolcado de Valencia	Valencia	Valencia	

LIC (Lugar de Interés Comunitario)
ZEPA (Zona de Especial Protección)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Uso sostenible de los recursos y economía circular

Gestión del agua

Los principales puntos de consumo de agua en Renfe son instalaciones de mantenimiento (talleres y centros de tratamiento de trenes), túneles de lavado de vehículos ferroviarios, estaciones de Cercanías y, en menor medida, oficinas.

Ahorro de agua y preservación de los recursos hídricos

Renfe ha dado continuidad al Plan de Gestión Sostenible del Agua en Renfe Fabricación y Mantenimiento, principal consumidor de agua en el Grupo, que tiene como objetivo fomentar el ahorro hídrico, asegurar que el agua devuelta al medioambiente carezca de impropios, instalar fuentes alternativas de captación de agua para el suministro en talleres y, por último, prevenir y proteger los suelos industriales de vertidos y aguas contaminadas.

Las medidas que se implementarán son las siguientes:

- Identificación de consumos mediante la instalación de contadores telemedidos.
- Eficiencia en el uso del agua (equipamientos sanitarios, sistemas de lavado y climatización y control de fugas en la red de abastecimiento y de saneamiento).
- Instalación de dispositivos ahorradores homologados.
- Reutilización de agua depurada para el lavado de trenes y riego de jardines.
- Fomento del uso de agua caliente sanitaria de producción solar.
- Control de los vertidos y reducción de la contaminación.
- Programa de sensibilización sobre el ahorro hídrico.
- Aprovechamiento de las aguas pluviales.

Por otra parte, para llamar la atención sobre el uso responsable del agua se han distribuido carteles y pegatinas en las instalaciones en las que se esté implementando el Plan.

Consumo del agua

m^3	2021	2022	2023 (*)
Consumo de agua	1.287.188	1.235.701	1.485.801

(*) Datos estimados

Durante 2023 se produjo un proceso de regularización que ha aflorado consumos relativos a años anteriores.

Tal y como ha señalado el Diagnóstico Ambiental, la gestión del agua es una de las asignaturas pendientes del Grupo, y para 2023 se ha planteado un programa urgente de gestión de los recursos hídricos consumidos por Renfe.

Aguas residuales

Las aguas de vertido generadas en las instalaciones de Renfe se vierten a las redes urbanas de saneamiento. Algunas de estas instalaciones generan aguas con sustancias químicas en consecuencia de los procesos industriales, por lo que se realiza una depuración *in situ* previa a su trasvase a la red general. Todos estos vertidos presentan un volumen similar al de los consumos previos, lo que indica un alto aprovechamiento de los recursos hídricos utilizados.

Renfe ha destinado en 2023 un importe cerca de 880.000 euros para la gestión y el tratamiento de aguas residuales.

Consumo de materiales

El consumo de materiales de Renfe se produce fundamentalmente en los talleres de mantenimiento de trenes, correspondiendo mayoritariamente a aceites, disolventes y pinturas.

Consumo de materiales

Materias Primas (Kg)	2022	2023 (*)
Aceites/Grasas	447.149,38	423.903,10
Adhesivos y sellantes	19.363,54	22.102,52
Aerosoles	8.365,39	8.641,10
Anticongelante	80.729,22	89.453,83
Biocidas para wc	17,00	6,00
Disolventes	40.086,33	45.185,57
Gases refrigerantes para mantenimiento trenes	12.951,30	12.415,10
Consumo de otros	54.461,47	70.710,83
Pinturas al agua	39.977,00	35.162,00
Pinturas al disolvente	55.051,44	53.553,56

(*) Datos estimados

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Gestión de residuos

Renfe dispone de una serie de procedimientos específicos para realizar una adecuada gestión de los desechos que genera. Para la gestión de los residuos peligrosos, Renfe contrata los servicios de recogida, gestión, tratamiento y reciclaje de estos a empresas autorizadas como gestores por la Administración Pública.

Destaca la instalación de contenedores de reciclado de papel, la disponibilidad de compactadores de papel y cartón y la recogida selectiva de residuos en diferentes contenedores (papel, tóner, pilas, etc.).

Durante el año 2023, se han generado 4.859,98 toneladas de residuos de los que 1.082 toneladas corresponden a residuos peligrosos procedentes de instalaciones industriales.

Residuos peligrosos

Tm	2021	2022	2023
Residuos Peligrosos	1.124	1.242	1.082

Suelos contaminados

Renfe y Adif mantienen en vigencia un convenio de colaboración en materia de descontaminación de suelos principalmente en talleres. El objeto de dicha colaboración es actuar en aquellos centros potencialmente afectados por una contaminación histórica de los depósitos de combustible de Adif previos a la segregación de las dos corporaciones, que aún se encuentran activos.

Renfe Fabricación y Mantenimiento, responsable de los talleres, aplica un plan plurianual de actuación en materia de suelos contaminados que recoge la previsión de acciones de identificación de sustancias, control de la contaminación de suelos y descontaminación en sus instalaciones.

Entre las actuaciones desarrolladas en nuestras instalaciones destacan: estudios de caracterización de contaminantes, labores de control y seguimiento de indicadores, y realización de trabajos de descontaminación. En 2023, los costes en este ámbito superaron los 565.000 €.

Estas actuaciones se han realizado siempre de manera voluntaria, y a iniciativa de Renfe, siempre de forma concertada con las autoridades ambientales, aplicando el principio de prevención y usando las mejores técnicas disponibles, con la colaboración de la empresa pública EMGRISA.

Desperdicio alimentario en los trenes

Renfe tiene como objetivo reducir al mínimo el desperdicio alimentario de los servicios de restauración y cafetería a bordo de los trenes, como parte de su compromiso de responsabilidad.

En esta línea, el nuevo contrato de servicios a bordo trae consigo mejoras en este ámbito que se suman a las que ya se habían implantado en años anteriores: el formato *'Box'* para los aperitivos y meriendas, que permite a los clientes llevárselo a su casa o a la oficina para consumirlo más tarde, si no lo han tomado en el momento; o el sistema de gestión de caducidades de bandejas y productos de cafetería que permite reutilizar los productos no consumidos si no se ha roto la cadena de frío.

Por ejemplo, nuestro prestador de catering tiene el compromiso de reducir el desperdicio de alimentos aprovechando un 10% del volumen de residuos orgánicos en los próximos 5 años, trabajando fundamentalmente en las fases previas de la cadena de producción, planificando de forma más eficaz las necesidades y generalizando en la implantación de biodigestores en sus unidades de producción.

Para satisfacer las exigencias de Renfe Viajeros en materia de sostenibilidad y calidad ambiental, el nuevo adjudicatario del contrato de servicios a bordo a su vez ha contado con proveedores de primer nivel que comparten objetivos de sostenibilidad y calidad medioambiental relativos al bienestar animal, compras locales y responsables o clasificación selectiva de residuos.

Economía Circular

Los vehículos ferroviarios que utiliza Renfe se distinguen por usar en su fabricación hasta el 98% de materiales reutilizables y por tener una vida útil prolongable hasta más de 40 años.

Se consiguen así vehículos duraderos y fácilmente reparables con el objeto de aumentar la vida del tren en las mejores condiciones técnicas de seguridad y de confort.

La orden FOM/233/2006, de 31 de enero, recoge el Plan de Mantenimiento del Vehículo Ferroviario, que incluye el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen las intervenciones que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que estas deben efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección ambiental y, en su caso, interoperabilidad.

Cuando los trenes llegan al final de su vida útil, Renfe vende aquellos que están en mejores condiciones, perfectamente reparados y funcionales, para darles una segunda vida en terceros países (material autopropulsado, coches de viajeros y locomotoras), incluyendo los repuestos necesarios para su mantenimiento. Finalmente, los trenes de mayor interés histórico se donan a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para su restauración y puesta en valor.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Certificaciones ambientales

Renfe Viajeros S.M.E., S.A. dispone de 2 certificados del Sistema de Gestión Ambiental, Norma UNE-EN-ISO 14001 en los servicios de Alta Velocidad y en los servicios Regionales de Rodalies de Catalunya. Adicionalmente, cuenta con 5 certificados de Gestión de la Calidad del Servicio de Transporte Público de Pasajeros- Norma UNE-EN 13816 y 5 certificados de la Carta de Servicio. Norma UNE-93200. Ambas incluyen diversos compromisos ambientales:

- Núcleo de Cercanías de Asturias, Líneas C1, C2 y C3.
- Núcleo de Cercanías de Madrid, Líneas C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8 y C10.
- Núcleo de Cercanías de Valencia, Líneas C1, C2 y C6.
- Núcleo de Cercanías de Bilbao, Líneas C1, C2 y C3.
- Núcleo de Cercanías de Zaragoza, Línea C1.

Renfe Mercancías S.M.E., S.A. dispone de un certificado de su Sistema de Gestión Integrado, con alcance global a su actividad y centros de trabajo (ISO 9001 y 14001), así como Evaluación SQAS (Safety and Quality Assesment Systems).

Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.M.E., S.A., dispone de una certificación ISO 14001:2015 de todo su Sistema de Gestión, con alcance global a su actividad y a sus centros de trabajo.

Eco-incentivo ferroviario

Renfe Mercancías recibió 13,69 millones de euros concedidos por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en concepto de eco-incentivos ferroviarios del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Renfe encabeza la lista de los ocho operadores que han recibido un total de 26,1 millones de euros en fondos europeos por incentivar el transporte ferroviario de mercancías.

Estas ayudas, concedidas sobre los tráficos de mercancías de 2022 y que oscilan entre los 275.000 euros y los 13,7 millones, persiguen potenciar el uso del transporte de mercancías por ferrocarril, premiando el ahorro de costes externos medioambientales y socioeconómicos, frente al transporte por carretera.

La cuantía de las ayudas depende de la evolución de la actividad de las empresas, el tipo de tracción de las locomotoras y la ocupación de los vagones de carga.

El programa de eco-incentivo ferroviario persigue un triple objetivo: consolidar e incrementar la cuota de mercancías transportadas por ferrocarril como alternativa de bajas emisiones, ayudar a los operadores ferroviarios a aumentar sus tráficos haciendo más atractiva la oferta ferroviaria y, por último, mejorar el desempeño medioambiental incentivando que se priorice el uso de sistemas de tracción eléctricos.

Los operadores podrán aprovechar las subvenciones para reducir tarifas o mejorar la calidad de los servicios, lo que redundará en beneficios palpables para los cargadores y el resto de la cadena multimodal.

Proyecto GreeMko

Las empresas industriales y de servicio requieren datos ambientales sobre sus propias actividades para medir y calcular su huella de carbono, y así elaborar estrategias propias de descontaminación. Para nuestros clientes, disponer de información fiable y sistematizada es cada vez más necesario:

- Cumplimiento de la ley.
- Requisitos en licitaciones y/o contratos.
- Marketing y/o estrategia de mercado ante la creciente demanda de una alternativa sostenible.
- Acceso a nuevas formas de financiación como préstamos verdes.

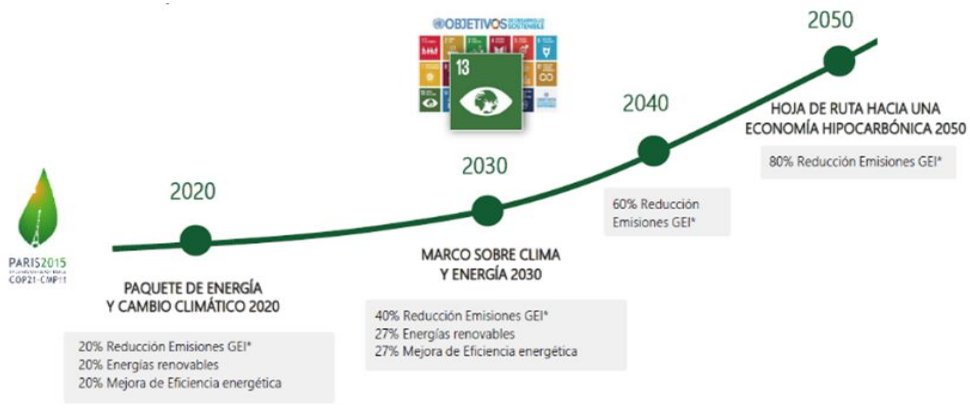
GreeMko es una pequeña empresa española que cuenta con una larga experiencia en desarrollo de recursos de gestión ambiental, cálculo de huella de carbono (alcance 1, 2 y 3), digitalización a escala global y búsqueda de soluciones integrales para los impactos ambientales de las compañías. Se presentó a Renfe en la edición de TrenLab 2022, con la propuesta de realizar un proyecto piloto para el cálculo de la huella de carbono de los transportes de Renfe Mercancías. El objetivo era disponer de los datos de alcance de carbono para facilitárselos a sus clientes y convertirse en un operador logístico más competitivo.

8.4. Transición energética y energías renovables

El de Descarbonización y Eficiencia Energética del Grupo Renfe nació con el objetivo de contribuir al compromiso establecido en Acuerdo de París de 2015 (COP21), para evitar que el incremento de la temperatura media global supere 1,5ºC respecto a los niveles preindustriales.

El objeto de este Plan Director es establecer las actuaciones a desarrollar en los próximos años, fijando objetivos de reducción de consumo energético y emisiones GEI, y marcando compromisos económicos hasta el 2030 para su consecución.

Asimismo, contribuye a fomentar el cambio modal hacia el ferrocarril, mediante la mejora de su competitividad y otras actuaciones específicas, resaltando su potencial a la descarbonización del transporte terrestre nacional.



Los objetivos generales del Plan se vertebran en tres grandes ámbitos que se materializan en las acciones implementadas y sus logros:

Objetivos generales del plan	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo UE
1º - Cambio Modal		
Reducción del consumo energético y emisiones en el conjunto del transporte nacional	En 2023 el Grupo Renfe redujo las cifras unitarias de consumo y energéticas por debajo de las 2019. Reducciones carbono sobre 1990: -90,4 % Estas cifras fortalecen la ventaja competitiva del ferrocarril, favoreciendo la transferencia modal hacia Renfe.	100%
2º - Eficiencia		
Reducción de consumo energético y emisiones específicas del sistema ferroviario en materia de eficiencia energética	En 2023, el Grupo Renfe consolidó la anomalía en estos ámbitos derivada de la COVID y de la reciente crisis energética mundial devolviendo las cifras unitarias de consumo y energéticas a las propias de 2018 y 2019, alcanzando mínimos históricos	100%
	Intensidad energética: 86,84 kWh/UT	
3º - Descarbonización		
Reducción de emisiones del sector ferroviario debido a la disminución del consumo y sustitución de combustibles fósiles	Desde 2022, el Grupo Renfe obtuvo cifras unitarias de consumo y energéticas inferiores a las propias de 2018 y 2019 alcanzando mínimos históricos Intensidad de Carbono: 4,31 gr.CO_2 (eq) /UT Renfe tiene como objetivo eliminar las emisiones derivadas del uso del diésel, sustituyéndolo por combustibles sostenibles.	100% 20%

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Líneas y programas de actuación

Las acciones más relevantes del Plan en 2023 han sido las siguientes:

L1 Gestión de la energía

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo de la UE
Sistemas telemáticos	Programa de mejora de gestión energética desarrollado para Renfe por Bombardier. Medición de energía mediante 'Energy Measure System' y envío a puesto de tierra 'Data Collector System', con el fin de facturar en función de la medida real del consumo. Tras las diversas pruebas de verificación, circulación y homologación de equipos en diversos trenes en las líneas Madrid-Valencia y Madrid-Málaga del 2021, la modificación del puesto de tierra '*Data Collector System*' que efectuó el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) obliga a realizar la modificación del software de transmisión, pendiente de su contratación.	35%
Medidas de gestión	Renfe Fabricación y Mantenimiento está llevando a cabo la implantación de una plataforma de eficiencia energética para monitorizar y controlar diferentes variables ambientales (agua, energía…) en 50 Bases de Renfe Fabricación y Mantenimiento, generando un ahorro en los gastos de explotación. ▪ Progreso 90% Fase I – Entrega final de documentación técnica. ▪ Progreso 0% Fase II – Ejecución diseño de la Fase I.	100%

L2 Eficiencia energética

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo de la UE
Vehículos ferroviarios	Prosiguen los trabajos relativos al pograma de mejora de gestión energética desarrollado para Renfe por BOMBARDIER. Conducción eficiente bajo 'Automatic Train Operation' y al amparo de los sistemas de seguridad del tren, para el ahorro de energía y el aumento de la eficiencia energética en la tracción. En 2022, se puso en explotación, a disposición del maquinista y en todos los trenes de las series 102 /112 que circulan por las líneas Madrid Valencia y Madrid Málaga (por ser estas las únicas líneas que se encuentran parametrizadas en la actualidad), el Sistema de Conducción Eficiente de Bombardier (SCEB). Además, se prevé la parametrización de nuevas líneas, lo que permitiría la extensión de este sistema a otros trayectos, pendiente de su contratación. Dentro del programa de innovación abierta del Grupo Renfe, Trenlab, se va a trabajar en un proyecto de desarrollo de un simulador de conducción, especializado en entrenar situaciones de conducción desde un vehículo genérico en un entorno de infraestructura limitado.	100%
Edificios, talleres y estaciones	▪ Renfe Fabricación y Mantenimiento ha continuado con la renovación de iluminación por tecnología LED en las zonas de trabajo en el interior de 23 bases de mantenimiento para reducir el gasto energético. ▪ En concreto, durante 2023 se ha procedido a la sustitución de iluminación convencional por tecnología LED para disminuir el consumo en las bases de mantenimiento de Can Tunis y La Sagra, además de la implantación de sistemas de regulación y control.	100%

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

	▪ El lote complejo Cerro Negro AV se encuentra en propuesta de adjudicación	
Oficinas	Durante 2023 se ha adjudicado un contrato de servicios técnicos, dentro del cual ya están ejecutándose los trabajos para el cumplimiento de la normativa de aplicación, relativos a la elaboración de certificados energéticos para oficinas del Grupo con objeto de valorar la calificación energética obtenida y plantear medidas de eficiencia energética.	100%

L3 Descarbonización

Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo de la UE
Electrificación	▪ Compra de electricidad 100% renovable para tracción de sus trenes (con certificado de GdO). ▪ Durante 2023, Renfe Mercancías siguió reforzando su estrategia corporativa de descarbonización gracias a la adquisición de nuevo material motor de tracción eléctrica más moderno, seguro y eficiente. Así, este 2023 se han puesto en servicio 12 nuevas locomotoras eléctricas de gran potencia para operar en ancho ibérico. Durante el primer trimestre de 2023, se han adjudicado al contrato de suministro otras 12 locomotoras más con opción de un suministro adicional de 6 locomotoras extra.	100% 80%
Energías renovables	El Grupo Renfe cuenta con un plan de implantación de instalaciones fotovoltaicas para autoconsumo de energía eléctrica de tracción. Actualmente, se plantea una planta piloto de 20MW en Valladolid a partir de la que se lanzará un proyecto global de hasta 34 plantas fotovoltaicas en toda España. Renfe Fabricación y Mantenimiento continúa desarrollando su proyecto de inversión en instalaciones fotovoltaicas en las principales 14 bases de mantenimiento. Desde Renfe Fabricación y Mantenimiento se continúan los trabajos para la definición de la licitación para la implantación de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en bases de mantenimiento repartidas por el territorio nacional	100% 100% 35%
Sustitución de combustibles e hibridación	La descarbonización de la tracción de los trenes de Renfe es un claro objetivo de la empresa. Para ello, se continúa trabajando en proyectos de innovación para la sustitución progresiva del diésel por combustibles limpios. Las principales líneas de trabajo son la utilización de hidrógeno verde y gas natural licuado (GNL) así como la hibridación con baterías y la propulsión eléctrica: ▪ Prototipo S526 autopropulsado con biogás de viajeros. ▪ Prototipo RaiLNG CEF 2016 sobre locomotora S31600. ▪ Proyecto FCH2RAIL sobre unidad CIVIA, con la colaboración de CAF, Toyota y Adif, entre otros. ▪ Tren BIMODO sobre autopropulsado en ancho métrico, con la participación de empresas como Renfe Operadora, Renfe Viajeros, Enagás, Segula, H2 Vector y Táctica Tic	15%

	Durante los meses de verano-otoño de 2023, Renfe Mercancías, en colaboración con Cepsa y Maersk, ha llevado a cabo con éxito el proyecto piloto de utilización de combustible HVO (diésel renovable) para completar 100 trayectos entre Algeciras y Córdoba, tramo sin electrificar.	100%
	Climatización en Renfe Fabricación y Mantenimiento: sustitución de calderas de gasoil por Gas Natural y aerotermia. ▪ 2021 se sustituyeron las calefacciones de la BMI de Villaverde; en 2022 las de Cerro Negro diésel y Tarragona; durante 2023, se ha adjudicado y sustituido la de San Andrés Condal.	25%

L4 Cultura

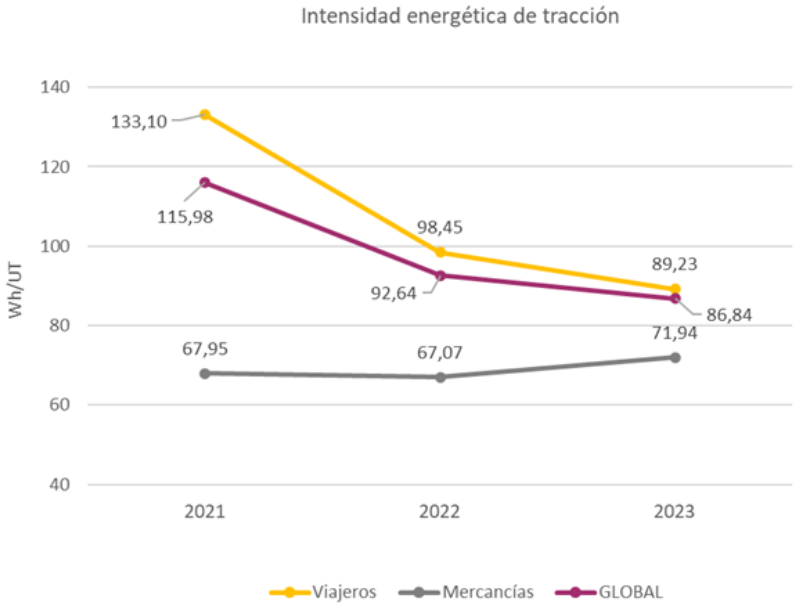
Líneas y programas	Acciones realizadas en 2023	Estimación % al objetivo de la UE
Grupos de interés externos	En el año 2023, se consiguió la certificación ´Carbono Neutro´ de AENOR para los trenes eléctricos de Renfe de viajeros y mercancías. El desarrollo de esta iniciativa, impulsada de manera conjunta por ambas sociedades, garantiza con transparencia que los servicios prestados mediante trenes eléctricos no producen emisiones directas ni indirectas en origen, al emplear energía 100% renovable y contar con técnicas para reducir el consumo y mejorar la eficiencia en el uso de la energía eléctrica de tracción. ▪ Certificados de emisiones de carbono para clientes de Mercancías. ▪ Nueva estrategia de comunicación en carbono para Viajeros. ▪ Planteamiento del alcance 3 en Renfe. ▪ Evaluación y propuestas para el fomento del uso de la bicicleta en conexión con los servicios de Obligaciones de Servicio Público de Renfe Viajeros. ▪ Información a grupos de interés externos sobre la ventaja competitivas estratégicas de la energía renovable en el Grupo Renfe. ▪ Durante 2023 se participó en diferentes jornadas y foros sobre diferentes temáticas relativas a la sostenibilidad y a la gestión y eficiencia energética (*Rail Live, SouthSummit*, Proyecto 'Mercancías al tren', distintos foros universitarios, etc.).	75%
Grupos de interés internos	Trabajadores, Relación Legal de los Trabajadores, responsables ambientales y energéticos, clientes, negocios, Alta Dirección. ▪ Planteamiento del alcance 3 en Renfe. ▪ Formación profesional para la conducción eficiente. ▪ Información a grupos de interés internos sobre la ventaja competitivas estratégicas de la energía renovable en el Grupo Renfe.	70%

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Consumos energéticos en tracción. Intensidad Energética

	2021			2022			2023		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Millones de litros diésel	35,04	17,73	52,77	35,95	17,08	53,03	37,91	13,28	51,19
GWh diésel	349,41	176,79	526,20	358,54	170,30	528,84	378,01	132,45	510,46
GWh tracción eléctrica	1.754,94	206,34	1.961,28	2.023,35	198,14	2.221,50	2.059,54	182,90	2.242,43
GWh total	2.104,35	383,13	2.487,48	2.381,90	368,44	2.750,34	2.437,55	315,35	2.752,89
Millones de Unidades Transportadas	15.810,00	5.638,30	21.448,30	24.195,00	5.493,20	29.688,20	27.318,00	4.383,27	31.701,27
Intensidad energética de tracción Wh/UT	133,10	67,95	115,98	98,45	67,07	92,64	89,23	71,94	86,84

N.B. El desglose por Sociedades del consumo eléctrico de tracción se ha estimado proporcionalmente a los costes de cada Sociedad proveniente de las facturas recibidas del administrador de la infraestructura ferroviaria (Adif).
N.B. Factor de conversión de litros de diésel a GWh extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.
N.B. Una vez superado el impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas, con ligera afección residual en 2021, la evolución de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada es favorable, recuperando valores inferiores pre-pandemia.



Consumos energéticos en Fabricación y Mantenimiento

	2022	2023
Millones de litros diésel	1,41	1,46
GWh diésel	13,98	14,42
GWh consumo electricidad	31,39	36,01
GWh gas natural	32,61	26,00
GWh propano	3,69	5,71
GWh total	81,67	82,14

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

La energía consumida para usos distintos de tracción (UDT) del Grupo Renfe es minoritaria, puesto que su objeto social es la prestación de servicios de transporte tanto de viajeros como de mercancías como operador ferroviario, siendo su mayor consumo energético debido a la tracción de sus trenes.

Teniendo en cuenta que el consumo eléctrico total del Grupo ascendió a 2.370,47 GWh en 2023, únicamente un 5,40% se debió al consumo eléctrico para UDT, que fue de 128,04 GWh.

En 2023, Renfe consiguió reforzar, tras un período de crisis, inicialmente debido a la COVID-19 y posteriormente a la gran crisis energética reciente, su estrategia de gestión y eficiencia energética consolidando valores de intensidad energética en decrecimiento. En este último año, se ha alcanzado un nuevo mínimo histórico de 86,84 Wh/UT.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente, siguen las mismas tendencias, con un pequeño repunte de Renfe Mercancías. Este pequeño incremento se debe a que, a pesar de haber consumido menor cantidad de energía durante este 2023, ha reducido en mayor proporción sus unidades transportadas.

El Grupo Renfe está comprometido a reducir las emisiones de CO_2 de la empresa respecto a 1990, y con ello contribuir al 'Desafío del Transporte Ferroviario Bajo en Carbono' de la UIC, presentado en 2014 en la Cumbre del Clima de Naciones Unidas, y al Compromiso de Responsabilidad Climática Ferroviaria de UIC, firmado en 2019. En 2023, el 81,5 % de su energía procedió de fuentes renovables.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Emisiones de gases de efecto invernadero. Intensidad de Carbono

	2021			2022			2023		
	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global	Viajeros	Mercancías	Global
Miles de Tm. de CO_2 debidos a electricidad (emisiones indirectas)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)	0 (*)
Miles de Tm. CO_2 debidos a diésel (emisiones directas)	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59	101,22	35,46	136,68
Miles de Tm. de CO_2 total	93,55	47,33	140,89	96,00	45,60	141,59	101,22	35,46	136,68
Intensidad de carbono de tracción (g CO_2 /UT)	5,92	8,40	6,57	3,97	8,30	4,77	3,71	8,09	4,31
Reducción sobre base 100 en 1990 (%)			-86,6			-89,3			-90,4

(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC
Fuente: Red Eléctrica de España 'Series Estadísticas Nacionales' para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.
Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.
(**) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas afectó, excepcionalmente en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores sobre intensidad energética por unidad transportada.

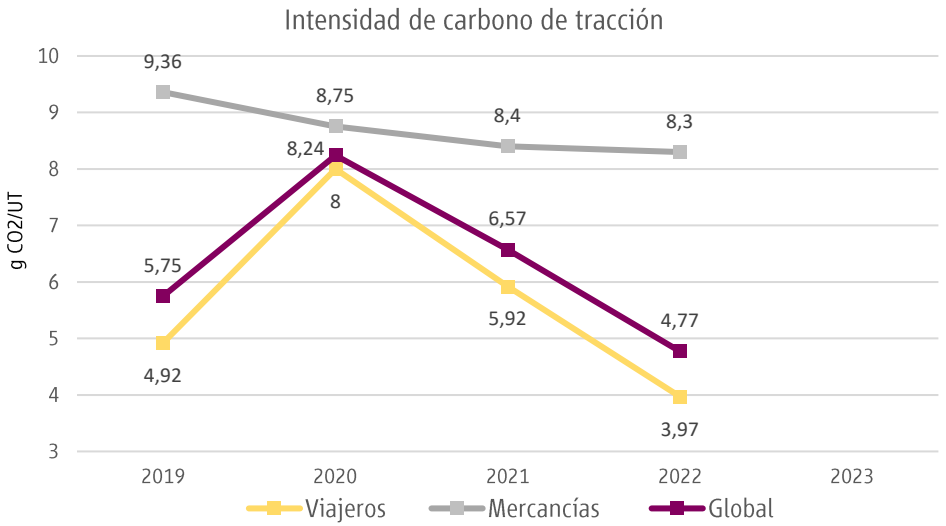
	2022	2023 (*)
Miles de Tm. de CO_2 debidos a gases refrigerantes (emisiones directas)	14,51	11,53

(*) Valor estimado

Otras emisiones UDT asociadas a los centros de Fabricación y Mantenimiento

	2022	2023 (*)
Miles de Tm. de CO_2 debidos a gas natural	5,94	4,73
Miles de Tm. CO_2 debidos a propano (emisiones directas)	0,82	1,27
Miles de Tm. de CO_2 debidos a diésel (emisiones directas)	3,85	3,97
Miles de Tm. de CO_2 debidos a electricidad (emisiones indirectas)	8,57	9,83
Total Miles de Tm. de CO_2	19,17	19,80

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC
Fuente: Red Eléctrica de España 'Series Estadísticas Nacionales' para emisiones por KWh del Sistema eléctrico peninsular e IDAE para emisiones por litro diésel.
Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.
(**) El impacto de la COVID-19 en la reducción de viajeros y las toneladas transportadas afectó, excepcionalmente en 2020 y 2021, la evolución favorable de los indicadores de carbono por unidad transportada.

En 2023, el Grupo Renfe generó 4,31 gr. CO_2 (eq) por unidad de transporte, lo que significa la emisión unitaria más baja de la historia de Renfe con una reducción del 90,4% respecto a 1990 año de cómputo de Kioto, superando muy ampliamente el objetivo intermedio de UIC para 2030 de una reducción del 55% respecto al mismo año.

Los indicadores particulares de Renfe Viajeros y Renfe Mercancías, publicados separadamente por primera vez, siguen las mismas tendencias.

Reducción sobre base 100 en 1990	90,4 %

(*) Electricidad procedente de Energía renovable con certificados de origen, emitidos por CNMC.
N.B. Factor de emisión extraído de la Norma UNE EN 16.258-2013.

Auditoría energética

Según las conclusiones de la auditoría energética realizadas recientemente por Renfe, las acciones prioritarias en materia energética de interés para el Grupo son las siguientes:

- Análisis y gestión de los datos energéticos disponibles para mejorar la eficiencia energética.
- Equipos de medición de energía de tracción para facturación según consumo. Aprovechamiento inmediato de los equipos disponibles.
- Frenado regenerativo en corriente continua. Propuesta de convenio al Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE).
- Sistemas de apoyo a la conducción eficiente, incluyendo formación y concienciación de maquinistas y mandos intermedios.
- Sistemas automáticos de parada de motores (vehículos estacionados).
- Empleo de aditivos para optimizar la eficiencia energética y/o impacto ambiental del consumo de combustibles fósiles.
- Implantación de instalaciones fotovoltaicas para la producción de energía eléctrica de tracción en régimen de autoconsumo.
- Análisis de posibles acuerdos tipo PPA (*Power Purchase Agreement*).
- Otros usos energéticos distintos a la tracción: acciones de sustitución por tecnología eficiente, sistemas de regulación y control de iluminación, climatización, y otros equipos consumidores de energía (ascensores, rampas eléctricas, escaleras mecánicas, etc.).

Energía fotovoltaica para la tracción de trenes

Renfe está trabajando en el diseño y desarrollo de un proyecto para la construcción de una planta fotovoltaica piloto para el suministro de energía de tracción a los trenes. El proyecto está enfocado al modelo de autoconsumo, con generación de excedentes energéticos que Renfe venderá al mercado.

Renfe persigue, con el desarrollo de este proyecto, lograr una mayor independencia en el suministro eléctrico, incrementar la producción de energía renovable e impulsar de forma proactiva la sostenibilidad medioambiental de los trenes de tracción eléctrica tanto de viajeros como de mercancías que opera la compañía. Estos servicios ya consumen energía procedente 100% de fuentes renovables y con un impacto de cero emisiones certificado por AENOR.

El proyecto, pionero en España, contempla el diseño y desarrollo de una planta piloto que servirá, en primera instancia, de banco de pruebas y calibrado de parametrizaciones, entre otras funciones. Durante esta prueba inicial se analizará el nivel de autoconsumo real obtenido; las proyecciones indican que podría ser elevado al producirse una importante coincidencia entre las

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

curvas de generación de energía de la planta fotovoltaica y la curva de consumo de la energía de tracción por parte de la flota de Renfe. El proyecto contempla, adicionalmente, la venta del excedente al mercado eléctrico, lo que asegura la generación de una fuente de ingresos adicional para la compañía.

Para la elaboración del proyecto, Renfe ha contratado a Magtel, empresa española referente en diseño, construcción y desarrollo de proyectos que generan valor para el progreso sostenible y tecnológico. Esta compañía será la encargada de los trabajos de investigación, planificación, ingeniería, montaje y puesta en funcionamiento de esta planta fotovoltaica piloto.

La planta piloto estará ubicada en la localidad de Olmedo (Valladolid), en unos terrenos de 35 hectáreas de superficie, cercanos a la subestación de energía eléctrica de Adif que alimenta el corredor norte de alta velocidad Madrid-Valladolid-Norte de España.

La duración inicial del proyecto se estima en unos 5 años, durante los cuales Renfe asumirá toda la inversión necesaria para su ejecución, que será de 26,8 millones de euros. Con esta planta, Renfe se dotará de una instalación de generación de energía eléctrica para autoconsumo con una potencia de unos 20 MW.

La planta piloto de Olmedo es la primera de un gran proyecto global de Renfe, que supondría la construcción de 34 plantas fotovoltaicas en toda España, con una potencia instalada de 400MW y una inversión global estimada de 350 millones de euros. El proyecto global contempla también el diseño, fabricación e instalación de sistemas de almacenamiento que contribuirán a que el autoconsumo de estas plantas se incremente. Dado lo incipiente de los sistemas de almacenamiento, la planta piloto permitirá el estudio y análisis del funcionamiento de estos sistemas.

Instalaciones fotovoltaicas en las principales bases de mantenimiento

Renfe continúa trabajando en su proyecto de inversión de instalaciones fotovoltaicas para autoconsumo sin excedentes de energía en sus principales bases de mantenimiento, con objeto de optimizar su consumo eléctrico mediante sus recursos propios.

La implantación de energía fotovoltaica se llevará a cabo en las 14 bases de mantenimiento, que en su conjunto tienen un promedio de consumo anual que alcanza los 40.000 MWh/año.

Dentro de este proyecto de inversión se han planteado diferentes lotes:

Lote 1: Complejo Fuencarral, Complejo Santa Catalina, BMI Villaverde y BM La Sagra (Toledo).

Lote 2: NBMI Valladolid, BM Salamanca Motor, BM Balmaseda (Bizkaia), BM El Berrón (Asturias) y BM Miranda Motor (Burgos).

Lote 3: BM Zaragoza, BM Barcelona Can Tunis AV, BM Buñol (Valencia), BMI Málaga y BM Málaga AV.

Durante 2023, se adjudicaron tanto el lote 1 como el lote 3, ambos en ejecución, mientras que el lote 2 se encuentra pendiente de adjudicación.

La inversión global de este proyecto para el suministro e instalación de energía fotovoltaica asciende a 12 millones de euros, y cubrirá el 41% de las necesidades de energía eléctrica de estos talleres, con un ahorro de 3,8 millones de euros al año, con lo que la inversión estará totalmente amortizada en 3,1 años. Asimismo, permitirá reducir tanto el consumo energético demandado de la red como la emisión de gases de efecto invernadero.

La suma de las plantas fotovoltaicas de Renfe supone una potencia total de 11 MWp, que generarán más de 16.000 MW/h/año de energía, lo que equivale a un en consumo de más de 4.500 hogares/año.

Combustible renovable en trenes de mercancías

Durante 2023, Renfe Mercancías, en colaboración con Cepsa y Maersk, han completado con éxito la primera prueba en España de combustibles renovables en el transporte ferroviario. A lo largo de 15 semanas, las locomotoras de Renfe han empleado más de 130 toneladas de HVO (diésel renovable procedente de aceites vegetales usados) para completar 100 trayectos entre Algeciras y Córdoba, tramo del corredor que une Algeciras y Madrid que no está electrificado. Esto, sumado al uso de energía renovable en el resto del itinerario, ha permitido transportar de manera sostenible más de 4.700 contenedores (TEU) y evitar la emisión de cerca de 500 toneladas de CO_2.

Este biocombustible de segunda generación, que ha sustituido al diésel convencional utilizado en las locomotoras de Renfe, ha sido producido a partir de aceites usados de cocina. Este combustible renovable puede usarse en los motores sin necesidad de modificaciones y, durante todo su ciclo de vida, reduce hasta en un 90 % las emisiones de CO_2, en comparación con los combustibles tradicionales. Además, los biocombustibles de segunda generación fomentan la economía circular al utilizar para su producción residuos que, de otro modo, terminarían en vertederos.

Renfe Mercancías, operador líder en movilidad sostenible, continúa reforzando su estrategia corporativa en una apuesta clara por liderar la descarbonización del transporte. Durante el año pasado, prácticamente el 80% del total del tráfico realizado por la compañía fue efectuado por locomotoras eléctricas 'CeroCO_2' impulsadas mediante energía renovable. Esta proporción se está incrementando gracias a la adquisición de nuevo material motor de tracción eléctrica más moderno, seguro y eficiente.

La puesta en marcha de este ensayo con biocombustible permitirá explorar alternativas sostenibles para el transporte ferroviario por líneas sin electrificar.

8.5. Renfe y los ODS

El Grupo Renfe forma parte de la agrupación de empresas públicas que firmó en 2021 el 'Convenio Marco de Colaboración para el cumplimiento de la Agenda 2030', perteneciente a la Secretaría de Estado para la Agenda 2030. Renfe mantiene un fuerte compromiso en el logro de las metas marcadas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) por lo que anualmente implementa acciones para su consecución.

ODS directos



ODS 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONOMICO

Edad y contratación. En 2023, el Grupo Renfe realizó 1.250 contrataciones de personas lo que derivó directamente en una reducción de la edad media de la plantilla. Por otro lado, la Sociedad de Renfe Proyectos Internacionales ha comenzado su actividad para el establecimiento de nuevos negocios de operaciones ferroviarias, servicios comerciales y transporte de mercancías en otros países.



ODS 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

TrenLab Friends. Es un encuentro entre profesionales de Renfe con ponentes externos para poner en valor la innovación y desarrollar nuevas habilidades de la plantilla. Durante este ejercicio presentó la primera edición.

Datathon interno. En su primera sesión, el objetivo fue potenciar el valor y uso de la gestión del dato en la toma de decisiones estratégicas.



ODS 11 CUIDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

Abonos gratuitos. Un año más, Renfe, junto al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, expidió abonos gratuitos para los servicios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia, y bonificó en un 50% los servicios de Avant. El objetivo es potenciar los viajes en tren.

Inversión en nuevos vehículos. La organización se encuentra en un proceso de modernización de su flota de trenes de alta velocidad y mercancías con una financiación de 225 millones de euros, para contribuir directamente con la sostenibilidad del transporte en España.



ODS 13 ACCIÓN POR EL CLIMA

Emisiones Cero. Renfe mitiga los efectos del cambio climático mediante el aumento de sus servicios de emisiones cero. En el 2023, la empresa inauguró la línea de alta velocidad que conecta Madrid con Asturias, e inició el servicio con los trenes Avlo en las líneas Madrid-Andalucía y Madrid-Alicante.

Por otro lado, Renfe Mercancías firmó este año un acuerdo de colaboración con Adif y el Puerto de Huelva para la puesta en marcha de la Autopista Ferroviaria entre Huelva y Madrid; y puso en funcionamiento sus nuevas locomotoras de tracción 'Cero CO_2'.

Prevención de incendios. La empresa ha instalado sistemas digitales en estaciones que permiten una detección temprana del fuego.

ODS indirectos



ODS 3 SALUD Y BIENESTAR

Autoprotección y Gestión de Emergencias. Se celebra una nueva edición del curso de Autoprotección y Gestión de Emergencias, en colaboración con Adif y la Escuela Nacional de Protección Civil, dirigido a profesionales de servicios públicos que intervienen en emergencias ferroviarias (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Unidad Militar de Emergencias, el cuerpo de bomberos y la Agencia de Seguridad y Emergencias 112). Asimismo, se realizó un curso autoprotección con bomberos de nuevo ingreso. Por otra parte, se han realizado varios simulacros de emergencias en estaciones y túneles.



ODS 4 EDUCACIÓN DE CALIDAD

Inversión en formación. Para crecer y potenciar la formación de su plantilla, se invirtió 2,46 millones de euros en la creación de contenidos digitales formativos para el campus virtual con

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

una duración de tres años. También se amplió el programa de cursos de experiencia cliente, autoprotección y otros específicos del sector ferroviario.

En formación internacional, Renfe formó a los futuros maquinistas del Tren Maya en el campus de Málaga.



ODS 5 IGUALDAD DE GÉNERO

Talleres de género. Renfe divulgó y sensibilizó el concepto de igualdad mediante la presentación de talleres de género a su plantilla: 'Liderazgo incluyente' y 'Beneficios de la igualdad en las organizaciones'.

Visibilizar a la mujer. Incrementó la presencia de la mujer dentro de la organización a través del premio 'Ferroviaria del Año', y encuentros para dar voz a las profesionales ferroviarias. Durante este año, la empresa se ha adherido al código EJE&CON, mediante la firma del Manifiesto 'Millas por la Igualdad', con el objetivo de potenciar la participación de la mujer en la Alta Dirección. También se ha puesto en marcha el Programa de Mentoring en Igualdad entre las empleadas de la empresa.



ODS 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE

Plantas fotovoltaicas. El Grupo aplica la mejora continua en sus instalaciones. Por esa razón, ha comenzado un proyecto piloto para la instalación de plantas fotovoltaicas en las bases de mantenimiento de Olmedo (Valladolid) con el objetivo de autoabastecerse de energía eléctrica solar.



ODS 10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

Accesibilidad. Este año, Renfe convoca la III Semana de la Accesibilidad para concienciar a la plantilla y renovar acuerdos para apoyar a las personas con discapacidad en su movilidad por trenes y estaciones. Asimismo, tras 15 años de colaboración con la organización Fiapas, se ha ratificado el compromiso en continuar mejorando la accesibilidad de personas con discapacidad auditiva.

Exclusión social. Renfe participa con el Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil en el transporte de jóvenes en riesgo de exclusión social, desde Málaga hasta Zaragoza, donde tuvo lugar el acto de presentación de cortometrajes del Festival Internacional de Cine de San Sebastián.



ODS 12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

Impresión 3D. A principios de 2023, Renfe Fabricación y Mantenimiento, junto a Aitiip Centro Tecnológico, puso en marcha un servicio integral avanzado de fabricación aditiva o impresión 3D que permite producir piezas específicas para la flota de trenes, pudiendo mejorar el diseño y la calidad de los materiales.

Robotización y automatización. El Grupo Renfe ejecuta el proyecto 'Automáticamente', dentro del programa 'Robotización y automatización de procesos' (RPA), que ha conseguido actualizar los procesos internos de los Centros de Competencia Digitales, así como marcar las pautas sobre Inteligencia Artificial, Interact (colaboración humano-robot) y la Minería de Procesos dentro de la organización.



ODS 16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SOLIDAS

Responsabilidad y sostenibilidad. El Grupo Renfe se encuentra inmerso en una transformación hacia la sostenibilidad y responsabilidad empresarial. En esta línea, la empresa presentó varias sesiones destinadas a concienciar a la plantilla y la Alta Dirección: 'Gestión del Riesgo Empresarial como ventaja competitiva' y 'Nuevo paradigma de Sostenibilidad empresarial y financiera con criterios ESG'.



ODS 17 ALIANZAS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS

Cooperación. Renfe, como empresa pública responsable, mantiene un valor cooperativo con otras organizaciones. Durante este año: divulgó una campaña interna para recoger donaciones por el terremoto de Marruecos así como para la catástrofe de Siria y Turquía, prorrogó el acuerdo de colaboración con el Alto Comisionado para la Lucha conta la Pobreza Infantil, participó en la Gran Recogida de Alimento bajo el lema 'Alimenta una vida mejor', facilitó el acceso de los autobuses de extracción de sangre de la Cruz Roja a las dependencias de Renfe para facilitar la colaboración

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

a los empleados, y, también renovó el acuerdo con Nestlé-Purina para permitir el viaje de mascotas grandes en los trenes AVE.

8.6. Rail Sustainability Index (RSi)

Rail Sustainability Index ha sido elaborado para y con la comunidad ferroviaria mundial. La herramienta ha sido diseñada para proporcionar a los miembros de la Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) un sistema de calificación específico y una plataforma digital de apoyo basada en los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), de la Organización de las Naciones Unidas, para evaluar el desempeño de cada empresa ferroviaria en función de una selección de indicadores clave de rendimiento (KPI).

El grupo de trabajo del proyecto llevó a cabo una evaluación de materialidad frente a los 17 ODS. Definió los objetivos con mayor contribución por parte del ferrocarril, los siguientes ODS directos:

- ODS 5. Igualdad de género
- ODS 7. Energía Limpia y Asequible
- ODS 8. Trabajo Decente y Crecimiento Económico (ODS directo para Renfe)
- ODS 9. Industria, Innovación e Infraestructura (ODS directo para Renfe)
- ODS 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles (ODS directo para Renfe)
- ODS 12. Consumo y Producción Responsable
- ODS 13. Acción por el Clima (ODS directo para Renfe)

El Grupo Renfe, coincide con RSI en la definición de 4 objetivos directos, por lo que ambos sistemas resultan complementarios.

En correspondencia con los 7 objetivos señalados, se desarrolló un conjunto de 21 indicadores clave y 51 variables (recopiladas o calculadas que consisten en cifras cuantitativas y aspectos cualitativos). El grupo de trabajo estableció una ponderación para cada uno de los ODS con base en un ejercicio de priorización.

La metodología empleada está avalada por el Banco Mundial, y se vincula con el actual Folleto 330 de UIC denominado 'Indicadores para informes ambientales'. En un próximo futuro, se alineará con el contenido de las Directrices voluntarias para la sostenibilidad de UIC (IRS 30330) actualmente en desarrollo.

Para Renfe, el resultado en 2023 ha sido un notable alto, con una puntuación del 7,99 sobre 10, habiendo quedado en el segundo escalón de excelencia en Gestión de la Sostenibilidad (Score B: MANAGER). La media sectorial correspondiente a las 35 empresas ferroviarias de todo el mundo que participan en RSi es de un 4,46.

Renfe ha sido calificada con la máxima puntuación en los ODS 7, 9, y 11 y cuenta con una gestión notable de los ODS 8 y 13.

Aunque en todos los casos, Renfe ha estado por encima de la media sectorial, tiene posibilidad de mejorar en la gestión correspondiente a los ODS 5 y 12. También tiene recorrido en lo relativo a Finanzas Sostenibles, donde una tercera parte de las empresas encuestadas ya tienen herramientas de estas características (Bonos Verdes).

RSi aporta una imagen instantánea del estado de la Gestión de la Sostenibilidad. Mediante la comparación y la autoevaluación, permite diseñar una hoja de ruta de mejora de esta gestión, particularizada por ODS. En el caso de Renfe, RSi nos indica que hay que focalizar nuestros esfuerzos en la promoción de la función directiva entre las mujeres y en la gestión ambiental.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

8.7. Contribución a la sociedad

Contribución al desarrollo sostenible de España

Renfe contribuye de forma directa a la economía nacional a través de la riqueza que generamos, los impuestos que pagamos, las compras que realizamos a nuestros proveedores, etc., y de forma indirecta mediante la contratación de servicios de seguridad, limpieza, servicios a bordo, etc., las contribuciones a la sociedad, las inversiones ambientales, entre otras.

Contribución de Renfe a la sociedad

Económica	Social	Ambiental
737,1 M€ Salarios	15.872 Empleados	86,84 Wh/UT Intensidad energética-eficiencia energética
6,6 M€ Impuestos	14.403 Empleos indirectos	4,31 gr.CO_2/UT Huella de carbono
213,2 M€ IRPF y Seguridad Social pagado por empleados	8,62 M€ Formación	90,4 % Reducción huella de carbono de Renfe Viajeros, respecto a 1990
241,5 M€ Seguridad Social	66,86 Horas de formación por empleado	4,6 Mill. Tm. CO_2 (equivalentes) Ahorro anual de carbono, por sustitución de otros modos
1.153 M€ Cánones por uso de infraestructura y estaciones	35,71 % Mujeres en el Consejo de Administración	81,5 % de la energía consumida por nuestros trenes procede de fuentes renovables
1.531 M€ Compra de productos y servicios	95,32 % Contrato indefinido	4,2 M€ Gastos e inversiones ambientales
	4.876 Acciones preventivas de salud	99 % Porcentaje de la actividad principal (movilidad y logística) alineada con la Taxonomía
	3,9 M€ Contratación CEE	
	24,67 M€ Inversión en la comunidad	
	105,32 M€ Contribución a la comunidad	

Accesibilidad en Renfe

En Renfe entendemos la accesibilidad como el compromiso que adquirimos directamente con la sociedad para mejorar las prestaciones y aumentar la calidad de nuestros servicios. Trabajamos por un ferrocarril accesible que nos permita ejercer el derecho a la movilidad, eliminando las barreras excluyentes y, garantizando con ello, la autonomía personal.

Plan de accesibilidad 2020-2028

El Plan de Accesibilidad 'Renfe con las Personas' recoge los compromisos de la empresa para mejorar la accesibilidad de todos los servicios a todas las personas en el período 2020-2028 y contribuir con ello, a la mejora de la experiencia de cliente.

La inversión en adquisición de flota accesible, en remodelación de la flota existente o en estaciones de Cercanías en las que Renfe tiene competencia, es sólo una de las bases de nuestra actuación en accesibilidad.

Durante 2023, la adquisición de nuevo material y la remodelación de nuestros trenes para hacerlos accesibles nos ha permitido que el 71,6% de nuestros trenes y el 72,5% de las estaciones de Cercanías con más de 750 viajeros/día sean accesibles.

Porcentaje de trenes accesibles-Servicio comerciales por producto

	2021	2022	2023
AVE	100%	100%	100%
Larga Distancia	75,2%	75,2%	98,9%

Porcentaje de trenes accesibles- Servicio Público (OSP) por producto

	2021	2022	2023
Avant	100%	100%	100%
Media Distancia	59,9%	57,1%	61,3%
Cercanías	63,8%	62,0%	64,1%
Ancho Métrico	57,9%	61,7%	74,0%

El Plan de Accesibilidad también contempla la realización de obras en las estaciones de Cercanías para la creación de itinerarios accesibles que permitan a nuestros clientes con movilidad reducida desplazarse por las estaciones sin ningún tipo de ayuda.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Durante 2023 se dotó de itinerario accesible o itinerario accesible con paso *strail* y/o se mejoró la accesibilidad de las siguientes estaciones:

- Orcasitas (Madrid)
- Gandía (Valencia)
- San Fernando-Bahía Sur (Cádiz)
- Molins de Rei (Barcelona)
- Vacarisses-Torreblanca (Barcelona)
- Atocha Cercanías (Madrid)
- Ramón y Cajal (Madrid)
- Sodupe (País Vasco)
- Virxe do Mar (Galicia)
- Zaramillo (País Vasco)
- Zalla (País Vasco)
- Vilafranca del Penedés (Cataluña)
- Palacio de Congresos (Sevilla)
- Mollet Sant Fost (Barcelona)
- Fuengirola (Málaga)
- Ocata (Barcelona)
- Alpedrete-Mataespesa (Madrid)
- Orcasitas (Madrid)
- Tavernes de la Valldigna (Valencia)
- Desertu-Barakaldo (Bilbao)
- Irauregui (País Vasco)
- Balmaseda (País Vasco)
- Herrera (País Vasco)

Porcentaje de estaciones accesibles de Cercanías por tipo de estación

	2021	2022	2023
Estación > 750 viajeros /día	70,1%	72.2%	72,5%
Estación < 750 viajeros /día	52,0%	54.6%	55,8%

Acuerdos y colaboraciones

Los acuerdos y colaboraciones con las entidades del ámbito de la discapacidad facilitan un conocimiento exacto de las necesidades específicas de las y los clientes. En este sentido, mantenemos acuerdos de colaboración con distintas entidades para abrir nuevas vías de comprensión y cooperación.

El conocimiento del ámbito de la discapacidad y su inclusión forman parte inseparable de los objetivos que Renfe se ha propuesto conseguir durante el período del Plan de Accesibilidad, con la firmeza de que las personas son el centro.

El viaje que Renfe realiza junto a entidades del sector de la discapacidad representa un trayecto en el que el conocimiento recíproco servirá, en definitiva, para mejorar como empresa comprometida con la sociedad aportando, interna como externamente, valores sociales.

Para cumplir el objetivo de dar a conocer y difundir el mensaje de inclusión que Renfe ha interiorizado junto con las entidades de la discapacidad, se ha puesto en marcha un calendario de conmemoraciones anuales que vendrá a poner de manifiesto el compromiso del Grupo con las personas y con la accesibilidad como herramienta de inclusión.

Durante 2023, hemos desarrollado por segundo año consecutivo el calendario de conmemoraciones 'Días para la Inclusión'. Coincidiendo con dicho calendario, en la intranet de la compañía se ha elaborado una colección de infografías donde, además de explicar cada una de las discapacidades o patologías, se dan consejos de cómo interactuar y comunicarte con las personas que las tienen. En 2023 se han conmemorado los siguientes días:

- Día internacional del síndrome de Asperger
- Día internacional del implante coclear
- Día mundial del Síndrome de Down
- Día internacional del Párkinson
- Día internacional del Perro Guía
- Día nacional de la convención internacional de los derechos de las personas con discapacidad
- Día mundial de la Esclerosis Lateral Amiotrófica (ELA)
- Día mundial del Alzheimer
- Día mundial de la Salud Mental
- Día mundial del Daño Cerebral Adquirido
- Día nacional de la Espina Bífida

Asimismo, con motivo del Día de las Personas con Discapacidad, desde el 27 de noviembre al 3 de diciembre, celebramos la III Semana de la Accesibilidad 'Juntos lo hacemos posible'. Durante esta semana se realizaron distintas acciones que fortalecen el compromiso de la compañía con la Accesibilidad. Entre ellas, cabe destacar:

- Las entrevistas realizadas a Luis Cayo, presidente del Comité Español de Representantes de Personas con discapacidad, y a Lola Fernández Ochoa, presidenta de la Fundación Blanca.
- Presentación del III Informe de seguimiento del Plan de Accesibilidad 'Renfe con las Personas' y del Glosario de 'Palabras para la inclusión'.
- La renovación de los acuerdos de colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Plena Inclusión Madrid, DINCAT (Plena Inclusión Cataluña) y la Federación Plena Inclusión para la realización de visitas a los Museos del Ferrocarril de Madrid y

Vilanova i la Geltrú que tienen como objetivo proporcionar autonomía y conocimiento del sistema de transporte por ferrocarril a las personas con discapacidad intelectual.

- Entrega de un marcapáginas en Braille con el lema 'Juntos lo hacemos posible' a los clientes en los controles de acceso de los trenes AVE y Larga Distancia con salida desde Madrid.

Tarjeta Dorada

En Renfe estamos firmemente comprometidos con la movilidad de todas las personas. Por eso, las personas con una discapacidad igual o superior al 33%, las personas pensionistas mayores de 18 años en situación de incapacidad permanente y las personas mayores de 60 años, pueden acogerse a los descuentos que ofrece la Tarjeta Dorada.



Durante el año 2023 se han vendido billetes por valor de 142 millones de euros con Tarjeta Dorada y el número de Tarjetas Doradas ascendió a 2.231.349 tarjetas, de las que 49.936 fueron emitidas a acompañantes de personas con discapacidad. La aportación de Renfe en forma de descuentos mediante Tarjeta Dorada ascendió a 37.462.558 euros.

Para facilitar la renovación de la Tarjeta Dorada, los clientes podrán realizarlo a través de la web de la compañía obteniendo su tarjeta en formato PDF y *passbook* para móviles con una validez de entre 1 y 3 años.

Diálogo con los Grupos de Interés

Principales canales de comunicación con los grupos de interés

	Empleados	Clientes	Sociedad	Proveedores
Informes anuales	■	■	■	■
Intranet / Web corporativa	■	■	■	■
Aplicaciones para teléfonos y tabletas		■	■	
Correo electrónico	■	■		■
Mensajes SMS		■		
Información telefónica		■		
Comunicados internos informativas	■			
Reuniones	■	■		
Acciones formativas	■			
Buzones de sugerencias	■	■	■	
Canal Ético	■	■	■	■
Redes sociales	■	■	■	
Comités con representantes	■			
Canales y puntos de atención al cliente		■	■	
Comités de clientes		■	■	
Ferias, eventos y encuentros		■	■	
Campañas de publicidad		■	■	
Asociaciones empresariales		■	■	
Notas de prensa	■	■	■	■
Perfil del Contratante en la Plataforma de Contratación del Sector Público				■
Relaciones Institucionales (CC.AA., AA.PP., Congreso, Senado, etc.)		■	■	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Comités de Clientes

Renfe Viajeros ha formado y capacitado a numerosos profesionales de todos los ámbitos territoriales en materia de Experiencia de Cliente creando lo que se ha denominado Foros de Experiencia de Cliente (CX).

En estos foros organizados por Renfe en distintos puntos de España, la empresa mantiene reuniones con grupos de clientes de servicios públicos con la intención de desarrollar ideas de forma conjunta, iniciativas para implementar proyectos que mejoren la experiencia de viaje y satisfagan las expectativas de la mayoría de los clientes que utilizan estos servicios.

Dichos Foros CX se constituyen con una muestra representativa de clientes seleccionados al azar, y durante las sesiones de trabajo se analiza el 'pasillo del cliente' para identificar la experiencia vivida, los elementos de satisfacción e insatisfacción, así como el esfuerzo emocional que requiere la interacción de los clientes en cada una de las etapas del viaje.

Durante 2023, Renfe realizó el I Foro de Experiencia de Cliente con los usuarios de los servicios Avant Madrid-Ciudad Real-Puertollano (15/6/2023), el II Foro y con los usuarios del servicio Avant Madrid-Toledo (29/11/2023) y el IV con los del servicio Valladolid-Segovia-Madrid (13/12/2023), con el objetivo de que la compañía conozca de primera mano las opiniones y sugerencias de los viajeros que habitualmente utilizan estos servicios de Media Distancia de Alta Velocidad.

Centros de Servicios al Cliente

Los centros de Servicios al Cliente Renfe se encuentran en las estaciones con un flujo considerable de viajeros. Este servicio proporciona a los clientes, además de información, la capacidad de gestionar cualquier aspecto relacionado con el viaje, como cambios, devoluciones, regularizaciones de billetes, posventa, recepción de menores acogidos, emisión de facturas, etc. También, realizan gestiones de viajeros con enlace (Billete Integrado) a los que acompañan hasta su tren de continuación para enlaces comprometidos o con menos de 30'. Igualmente gestionan las Salas Club en estaciones con centros de servicios y Salas Club integrados.

La actividad en los Centros de Servicios durante 2023 se cifró en 1.927.812 clientes atendidos en las siguientes estaciones: Albacete los Llanos, Alicante Término, Barcelona Sants, Camp de Tarragona, Córdoba Central, Girona, Granada, Lleida Pirineus, Madrid Puerta de Atocha, Madrid Chamartín, Málaga María Zambrano, Santiago de Compostela, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

Diálogo con las Administraciones

Renfe cuenta con Representantes Institucionales designados en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Navarra y País Vasco, asumiendo directamente por la Gerencia de Área de Relaciones Institucionales la representatividad en las Comunidades Autónomas de Madrid, La Rioja y Aragón.

Su misión es fortalecer la interlocución y la colaboración entre Renfe y las administraciones territoriales, grupos, asociaciones y otros colectivos sociales, respecto a la prestación y mejora de los servicios en sus respectivas demarcaciones y ámbito de influencia.

Organismos de Consumo y Asociaciones de Consumidores

Renfe está adherida voluntariamente al Sistema Arbitral de Consumo y, desde el área de Mediación y Arbitraje, se da contestación a las notificaciones y requerimientos procedentes de las Oficinas Municipales de Información al Consumidor (OMIC) y Asociaciones de Consumidores.

Asimismo, presta su colaboración en ponencias y jornadas sobre los Derechos de los consumidores en materia de transporte ferroviario, que se planifican por parte de Organismos de diferentes Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

Presencia de Renfe en Ferias y Congresos

Renfe participa activamente en los principales congresos y ferias de la industria turística, pero también de innovación, formación o nuevos desarrollos. Esta presencia ofrece una ventana de diálogo con nuestros grupos de interés en eventos donde se concentra una gran parte del negocio presente y futuro en España.

La cita más destacada en el mundo del turismo fue FITUR Madrid. La feria es una de las mayores referencias internacionales del turismo para los mercados receptivos y emisores a nivel mundial. Junto a FITUR, también hubo presencia en B-Travel Barcelona, el mayor evento ferial de España destinado al público viajero final. B-Travel es un gran punto de encuentro de agencias, operadores de cruceros y empresas de servicios turísticos.

Al margen de lo puramente turístico, Renfe ha participado en eventos de sectores como el formativo-educativo (Aula y Saló de l'Ensenyament) o el de estrategia e innovación sectorial (Global Mobility Call, South Summit, Smart City Expo, Rail Live o el Congreso Internacional de la UITP en Barcelona, como las más destacadas), manteniendo una presencia activa con espacios propios (o compartidos con otras empresas públicas) en aquellas ferias de mayor interés sectorial.

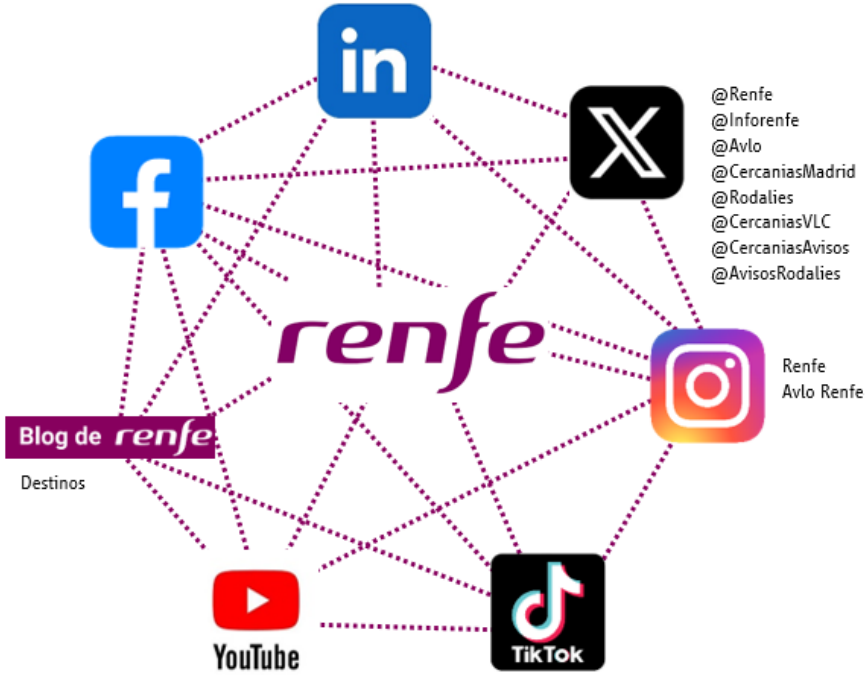
Participación en foros externos

Para fomentar la transparencia en su gestión, Renfe lleva a cabo un diálogo continuo con todos sus grupos de interés, a través de múltiples canales de comunicación, encuentros presenciales y mediante su participación en diferentes asociaciones y entidades como:

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

- Forética
- Red Española del Pacto Mundial
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles
- Club Excelencia en Gestión Vía Innovación
- Asociación Española de la Calidad
- Grupo Español de Crecimiento Verde
- Foro de Marcas Renombradas Españolas
- Asociación para la Defensa de la Marca (ANDEMA)
- Instituto de Oficiales de Cumplimiento, Grupo de trabajo del Sector Público
- Asociación Española de Compliance (ASCOM), Grupo de trabajo del Sector Público
- Asociación Española de Cumplimiento (CUMPLEN)
- Instituto de Auditores Internos
- Asociación Española de Gerencia de Riesgos y seguros
- MaaS Alliance
- Railway Innovation Hub
- Railgrup
- Plataforma Tecnológica del Ferrocarril
- Asociación Española de Empresas Ferroviarias de Viajeros
- Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías (AEUTRANSMER)
- Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)
- Comunidad de Empresas Ferroviarias y Gestores de Infraestructura Europeos (CER)
- Unión Internacional de Transporte Público (UITP)
- Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT)
- Forum Train Europe en el Área de Mercancías (FTE Mercancías)
- Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)
- General Contract for Use of Wagons (GCU)
- European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock (EUROFIMA)
- Latin Rail
- Foro del Consejo España-EE. UU.
- Cámara de Comercio Hispano-Francesa
- Real Instituto Elcano
- Asociación Española del Transporte (AET)
- Asociación Española de Empresas Ferroviarias de Viajeros.

Presencia en Redes sociales



Grupo de Acción de Responsabilidad Social en Empresas Públicas

Esta plataforma colaborativa empresarial tiene como objetivo fomentar el intercambio de conocimiento entre las empresas públicas participantes en materia de Responsabilidad Social Empresarial sobre aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno. También visibilizar casos de éxito empresarial, trasladar herramientas y tendencias relevantes a nivel internacional y contribuir positivamente al liderazgo de las empresas públicas en la Responsabilidad Social, todo ello dentro del nuevo paradigma de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de la Agenda 2030.

Este grupo está coordinado por Forética, organización de referencia en el fomento de la RSE en España. Además de Renfe pertenecen a este Grupo, Adif, Aena, Aquavall, Canal Sur Radio y Televisión, CESCE, Corporación Empresarial Pública de Aragón, Correos, Emasesa, ENAIRE, Enresa, Extremadura Avante, Grupo ENUSA, Grupo Tragsa, ICEX España Exportación e Inversiones, ICO, INCIBE, INECO, INFORMA D&B, ISDEFE, ITVASA, Metro de Madrid, Paradores, Renfe, RTVE y Valenciaport, entre otros.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En 2023, el Grupo de Acción ha dedicado este año a conocer las acciones más destacadas de las empresas para avanzar hacia los retos de las nuevas exigencias del reporte de sostenibilidad, así como los 'Retos y oportunidades del Scope 3 en el camino hacia el Net Zero'.

Grupo de Acción de Empresas Públicas ODS – Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030

Renfe forma parte activa del Grupo de Trabajo del Convenio entre la Secretaría de Estado para la Agenda 2030 y las Entidades Públicas Estatales. El objetivo de este grupo es facilitar la colaboración en iniciativas, estudios, programas, medidas y acciones de forma conjunta entre las entidades públicas que colaboran para crear sinergias de aprendizaje y poder avanzar así en el cumplimiento de los ODS.

Los asuntos más relevantes tratados acorde a los cuatro Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, son:

- Igualdad de género y bienestar de la plantilla
- Voluntariado, donaciones, patrocinios y formación en sostenibilidad
- Movilidad sostenible
- Buen gobierno corporativo

Acción social

Adhesión de Renfe a la Alianza País Pobreza Infantil Cero

El Alto Comisionado para la Lucha contra la Pobreza Infantil del Gobierno de España y Renfe renovaron el acuerdo de colaboración por el que la compañía refrenda su adhesión al programa Alianza País Pobreza Infantil Cero.

Con la renovación de esta adhesión, Renfe se compromete a desarrollar acciones encaminadas al cumplimiento de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como realizar acciones para que se reconozcan a nivel mundial los Derechos del Niño y erradicar la pobreza infantil.

Entre otras colaboraciones, destaca el traslado de más de un centenar de niños de la Red de Música Social que se desplazaron al Palau de la Música Catalana al concierto 'Música para crecer'. Asimismo, está previsto el traslado en los trenes de Renfe de 22 jóvenes de Málaga a Zaragoza para un acto de presentación de cortometrajes del programa 'Salto del Eje' en el marco del Festival Internacional de Cine de San Sebastián.

Salto del eje es un programa de carácter estatal impulsado por el Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil y el Ministerio de Cultura, en colaboración con Federación Pantalla y enmarcado en la iniciativa 'Cultura que transforma' con el fin de facilitar que todos los niños, niñas y adolescentes accedan y participen plenamente en cultura. El Alto Comisionado desarrolla este programa a nivel nacional de la mano de Federación Estatal de Coordinadoras de Festivales y Muestras de Cine y Contenidos Audiovisuales que aglutina a más de 180 festivales y muestras de cine.

Renfe y la Fundación Gasol

Renfe y la Fundación Gasol han firmado un acuerdo de colaboración para promover hábitos saludables y reducir las cifras de obesidad infantil.

El convenio tiene por objeto establecer un marco de colaboración entre ambas entidades para planificar y desarrollar acciones conjuntas para impulsar hábitos de vida más saludables y reducir el exceso de peso en la infancia, que hoy en día afecta a uno de cada tres niños en España, según el Estudio Pasos 2022 de la Fundación Gasol.

En este sentido, Renfe difundirá a bordo de sus trenes de Alta Velocidad y Larga Distancia, así como en sus redes sociales y web, material audiovisual para promover una alimentación saludable, la realización de actividad deportiva y física, mejorar la calidad del sueño y el bienestar emocional de niños y niñas, bajo el lema 'Renfe y la Fundación Gasol, juntos por la salud infantil'.

Entre las diferentes acciones que se llevarán a cabo, la compañía también va a realizar una campaña publicitaria a través de los reposacabezas de los trenes para fomentar una alimentación saludable y, mediante el escaneo de un código QR, los viajeros podrán acceder a un programa, desarrollado por la Fundación Gasol, para mejorar los desayunos y meriendas, dos de las comidas en las que se suelen introducir muchos de los alimentos no saludables.

Voluntariado Corporativo

Durante el año se han realizado diversas acciones de voluntariado corporativo donde la plantilla de Renfe ha tenido la oportunidad de colaborar. Entre ellas cabe destacar: acciones con la Federación Española de Bancos de Alimentos donde los empleados pudieron participar en La Gran Recogida de Alimentos como voluntarios o mediante la donación online; donaciones por parte de la plantilla a la Cruz Roja para ayudar a la población afectada por el terremoto de Siria y Turquía en febrero, y más tarde por el que tuvo lugar en Marruecos en el mes de septiembre; mediante su participación en carreras populares como la del corazón y por la esclerosis multiple; y sumarse a la hora del planeta de WWF.

Además, Renfe continúa colaborando con la Fundación Exit en su Proyecto de Voluntariado Corporativo Coach Exit. 18 profesionales de diferentes perfiles, sociedades y ubicaciones geográficas de nuestra empresa orientaron y acompañaron, a través del coaching a jóvenes en

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

situación de vulnerabilidad social provenientes de una experiencia de fracaso escolar y les motivaron para que continúen con su formación.

Los profesionales de Renfe acompañaron a los jóvenes en Madrid, Barcelona, Zaragoza y Bilbao, acercándolos a aquellos sectores que tenían para ellos un mayor interés. Compartieron tiempo con profesionales de distintas áreas de la compañía: trenes, talleres, comercial, atención al cliente, Centro de Gestión de Operaciones, formación, entre otras, acercando a los jóvenes al mundo laboral y a las oportunidades que presenta, contribuyendo así a enfocar mejor su futuro profesional.

También tuvieron una sesión con profesionales de selección de Renfe en la que tuvieron la oportunidad de ver cómo se hace un CV, cómo desenvolverse en una entrevista o cómo participar en un *rol play* con otros candidatos/as.

Con nuestra participación en estas ediciones, Renfe ayuda a mejorar la empleabilidad de personas jóvenes en riesgo de exclusión y presentando a nuestra empresa como una opción laboral de interés para ellos.

Contratación con Centros Especiales de Empleo

Renfe contribuye a la integración laboral de personas que sufren alguna discapacidad a través de la colaboración con diferentes Centros Especiales de Empleo (CEE). Durante 2023, Renfe ha invertido más de 3,9 millones de euros a través de diferentes licitaciones adjudicadas a los CEE.

Concienciación y sensibilización a Clientes

Renfe desarrollado con diversas entidades del tercer sector acciones de sensibilización y concienciación entre su empleados y clientes. Durante el año, se han emitido en los soportes propios de comunicación de la empresa: vídeos en trenes y diseños gráficos en las máquinas de autoventa de Cercanías, Media Distancia y Alta Velocidad con el objetivo de crear una sociedad mejor y en el marco de la Responsabilidad Social Empresarial del Grupo.

Renfe también colaboró en las campañas de sensibilización y concienciación de las siguientes entidades:

- WWF, 'La hora del planeta'
- Down España, #NoSomosUnEstereotipo
- Fundación Josep Carreras, El mejor anuncio del mundo
- Fundación Española del Corazón, Carrera del Corazón
- Asociación Española de Esclerosis Múltiple (AEDEM), I Carrera solidaria en CHANCLAS por la Esclerosis Múltiple
- Asociación Española contra el Cáncer, El Rosa es Más que un Color
- Federación Española de Bancos de Alimentos, campaña 'La Gran Recogida de Alimentos', entre otros. Alimenta una vida mejor.

Clientes Solidarios

Renfe ha mantenido los acuerdos de colaboración con diferentes ONG, entre las que se encuentran Aldeas Infantiles, Federación de Padres de Niños con Cáncer y Nuevo Futuro.

Con esta acción, Renfe reconoce el importante trabajo social que desempeñan estas organizaciones y que permite a los clientes y clientas fidelizados colaborar de forma sencilla a través del programa Más Renfe.

Donaciones de los clientes de la tarjeta Más Renfe a ONGs

Euros	2021	2022	2023
Aldeas infantiles	11.654	24.807	13.395
Federación Española de Padres de Niños con Cáncer	26.433	60.424	32.954
Nuevo Futuro	3.739	8.669	4.925
Total	41.826	93.900	51.274

A lo largo de este año se ha implantado restauración con compra anticipada en formato Box para clientes que viajan en opciones sin restauración incluida, lo que permite a los clientes consumir en el asiento y llevarse consigo lo que no deseen tomar en el momento.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles es la entidad que tiene encomendada la recuperación, custodia, generación y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico del ferrocarril.

Renfe forma parte del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en el que están representadas las principales empresas del sector público ferroviario español. Actualmente, el presidente de Renfe es presidente de la Fundación. Como patrono fundador de la institución, Renfe contribuye con su aportación a la realización de las actuaciones que la Fundación emprende para el cumplimiento de sus fines.

Entre las principales actividades de la Fundación destacan:

- La gestión de los museos del ferrocarril de Madrid y de Cataluña, así como la puesta en valor del Palacio de Fernán Núñez, sede de la Fundación

- La Biblioteca Ferroviaria, el Centro de Documentación y el Archivo Histórico Ferroviario
- La revista Vía Libre
- Las Vías Verdes, itinerarios cicloturistas y senderista
- El concurso fotográfico 'Caminos de Hierro' y los Premios del Tren 'Antonio Machado' de Poesía y Cuento
- Centro de Formación y de I+D+i, especializado en transporte terrestre, en particular ferroviario
- Gestión y recuperación del material histórico ferroviario como, por ejemplo, el Tren de la Fresa

Aportación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Miles euros	2021	2022	2023
Contribución global	1.642	2.040	2.100

Tren del Deporte Español

Renfe tiene un gran compromiso con el deporte, apoyamos y colaboramos en eventos deportivos y somos el Tren Oficial de un gran número de equipos de alto nivel. Nuestro objetivo es impulsar el uso del ferrocarril como medio de transporte sostenible, entre los deportistas de alto nivel para participar en competiciones deportivas en el territorio nacional, en el marco del programa `El Tren del Deporte Español´.

Además, desde Renfe fomentamos la práctica del deporte como ayuda al bienestar de las personas en todos los sentidos. Hacer ejercicio de manera habitual aporta muchas ventajas, haciendo que mejore la forma física y mental de las personas para afrontar los retos del día a día, teniendo más energía y haciéndonos sentir más felices.

Somos la empresa líder de transporte colectivo que menos contamina, y es por ello por lo que numerosos clubes deportivos y federaciones de una gran parte de modalidades deportivas practicadas en España suscriben acuerdos de colaboración, donde eligen los servicios de Renfe para sus desplazamientos, convencidos de las bondades medioambientales de este modo de transporte.

Además, en el marco del programa 'El Tren del Deporte Español', Renfe y el Consejo Superior de Deportes mantienen un acuerdo para impulsar el uso del ferrocarril como medio de transporte sostenible y preferente entre los deportistas de alto nivel, para participar en competiciones deportivas dentro del territorio nacional.

En el 2023 caben destacar las siguientes acciones mediante las que Renfe se ha convertido en Tren Oficial:

- Equipo Paralímpico Español
- Federación Española de Baloncesto
- Real Federación Española de Fútbol
- Real Federación Española de Balonmano
- Federación Española de Rugby
- Finales de la Copa Davis 2023
- Playoff de la Liga Endesa, la Supercopa Endesa y la Copa del Rey de baloncesto
- Movistar Estudiantes
- Carreras Zurich Marató Barcelona y Zurich Maratón San Sebastián

En esta línea, el Grupo alcanzó un acuerdo con la Real Federación Española de Fútbol (RFEF) por el que Renfe dará nombre a la Copa de España de fútbol sala de 2024, que pasará a denominarse `Copa de España Renfe´ de fútbol sala. Asimismo, Renfe será Tren Oficial de este torneo, que se celebrará del 21 al 24 de marzo de 2024 en Cartagena.

Además, la empresa colaboró con la Fundación Blanca de Apoyo al Deportista en el documental sobre la importancia de la salud mental en el deporte, con la esquiadora Blanca Fernández-Ochoa como hilo conductor. Fue una producción conjunta por la Fundación Blanca de Apoyo al Deportista, Renfe y RTVE.

El documental tiene como objetivo conocer de la mano de estrellas del deporte de reconocido prestigio, como Carlos Sainz, Ruth Beitia, Sandra Sánchez, Almudena Cid, Jesús del Moral, Pedro García Aguado, entre muchos otros, episodios personales relacionados con la salud mental durante la carrera deportiva y las diferentes soluciones desarrolladas para solventar momentos delicados.

Desperdicio alimentario en los trenes

Renfe tiene como objetivo reducir al mínimo el desperdicio alimentario de los servicios de restauración y cafetería a bordo de los trenes, como parte ineludible de su compromiso medioambiental y de sostenibilidad.

En esta línea, el nuevo contrato de servicios a bordo trae consigo mejoras en este ámbito que se suman a las que ya se habían implantado en años anteriores: el formato 'Box' para los aperitivos y meriendas, que permite a los clientes llevárselo a su casa o a la oficina para consumirlo más tarde, si no la quiere tomar en el momento; o el sistema de gestión de caducidades de bandejas y productos de cafetería que permite reutilizar productos no consumidos si no se ha roto la cadena de frío.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Así, por ejemplo, nuestro prestador de catering tiene el compromiso de reducir el desperdicio de alimentos aprovechando un 10% del volumen de residuos orgánicos en los próximos 5 años, trabajando fundamentalmente en las fases previas de la cadena de producción, planificando de forma más eficaz las necesidades y generalizando en la implantación de biodigestores en sus unidades de producción.

Para satisfacer las exigencias de Renfe Viajeros en materia de sostenibilidad y calidad medioambiental, el nuevo adjudicatario del contrato de servicios a bordo a su vez ha contado con proveedores de primer nivel que comparten objetivos de sostenibilidad y calidad medioambiental relativos al bienestar animal, compras locales y responsables o clasificación selectiva de residuos, por citar algunos ejemplos.

Proyectos culturales y educativos

Tren de la cultura

La cultura es el motor de una sociedad, puesto que conforma todos aquellos elementos que nos hacen pertenecer a la comunidad donde hemos nacido, nos hace crecer y desarrollarnos como seres humanos, forjando nuestros propios puntos de vista sobre el entorno y adquiriendo los valores que nos definen como personas.

Por ello, Renfe tiene un firme compromiso con la promoción de la cultura, la cual acercamos a las personas a través de nuestros trenes. Nuestro objetivo es combinar los diferentes servicios que ofrecemos con los planes más señalados para disfrutar de la oferta cultural de nuestro país.

Ofrecemos más destinos turísticos que nadie para viajar a través del Tren de la Cultura de Renfe, de la forma más cómoda, rápida y fiable, junto con las mejores rutas para llegar a los diferentes espectáculos que tienen lugar en territorio nacional.

Llevamos a cabo numerosos acuerdos de colaboración con entidades de todo tipo, como los principales museos estatales, la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas o la Academia de las Artes Escénicas de España, junto con las siguientes acciones relacionadas con la literatura, el cine, la música o los museos:

- El programa 'Museos en Red. Viaja y Descubre', suscrito por Renfe y el Ministerio de Cultura, a través de la Dirección General de Bellas Artes.
- Exposiciones fotográficas en el interior de los trenes sobre Sorolla, Lola Flores, José Luis López Vázquez, Nino Bravo, Luis García Berlanga o el Tour de Francia, entre otras.
- Feria del Libro de Madrid.
- Festivales de música: Starlite en Marbella, Vive Latino en Zaragoza, Icónica en Sevilla, Tío Pepe en Jerez de la Frontera o el BIGSOUND Festival en la Ciudad de las Artes y las Ciencias de València.
- Tren Oficial de los Premios Goya 2023, Premios Talía, Festival Internacional de Cine de Huesca, etc.

Museos en red. Viaja y descubre

El programa 'Museos en Red. Viaja y Descubre', suscrito por Renfe y el Ministerio de Cultura, a través de la Dirección General de Bellas Artes, se basa en una red de museos estatales de gran variedad y riqueza que se encuentran repartidos por todo el territorio español. Desde Renfe favorecemos las visitas a dichos museos enlazando las distintas ciudades en las que se ubican,



ofreciendo a los viajeros una experiencia que pone en valor la cultura desde el inicio del trayecto en su ciudad de origen hasta el museo estatal en cuestión, además de ventajas especiales.

Asimismo, Renfe ofrece paquetes comerciales de venta conjunta del billete de tren más la entrada al Museo, con descuentos superiores por la compra de estos packs que de manera individualizada. Existe la opción también de incluir la estancia de hotel con los paquetes completos que ofrece Renfe Viajes, para poder disfrutar de una escapada perfecta y combinar turismo de ocio en tren con la visita a un museo o exposición, como por ejemplo el Museo del Prado, entre otros.

Además, los clientes de Renfe podrán disfrutar de un 50% de descuento en el precio de la entrada presentando su billete de tren AVE, Larga Distancia en las taquillas de los museos adscritos al programa: Museo Arqueológico Nacional, Museo de América, Museo del Traje, Museo Cerralbo, Museo Nacional del Romanticismo, Museo Sorolla, Museo Nacional de Antropología y Museo Nacional de Artes Decorativas de Madrid, Museo del Greco y Museo Sefardí de Toledo, Museo Nacional de Cerámica y de las Artes Suntuarias 'González Martí' de Valencia; Museo Nacional de Escultura y Museo Casa de Cervantes de Valladolid; Museo Nacional y Centro de Investigación de Altamira de Santander; Museo Nacional de Arqueología Subacuática. ARQVA de Cartagena (Murcia) y el Museo Nacional de Arte Romano de Mérida (Badajoz).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

XV Concurso fotográfico 'Acercando tu objetivo'



Cercanías de Madrid realizó la decimoquinta edición del Concurso Fotográfico 'Acercando el objetivo' con el que incentiva esta disciplina artística en distintos formatos: reportajes, publicidad, retrato, creativo, entre otros. 292 fotografías se han recibido en esta edición, resultando ganador Virgilio Hernando Vañó con su fotografía titulada 'Al otro lado del cristal'.

Desde sus inicios más de 26.000 personas han participado en este concurso. Con estas acciones, Renfe Viajeros quiere estar más cerca de sus clientes, fomentando tanto el transporte público sostenible y limpio que representa el tren como la cultura, a través del arte de la fotografía.

XVII Certamen de Relatos Cortos 'El tren y el viaje'



Este Certamen pretende fomentar y promover la lectura, entre los viajeros del tren de Cercanías, ofreciendo así una imagen distinta del tren, más allá de los objetivos de empresa ligada al transporte y como empresa comprometida con la mejora del entorno y el interés por la cultura. En esta edición participaron 535 relatos y el relato ganador fue 'Blues' de Francisco José Martín Siguero.

A lo largo de la vida de este certamen han participado más de 27.000 relatos, obteniendo en 2023 un incremento de participación de un 21,59% respecto a 2022, lo que nos indica que goza de muy buena salud.

Renfe quiere de esta manera, involucrar a nuestros viajeros y a todos los ciudadanos a participar en este proyecto que dio comienzo en 2006, en el que los trenes se convierten en punto de encuentro entre los viajeros y los libros mediante la escritura de pequeños relatos cortos o microrrelatos, género literario actualmente en alza.

Concurso de relatos cortos Sant Jordi



Renfe convocó la tercera edición del concurso de relatos cortos, coincidiendo con la festividad de Sant Jordi, como una acción del compromiso de la compañía con la cultura en Cataluña, y enmarcado en las actividades organizadas para la conmemoración del 175 aniversario de la llegada del ferrocarril a la Península. Por este motivo, el tema del concurso fue 'El primer viaje en tren'.

El concurso de relatos estaba abierto a todas las personas a partir de 18 años, con un máximo 200 palabras, ambientado en los trenes de Renfe Rodalies de Catalunya, en sus estaciones e instalaciones, en las líneas o trayectos de la red de Rodalies y su entorno.

El concurso se difundió, en catalán y castellano, en la web de Rodalies, en las redes sociales, así como en las pantallas de trenes de Rodalies y máquinas autoventa. En esta edición participaron 250 relatos y el relato ganador fue ' Vapor reescalfat' de Quim Font Canyelles.

Catálogo de actividades escolares

Los Núcleos de Cercanías de Asturias (AM y Convencional), Santander, Cantabria, Madrid Murcia/Alicante y Valencia ofrecen un amplio catálogo de actividades escolares agrupadas por temáticas o por municipios con tarifas especiales para grupos escolares.

Se realizan descuentos para grupos y escolares a partir de 10 personas, con un descuento a la ida del 30%, y un 40 % en ida y vuelta, los menores de 12 años viajan con un descuento del 50%. Los grupos escolares por cada 10 billetes obtendrán un billete gratuito.

El objetivo es ofrecer al profesor una herramienta de ayuda a la hora de programar y preparar cada una de las actividades extraescolares propuestas para cada ciclo. También se pretende fomentar el uso del ferrocarril entre los jóvenes como un medio de transporte eficaz y respetuoso con el medioambiente.

Cercanías Madrid presentó su nuevo catálogo 2023-2024 en septiembre, para dar a conocer las nuevas actividades programadas para este curso académico. Une su marca a la de otras instituciones y entidades privadas para desarrollar un amplio catálogo de actividades escolares estables y de calidad, que permiten a los estudiantes conocer las instalaciones de una estación, visitar las ciudades Patrimonio de la Humanidad de la Comunidad de Madrid, acercarse a la naturaleza, descubrir la historia del ferrocarril desde sus orígenes, visitar museos o asistir al teatro. El objeto de los acuerdos alcanzados con las diferentes empresas es encontrar las condiciones

económicas más ventajosas en cada caso, además de ofrecer gratuidades para los docentes. Estos productos están destinados a todos los ciclos escolares, estando estos adaptados al nivel de cada grupo visitante.

Turismo cultural

Renfe sigue apostando por estos productos, incorporando cada año novedades a partir de la experiencia de temporadas anteriores, mejorando itinerarios, servicios, atenciones. Junto a los trenes más especiales, Renfe dedica también algunos de sus trenes adscritos a servicios regulares para conformar trenes de jornada a destinos de especial atractivo turístico, en ocasiones con actores de teatro a bordo que dan un toque muy especial a un día ocio y cultura, es decir: turismo ferroviario.

Mención especial para los Trenes Turísticos de Lujo que dan relevancia internacional a la actividad de Renfe Viajeros.

Trenes Turísticos de Lujo

Los trenes Turísticos de Lujo que Renfe explota en la actualidad son herencia de la antigua FEVE, empresa que Renfe absorbió en 2013.

Estos trenes de Lujo están a la cabeza mundial del Turismo de Lujo ferroviario, transportando a más de 3.000 pasajeros al año en viajes de 6 a 8 días, con más de 21.000 pernoctaciones anuales a bordo. Sus clientes provienen en un 30% del mercado nacional y un 70% del mercado internacional. De esta manera, se pone en valor turístico las zonas de 'La España Verde' (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco), Castilla y León y Andalucía, principalmente.

En 1983 nace el primer tren turístico español, El Transcantábrico, que, tras un largo periodo de adaptación y consolidación en el mercado, llega a conseguir índices de ocupación del 100% con lista de espera. Esto hace que se construya en el año 2000 un hermano gemelo, que pasará a denominarse El Transcantábrico Clásico y que hoy en día es el denominado Costa Verde Express.



El Transcantábrico Gran Lujo



Las exigencias de los clientes y la evolución del mercado de lujo hacen que, tras un minucioso estudio, se opte por una reforma integral de El Transcantábrico, creando así uno de los trenes más lujosos del mundo: El Transcantábrico Gran Lujo, que comienza a funcionar en 2011 con excelentes resultados. El tren consta de 14 suites dobles con posibilidad de uso en triple, un salón de té panorámico, un coche bar, salón restaurante y coche Pub. Así mismo, dispone de un coche cocina y almacén. La capacidad máxima del tren es de 30 personas, convirtiéndolo en un tren muy exclusivo. La ruta que realiza es de San Sebastián a Santiago de Compostela en un viaje de 8 días. Sus habitaciones son auténticas suites, con cuarto de baño completo, cama de matrimonio o individual y un pequeño salón. En 2011 diversas asociaciones turísticas y medios de comunicación lo catalogan como el tren más lujoso del mundo. Realiza al año una media de 33 viajes y su coste ronda los 18.000 €/Suite. Su índice de ocupación se sitúa en el 100%.





Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Costa Verde Express

El otro Tren Transcantábrico, El Transcantábrico Clásico, continúa con la misma estructura y viaje que desde el año 2000, cuando se creó. En 2019 el tren pasa a denominarse Costa Verde Express. Este servicio consta de habitaciones con cama de matrimonio pequeñas y cuarto de baño completo, en total 24 suites dobles para un máximo de 46 personas. Dispone de dos coches restaurante, coche cafetería y salón Pub, además de un coche cocina/almacén. Realiza viajes de 6 días desde Bilbao a Santiago de Compostela y viceversa. Realiza al año una media de 25 viajes y su coste ronda los 9.000 €/Suite. Su índice de ocupación se sitúa en el 80%. Este tren lleva, desde su construcción en el año 2000, sin una renovación integral siendo necesaria para su continuidad en el mercado actual.







Tren Al Ándalus

En el año 1985 Renfe construye el Al Ándalus Expreso, que es explotado por IBERRAIL (consorcio compuesto por Renfe, FEVE y MARSANS). A partir del año 2000 el tren entra en crisis, lo que finaliza con el tren estacionado en Sevilla en 2005. En el año 2011, FEVE compra a Renfe el tren, que se encuentra en un total estado de abandono. Se traslada a Asturias y es reformado, redecorado y puesto nuevamente en el mercado.



En 2012, el Tren Al Ándalus renace de sus cenizas y comienza a realizar viajes por Andalucía de 7 días en un circuito por Sevilla, Jerez, Cádiz, Córdoba, Úbeda, Baeza, Ronda, Granada y Málaga. Este es un tren amplio, con 12 habitaciones en dos de sus coches cama que mantienen su diseño original y 20 Suites en otros cinco coches, todas ellas con cuarto de baño completo, para un total de 64 pasajeros. Además, dispone de un salón de Té/Recepción, un coche Bar/Pub, dos coches restaurante y una cocina/almacén. Realiza al año una media de 26 viajes, con un precio en la Suite Deluxe de 13.400 € y en la habitación Gran Clase de 11.200. Su índice de ocupación se sitúa en el 92%.

El Expreso de La Robla

El Expreso de La Robla se construye en 2009 por FEVE en Asturias. Inicia sus viajes en 2010 como tren escuela que imparte cursos de la UE sobre intermodalidad portuaria. Una vez finalizado este periodo de cursos, pasa a destinarse en exclusiva al Turismo, realizando principalmente recorridos entre Bilbao y León y Bilbao, y Oviedo de 4 días de duración. Llega a realizar más de 50 viajes anuales con plena ocupación. Su coste medio se sitúa en 2.200 €/compartimento. El expreso de La Robla dispone de 2 salones sociales y un coche cafetería. Sus siete coches cama dan cabida a 28 compartimentos de literas (similares a los antiguos coches cama de Wagonts-Lits), pero todos ellos con cuarto de baño privado, para un máximo de 54 pasajeros.







Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Otros trenes turísticos



















Trenes Turísticos Castilla-La Mancha

En 2023, Renfe, en colaboración con Turismo de Castilla-La Mancha, puso en marcha 6 rutas a 6 destinos de especial interés para la Comunidad. Los destinos fueron Cuenca, Talavera de la Reina, Albacete, Almadén, Guadalajara y Alcázar de San Juan. Para el 2024, se han programado un total de 12 rutas con dos salidas para cada una de ellas. El éxito del pasado 2023 ha sido determinante para que la Comunidad y Renfe hayan sumado nuevamente esfuerzos para consolidar un proyecto de largo recorrido en los próximos años.

Trenes Turísticos Galicia y Asturias

Los Trenes Turísticos de Galicia son fruto de la colaboración con la Xunta de Galicia y el Instituto Orensano de Desarrollo Económico (INORDE). Esta oferta propone una serie de itinerarios de un día a bordo de un tren tematizado, con servicio de guía especializado y traslados complementarios en autobús. Estos recorridos están diseñados para promocionar y dar a conocer el patrimonio, la naturaleza y la cultura de distintas zonas de Galicia.
Las rutas que se proponen en el programa son: Ourense Termal y Versalles Gallego; Los Faros; Pazos y Jardines Históricos.; Vino de la Ribeira Sacra del Sil; Vino de las Rías Baixas; Vino de Monterrei; Vino Ribeiro-Rías Baixas; Vino Valdeorras-Ribeira Sacra; La Lamprea; Lugo Romano; Mosteiros; y Ribeira Sacra del Miño.

Asimismo, el pasado 2023, se puso en marcha el proyecto 'Trenes Turísticos Barcelona' con 3 salidas y con la voluntad de replicar el proyecto conun incremento de rutas y viajes para el 2024. Siguen las apuestas ya consolidadas de destinos como Sigüenza y Campo de Criptana, con 6 y 12 viajes, respectivamente, este año.
Se está trabajando en la concreción de diversas rutas en el territorio de Extremadura, Andalucía, León, Girona y Tarragona.

8.8. Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético

Código Ético

El Grupo Renfe cuenta desde 2014 con su Código Ético, como pilar básico en el que se sustenta su entorno de control, cumplimiento, ética y buen gobierno corporativo; tomando como referencia la misión, la visión y valores del Grupo Renfe, su estrategia de Responsabilidad Social Empresarial y de Sostenibilidad, y sus compromisos como firmante de los Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas.

El Código Ético, cuyo cumplimiento también está previsto en la cláusula 18ª del III Convenio Colectivo de aplicación, se encuentra publicado tanto en la página web de la compañía, como en la intranet de Grupo Renfe (Interesa), resultando accesible para todos los grupos de interés.

El compromiso del Grupo Renfe con el favorecimiento de la cultura ética e integridad, como pilares de nuestra actuación, se pone de manifiesto en la creación de la Comisión del Código Ético. Esta Comisión es el órgano encargado de velar por el cumplimiento del Código Ético y de resolver cualquier duda interpretativa en materia de ética e integridad. Para ello cuenta con el apoyo de la Secretaría de la Comisión del Código Ético, conformada por la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

El Grupo Renfe imparte formación periódica a sus empleados a través del área de Compliance, donde se incluyen aspectos sobre gestión ética y de cumplimiento, cuya realización es de carácter obligatorio para todos los empleados.

Sin perjuicio de la formación continua impartida durante el año 2023, el área de Compliance del Grupo Renfe ha diseñado un novedoso Sistema de Ética que será implementado durante el año 2024, y contiene, entre otras, las siguientes mejoras:

- Nueva regulación sobre el Sistema interno de información (Canal Ético), contemplando todas las novedades legislativas, así como una nueva plataforma del Canal Ético como medio de recepción de comunicaciones, (denuncias, consultas, etc.), abandonando el antiguo sistema que utilizada el buzón de correo electrónico (codigoetico@renfe.es).

- Definición de un nuevo Programa de formación que contenga todas las novedades acerca de las nuevas obligaciones de ética y Compliance, que permita formar e informar a todos los empleados.
- Actualización del Código Ético mediante una nueva redacción que se adapte a la nueva normativa aprobada, así como a la realidad del Grupo Renfe.

Canal Ético

Uno de los elementos esenciales del Modelo de Compliance del Grupo Renfe es establecer mecanismos de comunicación, tanto internos como externos, de conductas relativas al incumplimiento de las normas de actuación y los principios recogidos en el Código Ético y el Modelo de Compliance, que puedan implicar la materialización de irregularidades y/o la comisión de delitos. Para ello, la organización cuenta con un Canal Ético.

Todos los profesionales que tengan indicios razonables de la comisión de un hecho de esta naturaleza deben comunicarlo a través de este canal.

Actualmente, el Canal Ético es accesible a través del buzón (codigoetico@renfe.es). Dicho Canal es un mecanismo puesto a disposición de la plantilla del Grupo Renfe, y también a los diferentes grupos de interés.

Su alcance comprende, además, la recepción de consultas, sugerencias y/o denuncia de irregularidades, sobre aspectos relativos a la interpretación y cumplimiento del Código Ético, así como del resto de normativa interna del Grupo Renfe y el Modelo de Compliance.

Todas las comunicaciones recibidas tienen la consideración de información confidencial, pudiendo recibirse también comunicaciones anónimas. En todos los casos existe un compromiso expreso del Grupo Renfe para preservar la confidencialidad, reflejado en el Protocolo de funcionamiento del Canal Ético y en el Reglamento de funcionamiento de la Comisión del Código Ético.

Monitorización del Canal Ético del Grupo Renfe

La actividad del Canal Ético es monitorizada de forma anual a través de la emisión del Informe sobre el grado de cumplimiento del Código Ético. Este informe es aprobado por la Comisión del Código Ético y elevado al Comité de Dirección de Renfe Operadora, así como al Consejo de Administración de Renfe Operadora y del resto de sociedades del Grupo.

En mayo se aprobó el Informe anual sobre el grado de cumplimiento del Código Ético 2023 y, durante las sesiones celebradas en junio con los diferentes Consejos de Administración de las sociedades del Grupo, los consejeros tomaron también conocimiento de este.

En lo que respecta a las comunicaciones recibidas a través del Canal Ético durante el ejercicio 2023, se han contabilizado un total de 79.

Asimismo, como resultado de la actividad del Canal Ético, no se ha tenido constancia, ni corroborado, ningún caso de corrupción, ni vulneración de derechos humanos en el ejercicio. De igual forma, ni Grupo Renfe ni ninguno de sus consejeros, ha sido objeto de ninguna investigación penal, tampoco ha habido condenas de sentencia firme por delitos de corrupción o que atenten contra los derechos humanos.

Adhesiones del Grupo Renfe

El Grupo Renfe mantiene un compromiso de gestión empresarial responsable, siguiendo unos principios fundamentales de ética, transparencia, integridad y buen gobierno. Como prueba de ello:

- Es firmante del Pacto Mundial desde el año 2005, una iniciativa internacional propuesta por Naciones Unidas cuyo objetivo es conseguir un compromiso voluntario de las entidades en Responsabilidad Social, por medio de la implantación de Diez Principios basados en derechos humanos, laborales, medioambientales y de lucha contra la corrupción.
- Ha asumido como propias la Declaración Universal de los Derechos Humanos, las Directrices de la OCDE y la Declaración Tripartita de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Cumple con lo dispuesto por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.
- Está adherido al Código Ético Mundial para el Turismo de la Organización Mundial del Turismo (OMT). Este código es un marco fundamental de referencia para el turismo responsable y sostenible.

El Sistema de Cumplimiento Normativo

El Grupo Renfe cuenta con un marco general de cumplimiento y de ética reflejado en el Modelo organizativo y de gestión para la prevención de riesgos penales o Modelo de Compliance, que sigue las mejores prácticas, nacionales e internacionales, en materia de cumplimiento, prevención del fraude, integridad y lucha contra la corrupción.

Así, Renfe cuenta con la Dirección de Auditoría Interna y Compliance como órgano encargado de supervisar y verificar la eficacia del funcionamiento del mencionado Modelo, con el objetivo de crear una verdadera cultura de cumplimiento corporativa y transmitirla a todos los miembros del Grupo.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

En este sentido, durante el ejercicio 2023, la actividad principal de la función de Compliance se centró en actualizar el diseño de todo el nuevo Sistema de Ética, a raíz de la nueva Ley 2/2023 de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

Asimismo, también se ha trabajado en la implantación de las recomendaciones emitidas por el experto externo como resultado de la verificación realizada en 2022, que contribuyen a la mejora del Modelo de Compliance.

Por otro lado, el soporte en la gestión de los proyectos financiados con fondos europeos también es fundamental para contribuir al cumplimiento de las obligaciones. En concreto, el área de Compliance ha impulsado la implementación de procedimientos en materia de gestión de conflictos de intereses, que permiten crear un entorno de control reforzado.

Actuaciones en materia de lucha contra la corrupción y el soborno

Grupo Renfe cuenta con un marco normativo interno de carácter general en materia de cumplimiento cuyo principal objetivo es servir como guía para la actuación de sus profesionales, reforzando su voluntad de dar cumplimiento a los valores que demanda nuestra sociedad en relación con la honestidad, la transparencia y la observancia estricta de la legalidad. Por ello, Renfe muestra su absoluto rechazo y aversión a la comisión de cualquier tipo de irregularidad o incumplimiento de la normativa interna, de la normativa externa, o de nuestros valores éticos.

De conformidad con lo anterior, los principales instrumentos previstos en materia de cumplimiento y lucha contra la corrupción son:

- Código Ético y sus disposiciones en materia anticorrupción, suponiendo un paso más en el compromiso de la organización con la ética y la integridad que rigen su gestión empresarial y su cultura corporativa.
- Canal ético.
- Política de Cumplimiento Normativo y Penal del Grupo Renfe.
- Modelo Organizativo y de Prevención de Riesgos Penales (Modelo de Compliance), con el objetivo final de: prevenir la comisión de riesgos penales, entre los que se encuentran aquellos asociados a la corrupción y soborno; y, establecer un sistema eficaz y adecuado de supervisión y control del cumplimiento de la normativa que permita identificar de forma temprana cualquier irregularidad o debilidad que pudiera darse en la ejecución de los procesos internos.
- Clausulados en materia de Cumplimiento y ética, para todos aquellos con los que contratemos. En este sentido, al régimen interno de contratación le es de aplicación lo dispuesto en la legislación de contratación pública. Por este motivo, en la elaboración de los procesos de licitación del Grupo Renfe se asegura la competencia y capacitación técnica y legal, así como la independencia de los licitadores.
- Procedimientos internos de medidas antifraude para la gestión de fondos europeos, en el marco de desarrollo de proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Grupo Renfe cuenta con un Plan de Medidas Antifraude, dentro del cual se enmarca la aprobación del Procedimiento de Gestión de los conflictos de intereses en los procedimientos de contratación previstos dentro del marco del PRTR, como respuesta a los requerimientos europeos, permitiendo así gestionar los riesgos de fraude relacionados con la ejecución de los proyectos financiados con fondos procedentes del PPRTR.
- Debido a la creciente actividad internacional del Grupo Renfe, desde el área de Compliance se ha venido participando con la Dirección Internacional a través del análisis de posibles socios de negocio, mediante, por ejemplo, el envío de cuestionarios que éstos deben cumplimentar, así como a través de la definición del clausulado en materia de ética y cumplimiento. De igual forma se han reforzado los análisis de Compliance realizados sobre los diferentes proyectos.
- El área de Compliance colabora en los diferentes procesos de homologación de proveedores asesorando en materia de ética y cumplimiento.
- Elaboración de auditorías internas, que permiten mitigar y controlar estos riesgos y, en consecuencia, los delitos económicos relacionados con la corrupción y el soborno.

Comunicación y formación en materia ética y de prevención de la corrupción

La Dirección de Auditoría Interna y Compliance, en coordinación con la Dirección de Formación del Grupo Renfe, establece las necesidades anuales específicas de formación y comunicación en materia de Compliance, para el Grupo Renfe. Estas necesidades son identificadas teniendo en cuenta las novedades normativas y posibles requerimientos de formación, aquellas áreas donde se ha identificado un nivel de riesgo más alto, o las modificaciones internas producidas:

- Plan de Formación en materia de Compliance para toda la organización 2020-2023. A lo largo del ejercicio 2023 se ha finalizado la impartición de dicho proyecto formativo a los empleados de Renfe. No obstante, de forma periódica, todas las nuevas incorporaciones son formadas en la materia.
- Impartición de formación en materia de Compliance dentro de los Programas de Acogida de nuevas incorporaciones del Grupo Renfe.
- Publicaciones por medio de 'Interesa', de acciones de comunicación en materia de Compliance, entre las que pueden destacarse la publicación del informe sobre el grado de cumplimiento del Canal Ético 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Portal de la Transparencia

En el marco de la Ley 19/2013 de Transparencia, acceso a la información y buen gobierno, el Grupo Renfe publica en su página web aquella información relevante de su actividad, a través de un apartado específico para el título de 'Transparencia'. Desde esta sección se accede a información institucional, organizativa y de planificación, así como a información económica presupuestaria y estadística.

Desde el mismo apartado, las personas interesadas en obtener información adicional del Grupo, dentro del ámbito establecido en la citada Ley de Transparencia, pueden enviar sus solicitudes a través de un enlace al Portal de Transparencia de la Administración General del Estado.

En 2023, se recibieron un total de 103 solicitudes de información, de las cuales 24 se contestaron con el total de la información requerida y 37 parcialmente. Por lo que respecta al resto de solicitudes, 8 fueron denegadas y 31 inadmitidas atendiendo a los criterios establecidos en la propia Ley de Transparencia. La mayor parte de estas solicitudes estaban referidas a la actividad de la sociedad Renfe Viajeros.

Sistema de control interno

Como parte integrante y fundamental del Sistema de Control Interno, el Grupo Renfe cuenta con la Dirección de Auditoría Interna y Compliance, lo que dota al Grupo de un órgano independiente que ayuda a garantizar el cumplimiento de las normas, políticas, planes, procedimientos y objetivos establecidos, así como la salvaguarda del patrimonio, la fiabilidad e integridad de la información y la utilización económica y eficiente de los recursos, aportando mejoras en los sistemas de control. Además, el Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), como se detalla más adelante.

De acuerdo con el Estatuto de Auditoría Interna (aprobado por el Consejo de Administración en fecha 25/01/2021), el objetivo general de la función de Auditoría Interna de Renfe es ofrecer a la Dirección del Grupo y a la Comisión de Auditoría y Control una seguridad razonable de que el Grupo está en disposición de lograr sus objetivos de negocio, a través de un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar y mejorar la eficacia de los procesos de gestión de riesgos y control interno.

La labor del auditor interno no debe ser de mera revisión de los sistemas de gestión de riesgos y de control interno, sino que debe ir más allá, emitiendo propuestas de mejora y recomendaciones encaminadas a fortalecer el entorno de control y el gobierno de la Sociedad.

La función de Auditoría Interna del Grupo está certificada con el diploma de calidad *Quality Assesment*, que acredita la más alta calificación otorgada por el Instituto de Auditores Internos de España, órgano externo e independiente de referencia en el sector, que forma parte de la red internacional Global IIA.

Por otro lado, la entidad pública empresarial Renfe Operadora está sometida a la supervisión de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), a través de la Oficina Nacional de Auditoría, tanto para las cuentas individuales como para las cuentas consolidadas.

Por su parte, las empresas filiales del Grupo Renfe (Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A.), con consideración de empresas del Grupo a efectos de consolidación contable, están obligadas a la supervisión de sus cuentas anuales por un auditor externo. La revisión de cuentas del ejercicio 2023 la ha realizado PKF Attest.

Aparte de las funciones de tutela que ejerza el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, existen organismos externos de supervisión y vigilancia como la IGAE (Intervención General de la Administración del Estado) y el Tribunal de Cuentas que fiscalizan la actividad del Grupo Renfe.

Esta supervisión adicional por organismos independientes dota de mayor seguridad y fiabilidad a la información del Grupo Renfe.

Comisión de Auditoría y Control de Renfe

La Comisión de Auditoría y Control de Renfe Operadora tiene, entre sus funciones, servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del auditor externo. Igualmente, aprueba el Plan anual de auditorías internas que lleva a cabo la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

Esta Comisión, a 31 de diciembre de 2023, ha celebrado 4 reuniones y está integrada por: 1 Consejera-Presidenta; 2 Consejeros-Vocales, 1 Secretario No-Consejero y 1 Vicesecretaria No-Consejera.

Comisiones de Auditoría y Control de las Sociedades Mercantiles Estatales

La Comisión tiene, entre sus funciones, servir de apoyo al Consejo de Administración en sus cometidos de vigilancia, mediante la revisión periódica del proceso de elaboración de la información económico-financiera, de sus controles internos y de la independencia del auditor externo. Igualmente, aprueba el Plan anual de auditorías internas que lleva a cabo la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

En el año 2023 la Comisión de Auditoría y Control de las sociedades mercantiles estatales Renfe Viajeros; Renfe Fabricación y Mantenimiento; Renfe Mercancías y Renfe Alquiler de Material Ferroviario han celebrado 5 reuniones.

Estas Comisiones están integradas por un máximo de 3 Consejeros, sin funciones ejecutivas, designados de entre los miembros del Consejo de Administración de su sociedad, teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos.

Sistema de control interno de la información financiera

El Grupo Renfe dispone de un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) que es un sistema de gestión específico dentro del Sistema de Gestión de Riesgos del Grupo.

El objetivo del SCIIF del Grupo Renfe es proporcionar una seguridad razonable sobre la fiabilidad de la información financiera generada. A su vez, tiene como fin asegurar que los riesgos de errores, omisiones o fraude en la información de los procesos clave están siendo controlados, ya sea por prevención, detección, mitigación, compensación o corrección.

El SCIIF es una parte del control interno y se configura como el conjunto de procesos que el Consejo de Administración, las Comisiones de Auditoría, la Alta Dirección y todo el personal del Grupo Renfe llevan a cabo para proporcionar seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera que se suministra a los grupos de interés, tanto internos como externos.

El Grupo Renfe tiene una Política del sistema de control interno de la información financiera, que se desarrolla además en el Manual de gestión y supervisión del sistema de control interno de la información financiera, donde se define el marco de actuación, los roles y la metodología en los que se basa el Sistema.

En cada ejercicio se establece el alcance de las sociedades y los procesos relevantes considerados en el SCIIF, de acuerdo con la materialidad calculada que se basa en criterios cualitativos y cuantitativos. Para el ejercicio 2023 no se ha producido ninguna modificación con respecto al alcance del ejercicio anterior, siendo las sociedades consideradas en el sistema, además de la entidad pública empresarial Renfe Operadora, Renfe Viajeros S.M.E., S.A., Renfe Mercancías S.M.E., S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A. y Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.

Durante el 2023 se han llevado a cabo trabajos de autoevaluación o reporting, además de la revisión y actualización de algunos procesos del SCIIF y se ha hecho seguimiento del estado de implantación de los planes de acción definidos.

Adicionalmente, desde el ejercicio 2019 el Grupo Renfe, junto con otras empresas relevantes, participa en el espacio colaborativo sobre el SCIIF para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito.

Por otra parte, entre las funciones de Auditoría Interna se encuentran la supervisión y la evaluación del sistema y de la eficacia de los controles existentes, así como realizar recomendaciones para la mejora del SCIIF. Por ello desde Auditoría Interna, y dando cumplimiento al plan de supervisión del SCIIF aprobado por las Comisiones de Auditoría y Control a través del Plan Anual de Auditorías, se ha realizado durante el ejercicio 2023 la supervisión de los procesos clave identificados en el citado plan, el seguimiento de los planes de acción y se han presentado los informes correspondientes a las Comisiones de Auditoría y Control.

Gestión de riesgos empresariales

La Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Renfe establece el marco general de actuación, así como los principios básicos, los procedimientos y las responsabilidades para llevar a cabo el control y la gestión de los riesgos a los que debe enfrentarse la empresa.

En la Política de Control y Gestión de Riesgos se definen las responsabilidades de los distintos miembros de la organización en relación con la existencia, definición, funcionamiento y supervisión del Sistema de Gestión de Riesgos, siendo el Consejo de Administración el responsable de su existencia y la Alta Dirección el garante de su funcionamiento.

El objetivo de este Sistema de Gestión de Riesgos es asegurar razonablemente que todos los riesgos significativos son identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Se pretende lograr un entorno donde exista la capacidad de trabajar con riesgos de manera controlada, gestionándolos de una manera activa, permitiendo aprovechar nuevas oportunidades.

Mediante la Gestión del Riesgo se pretende sistematizar los procedimientos y sistemas de control interno ya existentes en la compañía, así como incrementar u optimizar las medidas de identificación, control y mejora en el caso de que se detectaran debilidades susceptibles de ser cubiertas.

El Grupo Renfe cuenta con Sistemas de Riesgos específicos para determinados eventos, que por sus características y por la regulación legal existente, se consideran de especial transcendencia y con modelos de gestión *ad hoc* (Seguridad en la Circulación, Seguridad del Mantenimiento, Seguridad Física, Autoprotección, Riesgos Laborales, Compliance Penal, Medioambiente, Ciberseguridad y SCIIF).

Además, Renfe cuenta con un sistema general de Gestión de los Riesgos Empresariales y ha establecido para ello un modelo basado en la identificación de las amenazas específicas que

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

pueden afectar a cada uno de los procesos del Grupo. Con la adopción de este modelo de evaluación y control de riesgos empresariales por procesos se promueve la participación de los trabajadores y se genera e impulsa una cultura de riesgos en la organización. En 2023, se llevó a cabo la evaluación de los riesgos empresariales (excluidos los riegos de gestión específica) por parte de los responsables de los distintos procesos y en los que se reportan también las acciones mitigadoras. Se realiza a través de la herramienta Globalsuite.

Participaron más de 150 personas: 87 Evaluadores, 46 Supervisores, 11 Coordinadores y la Alta Dirección, y el área de Riesgos Empresariales de la Dirección de Auditoría Interna y Compliance.

De resultas de dicha evaluación se elaboraron informes para cada una de las sociedades del Grupo y de cada Dirección General corporativa, así como de otras actividades (Renfe KSA y Renfe of America); así como un informe global de todo el Grupo Renfe y específicos de cada sociedad mercantil, que se reportaron a las respectivas Comisiones de Auditoría y Control

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



9.
INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3DDGYMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

9. Informe Anual de Gobierno Corporativo

9.1. Naturaleza jurídica y titularidad

La entidad pública empresarial Renfe Operadora (matriz del Grupo Renfe), es un organismo público de los previstos en el artículo 84.1 a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que se halla adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Tiene personalidad jurídica propia y diferenciada de la del Estado, plena capacidad jurídica y de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio y tesorería propios, en los términos establecidos en la disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en su Estatuto.

En el ejercicio de sus funciones, Renfe Operadora actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación.

En cuanto a las cinco sociedades filiales del Grupo – Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A, Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., – se han constituido bajo la forma jurídica de sociedades anónimas y tienen la consideración de Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con lo previsto en el artículo 111 de la Ley 40/2015. Se rigen por sus correspondientes Estatutos y, en lo no previsto en ellos, por el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, por el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio y por cualesquiera otras disposiciones generales o particulares que resulten de aplicación, en especial, por la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas y la Ley General Presupuestaria.

Por otro lado, en el marco de la internacionalización del Grupo Renfe, se ha constituido la filial Renfe of America LLC.

Objeto social

El objeto de Renfe Operadora, establecido en el artículo 3 de su Estatuto, es la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, que incluye el mantenimiento de material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario y en las normas que la desarrollen.

Para el cumplimiento de su objeto, la entidad pública empresarial Renfe Operadora puede realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y mercantil.

Asimismo, puede realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén relacionadas con su objeto, incluso, mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

Por su parte, el objeto social de cada una de las cinco sociedades filiales del Grupo Renfe, establecido en el artículo 2 de sus Estatutos, es el siguiente:

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios ferroviarios de alquiler del material rodante del que es titular, así como de sus instalaciones, de la gestión y explotación de material rodante de terceros, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de fabricación, mantenimiento y transformación de material rodante, la reparación de componentes ferroviarios, servicios de consultoría de ingeniería y gestión de instalaciones, de diseño y entrega de talleres, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros la ejecución de transporte de gráneles sólidos, realización de servicios generales de transporte de siderúrgicos y similares, servicios generales de transporte de todo tipo de contenidos por ferrocarril o por otros medios, transporte de vehículos y componentes de automoción, y de operador logístico ferroviario, capaz de gestionar o participar en cualquier cadena logística integral, tanto nacional como internacional, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas a los mismos.

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Prestación de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, tanto nacional como internacional, la mediación en la prestación de cualesquiera servicios turísticos, organización y/o comercialización de viajes combinados o productos turísticos, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias

Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.

a) La búsqueda de negocios o proyectos en el extranjero vinculados a la prestación de servicios de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, pudiendo incluir la planificación, consultoría, asesoría, formación, operación y explotación, el suministro y el mantenimiento de material rodante y de otros suministros, servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte, incluida la gestión de la infraestructura.

b) La concurrencia a concursos de franquicias o concesiones y Obligaciones de Servicio Público en el ámbito internacional.

c) La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación y diseño e implantación de nuevos negocios o proyectos internacionales vinculados con la prestación de servicios de movilidad, así como la ejecución de las inversiones en los mismos.

d) La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los negocios o proyectos vinculados a la prestación de servicios a los que se refieren las letras anteriores, así como la prestación de otros servicios o actividades complementarias, análogas o vinculadas al transporte y a la movilidad.

e) La tenencia, propiedad o gestión, obtenida por cualquier medio admitido en Derecho, de toda clase de acciones, obligaciones, participaciones sociales, efectos y valores, públicos y privados de empresas y sociedades cuya actividad sea

los servicios de transporte y movilidad o complementaria a ella, de aquellas estructuras de negocio o proyectos desarrollados en el ámbito internacional con independencia del tipo, forma o clase de estructura mercantil, empresarial o societaria.

f) El asesoramiento en orden a la dirección y gestión de sociedades de la rama de servicio de movilidad, que estén situadas o presten sus servicios en el extranjero.

g) La prestación de servicios de asesoramiento de cualquier tipo a terceros y la elaboración de proyectos y estudios para el fomento de nuevas actividades, negocios o proyectos relacionados con el sector de la movilidad desarrollados en el ámbito internacional.

h) La actividad mercantil de promoción y asesoramiento preparatorio de los contratos relacionados con el sector de la movilidad, que se desarrollen en el ámbito internacional.

i) Representación, apoyo, preparación y coordinación de la participación del Grupo Renfe en las asociaciones y organizaciones internacionales de las que sea miembro.

j) Relaciones institucionales y de cooperación con otras organizaciones y compañías del sector ferroviario internacionales o de terceros países, constituyendo un canal de contacto e interlocución del Grupo.

k) Negociación de acuerdos de colaboración y memorandos de entendimiento no comerciales con otras empresas ferroviarias y entidades, así como los convenios de participación en hermanamientos a solicitud del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para su desarrollo en el ámbito internacional.

l) Gestión de las Facilidades Internacionales de Transporte para Personal Ferroviario (FIP) y emisión de los billetes de cupones y tarjetas de descuento que solicite el personal de Renfe, Adif, Adif AV, jubilados y beneficiarios, tanto de ocio como de servicio.

m) Contribuir a la promoción de la imagen exterior de Renfe.

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



Datos identificativos del Grupo Renfe

Denominación social:
RENFE-Operadora
CIF: Q-2801659-J
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid
Página web: www.renfe.com

Denominación social:
Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.
CIF: A-86868304
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:
Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.
CIF: A-86868239
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:
Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A
CIF: A-86868114
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:
Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A
CIF: A-86868189
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Denominación social:
Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A
CIF: A-56139256
Domicilio Social: Avenida de Pío XII, 110, 28036 Madrid

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

9.2. Órganos de Gobierno de Renfe Operadora

La organización y funcionamiento de Renfe Operadora están recogidos en el Capítulo II de su Estatuto ('De la organización y funcionamiento de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora', artículos 7 a 19, ambos incluidos).

Los órganos de Gobierno de la entidad son:

- El Consejo de Administración
- El Presidente

Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el órgano superior y ejecutivo al que corresponde la dirección de la organización y la gestión de la compañía. Está formado por los siguientes miembros:

- Presidente de Renfe como Presidente del Consejo de Administración
- 14 vocales independientes nombrados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, tres de los cuales pertenecen a los sindicatos CCOO, UGT y SEMAF
- Secretario del Consejo
- Vicesecretaria del Consejo
- Delegada Especial del Ministerio de Hacienda

De los 14 vocales que forman parte del Consejo de Administración de Renfe a 31 de diciembre de 2023, 5 son mujeres (35,71%) y 9 hombres.

Todos los miembros del Consejo son profesionales con una dilatada experiencia en organismos oficiales, empresas públicas y privadas, con un alto compromiso manifiesto por los asuntos ambientales, sociales y relativos a la sostenibilidad que implican a Renfe.

Las competencias del Consejo de Administración de Renfe Operadora, que se reúne con una periodicidad mensual, están establecidas en el Estatuto del Grupo Renfe, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre.

Respecto a la retribución, los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Ministerio de Hacienda, a iniciativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 del Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre. Hay que significar que los vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Para aquellos que eran miembros del Consejo a 31 de diciembre de 2023, se han abonado dietas a 13 consejeros, con un importe máximo de 11.523,27 € por año y por consejero.

Composición Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2023

Presidente:

D. Raül Blanco Díaz
Presidente de Renfe Operadora

Vocales:

D. Benito Bermejo Palacios
Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Dª. Beatriz Alcocer Pinilla
Vocal Asesora en el Gabinete de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

D. Gonzalo García Andrés
Secretario de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa

D. Diego Martín Fernández
Sindicato SEMAF

Dª. Cristina Tarrero Martos
Directora General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

D. Gerardo Luis Gavilanes Ginerés
Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

D. Juan Antonio López Aragón
Asesor del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible

Dª. Rocío Báguena Rodríguez
Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

D. Alfonso Sahuquillo López
Vocal Asesor del Gabinete de la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos Ministerio de Hacienda

D. Mariano Sanz Lubeiro
Sindicato CCOO

D. Francisco Gijón Romero

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Subdirector General de Tecnologías de la Información y Administración Electrónica en la Dirección General de Organización e Inspección Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Dª. Raquel González Hernández
Sindicato UGT

Dª. Ainhoa Morondo Quintano
Jefa de Gabinete de Ayuntamiento de Irún

D. David Pérez Martín
Vocal Asesor en el Gabinete del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible

Secretario del Consejo:

D. José Luis Marroquín Mochales
Secretario General y del Consejo de Administración de Renfe

Vicesecretaria del Consejo:

Dª. Mª Uriel Sevillano Rodríguez
Vicesecretaria General y del Consejo de Administración de Renfe

Delegada Especial del Ministerio de Hacienda:

Dª. Mª José Gualda Romero
Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda

Funciones del Consejo de Administración

Al Consejo de Administración le corresponden, conforme al Estatuto de la entidad y de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente, las siguientes competencias:

- Determinar la estructura de la entidad, aprobar los criterios generales sobre la organización y las directrices para la elaboración y la modificación de la plantilla, así como para la determinación de las condiciones retributivas básicas, dentro del marco de actuación al que se refiere el artículo 20.
- Dictar las normas de funcionamiento y de adopción de acuerdos propias del Consejo de Administración, en lo no previsto en el Estatuto.
- Aprobar, inicialmente, los presupuestos anuales de explotación y capital y el programa de actuación plurianual y elevarlos al Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) para su tramitación, de conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- Aprobar las cuentas anuales de cada ejercicio económico, el informe de gestión y la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio, todo ello de conformidad con lo establecido en su Estatuto.
- Autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que pueda convenir la entidad dentro del límite anual fijado en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.
- Aprobar las tarifas de los servicios de transporte ferroviario y proponer al Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), en su caso, la modificación de las que correspondan a los servicios declarados como obligación de servicio público.
- Actuar como órgano de contratación en los contratos cuyo importe exceda de 6.000.000 de euros y en los que tengan un importe inferior si lo estimase conveniente.
- Acordar la participación en el capital de cualesquiera sociedades mercantiles cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la entidad, con arreglo a lo previsto en la Ley.
- Acordar la creación, en su seno, de sociedades anónimas, de conformidad con la disposición adicional tercera de la Ley del Sector Ferroviario y demás normas que resulten de aplicación con respeto a las condiciones laborales de los trabajadores afectados.
- Conferir poderes generales o especiales a persona o personas determinadas.
- Aprobar los acuerdos, pactos, convenios y contratos que considere convenientes o necesarios para la realización de los fines de la entidad, incluyendo la adquisición y enajenación de inmuebles y constitución de derechos reales.
- Aprobar los Pliegos de Prescripciones Generales y Técnicas.
- Aprobar, a instancia del Presidente, la propuesta de los contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse y velar por su adecuado cumplimiento.
- Aprobar el inventario de bienes y derechos.
- Emitir los informes que, conforme a lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en el Estatuto y en las normas de desarrollo de aquélla, deban ser evacuados por la entidad, con carácter preceptivo o potestativo.
- Aprobar las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación interna de los accidentes ferroviarios que le correspondan.
- Las demás que se le atribuyan en su Estatuto o en otras disposiciones.

Delegación de Funciones

El Consejo de Administración puede delegar sus competencias en el Presidente, en las Comisiones Delegadas que se constituyan y en los restantes órganos internos de la entidad que este determine, con las excepciones que legal y estatutariamente sean de aplicación en su caso.

Perfil de los integrantes del Consejo de Administración

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Raül Blanco Díaz	Presidente	Licenciado en Economía por la Universidad de Barcelona y Postgrado en Desarrollo Local y Regional en la Universidad de Barcelona, Postgrado en Inglés Financiero en la Universidad Pompeu Fabra – British Council. En la actualidad, ostentaba el cargo de director general de la Fundación Escuela de Organización Industrial (EOI). Antes, desde el mes de junio de 2018 y hasta el pasado mes de diciembre, Blanco había ocupado el cargo de secretario general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (Pyme) en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Con anterioridad, desempeñó los puestos de director de Desarrollo Económico y Empleo en el Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, gerente de Estrategia Industrial en la Dirección General de Industria de la Generalitat de Catalunya y jefe del Servicio de Estudios y Publicaciones del CIDEM, Departamento de Trabajo e Industria de la Generalitat de Catalunya. En el ámbito docente, ha impartido clases en el Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de Barcelona y en las facultades de Economía y Empresa de la Universidad Rovira i Virgili y de la Universidad de Barcelona. Asimismo, ha colaborado en cursos y seminarios en otros centros nacionales e internacionales
Benito Bermejo Palacios	Consejero	Funcionario del Cuerpo Superior de Administradores Generales de la Junta de Andalucía. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, especialidad de Comercio y Marketing, por la Universidad Complutense de Madrid y Diplomado en Dirección de Empresas de Transporte Terrestre por el Instituto de Empresa de Madrid. Inicia la carrera administrativa en el área de transporte por carretera en la Junta de Andalucía hasta 1993, en que se incorpora a la Dirección General de Transporte Terrestre en el Ministerio de Fomento, en el ámbito de la Inspección del Transporte. Desde 2009 ocupa el puesto de Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación de Transporte Terrestre, en la Dirección General de Transporte Terrestre. Entre 2012 y 2015 ha sido Vocal del Consejo de Administración de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Es Consejero de la Sección de Transporte de Viajeros y de la Sección de Transporte de Mercancías, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.
Beatriz Alcocer Pinilla	Consejera	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2016. Ha desarrollado su carrera profesional entre la Administración Pública y el sector privado. En el sector público, actualmente trabaja como coordinadora en el gabinete de la ministra de Trasportes, Movilidad y Agenda Urbana desde 2018. Anteriormente ha desarrollado su actividad profesional en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria participando en diversos grupos de trabajo de la Unión Europea, así como en el ámbito de la innovación ferroviaria del programa marco Horizon 2020. En el ámbito privado ha desarrollado su carrera profesional como gerente de proyectos en diversas obras de infraestructuras de transporte durante más de 10 años.
Gonzalo García Andrés	Consejero	Licenciado en Ciencias Económicas, especialidad de Teoría Económica, por la Universidad Autónoma de Madrid, pertenece al Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado desde 1999. Ha desarrollado gran parte de su carrera profesional en el Ministerio de Economía, en áreas del Tesoro y sistema financiero, financiación internacional, política macroeconómica y comercio e inversiones. Ha sido Subdirector General de Comercio Internacional de Servicios e Inversiones, Ministerio de Economía, Industria y Competitividad (2017-2018); Consejero Económico y Comercial, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Washington D.C. (2012-2017); Director General de Financiación Internacional, Ministerio de Economía y Hacienda (2010-2012); Subdirector General de Financiación y Gestión de la Deuda Pública, Dirección General del Tesoro y Política Financiera, Ministerio de Economía y Hacienda (2009-2010); Subdirector General de Análisis Financiero y Estratégico, Dirección General del Tesoro y Política Financiera, Ministerio de Economía y Hacienda (2004-2009). También ha sido profesor asociado de Fundamentos del Análisis Económico en la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid y, hasta su nombramiento como secretario de estado, era socio director de Economía en Analistas Financieros Internacionales (AFI) y profesor en el Máster de Finanzas de AFI Escuela.
Diego Martín Fernández	Consejero	Es actualmente es el Secretario General del Sindicato de Maquinistas SEMAF, anteriormente ocupando los cargos de Secretario de Comunicación y RRII, y Coordinador de Comunicación de la Comisión Ejecutiva. Igualmente ha desempeñado diversos roles en el plano Internacional a través del sindicato europeo de maquinistas ALE, presidido por SEMAF, siendo miembro experto en diversos Grupos de Trabajo de la Agencia Europea (ERTMS OH Working Group / WP-TSIs-Main WP / WP-TSIs-TWG-Freight / NRB / ESG) y en la Comisión Europea. Se incorporó al Grupo Renfe en Julio de 2008 en el colectivo de Conducción y en este momento es Maquinista Jefe de Tren en la residencia de Madrid Fuencarral Servicios Comerciales. En el plano formativo ha cursado estudios en Administración de Empresas, además de estar certificado en Desarrollo informático y titulado por el Conservatorio Inglés (ABRSM) en interpretación pianística y lenguaje musical.
Alfonso Sahuquillo López	Consejero	Licenciado en Economía (Primer Premio Nacional Fin de Carrera) y en Derecho (Tercer Premio Nacional Fin de Carrera). Inició su carrera profesional en el sector privado como consultor en McKinsey & Company. Aprobó la oposición al Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado, incorporándose al Ministerio de Comercio, donde desarrolló tareas de identificación de mercados extranjeros con potencial para los productos y servicios de las empresas españolas. Desde 2019 trabaja como economista en la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda, en funciones relacionadas con la estabilidad de las finanzas públicas, y a cargo de las proyecciones presupuestarias y de las relaciones con las agencias de rating y los organismos internacionales. En el ámbito docente es profesor asociado a tiempo parcial de Economía de la Integración Europea y de Macroeconomía Avanzada en la Universidad Carlos III de Madrid.
Ainhoa Morondo Quintano	Consejero	Actualmente es la Jefa del Gabinete del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Desde 2011 hasta diciembre de 2023 fue Directora del Gabinete de la Alcaldía en el Ayuntamiento de Irún, habiendo sido desde 2007 Directora de Comunicación en ese Ayuntamiento. Fue redactora de informativos de la Cadena SER en Irún y Directora del Diario HoyxHoy Irún desde 2001 hasta 2007 y desde 1997 hasta 2001 fue presentadora y productora de la Televisión del Bidasoa. Entre 1997 y 2008 fue la responsable de prensa del CD Bidasoa de balonmano. Actualmente es Consejera de la EPE Renfe Operadora. El 30 de enero de 2024 fue nombrada Consejera de Aena, S.M.E., S.A. y miembro de la Comisión Ejecutiva.
Raquel González Hernández	Consejero	Entra en Renfe a través de la Oferta Pública de Empleo del año 2011 con la Categoría de Operador Comercial de Entrada N2, con residencia transitoria en la estación de Cercanías Madrid de Móstoles. Posteriormente residencia definitiva en la estación de Méndez Álvaro. Hace tres años obtuve la plaza de Operador Comercial N1 con residencia Atocha Cercanías Madrid, siendo actualmente Operador Comercial Especializado N1 en la misma residencia.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Cristina Tarrero Martos	Consejera	Es Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Pertenece al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2001. Ha desarrollado toda su carrera profesional en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Tras incorporarse como primer destino en la Dirección General de Carreteras, ha desempeñado distintas responsabilidades en la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Primero como jefa de Área de Fondos Europeos; desde 2008 como directora técnica de la Unidad de Apoyo y, desde julio de 2020, como subdirectora General de Coordinación Económica. Ha sido consejera de Aena Internacional, SASEMAR, Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA), así como de Enaire. Actualmente es también es Consejera del ICO.
Mariano Sanz Lubeiro	Consejero	Ingresó en Renfe en 1984 como Oficial de Oficio de entrada en el Taller Central de Reparación de Renfe en Valladolid. En Renfe ha desarrollado distintas actividades en el campo de la prevención de riesgos. El primer contacto con el trabajo sindical en salud laboral fue en los talleres de Renfe apoyando e implicándose en el desarrollo del Plan de Prevención en Drogodependencias acordado con la empresa. Después delegado de seguridad e higiene, y luego de Prevención, miembro del Comité General de Seguridad e Higiene de Renfe. En 1994 fue designado Responsable del Gabinete Regional de Salud Laboral. Amplia experiencia institucional y sindical en materias de prevención de riesgos laborales y en medioambiente (miembro de la Comisión de la Comisión de Control y Seguimiento de IBERMUTUAMUR, Miembro de la Comisión Nacional sobre Amianto del INSHT, Miembro titular del Consejo Regional de Salud Laboral de Castilla y León y de su Comisión Permanente, Miembro de la Comisión Regional sobre Inspección de Trabajo de Castilla y León, Responsable del Departamento de atención a drogodependencias en el ámbito laboral, Responsable de las Asesorías Técnico - Sindicales de Salud Laboral de CC.OO. de Castilla y León, Miembro de la delegación de la Confederación Sindical Internacional en las COP 23 de Boon, COP 24 Katowice y COP 25 Chile-Madrid, entre otros. En 2017 se incorpora a la Comisión Ejecutiva Confederal donde es nombrado Secretario de Medio Ambiente y Movilidad de la Confederación Sindical de CC.OO., cargo que ostenta en la actualidad. En 2020 se incorpora como representante de Comisiones Obreras en el Consejo de Administración de Renfe.
Gerardo Luis Gavilanes Ginerés	Consejero	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialidad de Transportes, por la Universidad Politécnica de Madrid, Licenciado en CC. Económicas y Empresariales, especialidad CC Económicas, por UNED y Máster en Gestión y Análisis de Políticas Públicas por la Universidad Carlos III. Ha desempeñado diversos cargos en el Ministerio de Fomento, entre otros Subdirector General de Estudios Económicos y Estadísticas, Director de la División de Coordinación de la Información Presupuestaria y Director de la División de Asesoría Económica. Es Vocal en la Comisión de Riesgos del Estado (CRE), Representante del Ministerio de Fomento en la Comisión Interministerial de Estadística y Líder de varios Proyectos de Hermanamiento del Ministerio de Fomento con Egipto, Turquía, Bulgaria, Polonia y Rumanía. Asimismo, dispone de experiencia internacional en diversos países y organismo como ONU, Banco Mundial, Comisión Europea (TAIEX), Azerbaiyán, Alemania, Brasil, Bulgaria, Canadá, Cabo Verde, Corea del Sur, Costa Rica, Egipto, República Checa, República Dominicana, Eslovenia, Eslovaquia, EE.UU., Finlandia, Francia, Hungría, Japón, Marruecos, Polonia, Rumania, Suiza, Sudáfrica, Tanzania y Turquía.
David Pérez Martín	Consejero	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estado con más de 15 años de experiencia en el sector ferroviario, con sólida y contrastada experiencia en asesoramiento, apoyo técnico, gestión de proyectos de infraestructuras de transporte y estudios multidisciplinares para un gran número de clientes y administraciones nacionales e internacionales. Máster Universitario en Liderazgo y Dirección Pública, Máster Universitario en Investigación en Ingeniería Civil y ha cursado el Programa Superior en Proyectos y Construcción de Infraestructuras Ferroviarias. Desde julio de 2018 es vocal asesor en los gabinetes del Ministro de Fomento, de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. Anteriormente ha prestado sus servicios en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) como Jefe de Servicio y como Técnico superior en la Subdirección General de Infraestructuras; en IDOM como Ingeniero de Proyectos Ferroviarios; en High Speed Two (HS2) Ltd Como Senior Track Engineer y en INECO como técnico y gerente técnico
Juan Antonio López Aragón	Consejero	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Granada y funcionario de carrera del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado. Actualmente es asesor del Ministro de Fomento. Con anterioridad, desempeñó distintas responsabilidades en el ámbito del Ministerio de Fomento en la Secretaría General de Infraestructuras, la Dirección General de Carreteras y el CEDEX, así como en el Ayuntamiento de Madrid.
D. Francisco Gijón Romero	Consejero	Nacido en 1969, es Licenciado en Informática por la Universidad de Granada y funcionario de carrera del Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Administración de la Seguridad Social. Actualmente es Subdirector General de Tecnologías de la Información y Administración Digital en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, responsabilidad que también ejerció en el anterior Ministerio de Fomento desde 2008. Entre 2006 y 2008, ejerció como Subdirector Adjunto de Tecnologías de Análisis de la Información e Investigación del Fraude, en el Departamento de Informática Tributaria de la Agencia Tributaria. Previamente, ocupó distintos puestos en ese mismo Departamento y en la Gerencia de Informática de la Seguridad Social, desde su incorporación a la Administración en 1992.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Rocío Báguena Rodríguez	Consejera	Rocío Báguena nació en 1972. Es Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Tras varios años de actividad profesional en el sector privado, en el año 2000 ingresó en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado. Desde entonces ha desempeñado diversos puestos técnicos y de gestión en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en las áreas de carreteras, transportes y vivienda. Actualmente es Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte en la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afecten a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Durante el ejercicio 2023 se han producido los siguientes cambios en el Consejo de Administración:



Incorporaciones	Ceses
▪ Dª Rocío Báguena Rodríguez	▪ D. Miguel Ángel Uriondo López
▪ Dª Ángela Matía Sacristán	▪ Dª. Mª. José Rallo del Olmo
▪ Dª. Raquel González Hernández	▪ D. Jesús Manuel Gómez García
▪ D. Francisco Gijón Romero	▪ D. Juan Jesús García Fraile
▪ D. Diego Martín Fernández	▪ D. Miguel Angel Escolano Sánchez
▪ Dª. Ainhoa Morondo Quintano	▪ Dª. Marta Martínez Guerra
▪ D. David Pérez Martín	

Convocatorias de reunión

El Consejo de Administración se reúne, previa convocatoria y a iniciativa de su Presidente o a petición, al menos, de la mitad de los Vocales, tantas veces como sea necesario para el desarrollo de las funciones de la entidad y, al menos, once veces al año. Pueden asistir a las reuniones del Consejo de Administración, con voz, pero sin voto, todas aquellas personas que, a solicitud de dicho Consejo o a instancias del Presidente, sean convocadas por este.

La convocatoria del Consejo de Administración se cursa por el Secretario del Consejo, por escrito, al menos con cuarenta y ocho horas de antelación, recogiendo el orden del día de los asuntos a tratar.

El Presidente puede convocar reuniones extraordinarias sin sujeción al plazo anterior, si existiera a su juicio, motivo fundado o a petición, al menos, de un tercio de los Vocales.

Para la válida constitución del Consejo de Administración, además del Presidente y del Secretario o de quienes los sustituyan, deben estar presentes o representados, en primera convocatoria, la mitad, al menos, de los Vocales y, en segunda convocatoria, la tercera parte de los mismos. Entre la primera y la segunda convocatoria debe transcurrir, al menos, el plazo de una hora.

En el año 2023, el Consejo de Administración de Renfe Operadora celebró 11 sesiones en las siguientes fechas:

Nº de sesión	Fecha
210	30 de enero de 2023
211	6 de marzo de 2023
212	27 de marzo de 2023
213	24 de abril de 2023
214	30 de mayo de 2023
215	27 de junio de 2023
216	25 de julio de 2023
217	25 de septiembre de 2023
218	30 de octubre de 2023
219	27 de noviembre de 2023
220	26 de diciembre de 2023

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Régimen de adopción de acuerdos

Los acuerdos del Consejo de Administración se toman por mayoría absoluta de votos de sus miembros presentes o representados. En caso de empate, el Presidente tiene voto de calidad.

Dietas por asistencia a las sesiones del Consejo de Administración

Los miembros del Consejo de Administración que asisten a sus sesiones perciben las compensaciones económicas que autoriza el Secretario de Estado de Presupuestos y Gastos por delegación del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, a iniciativa del Ministerio de Fomento (en la actualidad Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio. Hay que significar que los Vocales que tienen la condición de Altos Cargos no perciben retribución alguna, ingresándose su importe en el Tesoro Público.

Presidente

El Presidente de Renfe Operadora se nombra mediante Real Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Funciones

Corresponde al Presidente:

- Ostentar la representación de la entidad en juicio y fuera de él, en cualquier acto y contrato y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada.
- Acordar la convocatoria, presidir y fijar el orden del día de las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates que puedan producirse en las votaciones con su voto de calidad.
- Velar por el cumplimiento del Estatuto y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- Ejecutar los acuerdos del Consejo de Administración.
- Ostentar la jefatura superior de todo el personal y ejercer la alta inspección de los servicios de la entidad y la vigilancia del desarrollo de su actividad.
- Proponer al Consejo de Administración la estructura de la organización y determinar la plantilla en el marco de los criterios y directrices aprobados por el Consejo de Administración.
- Acordar el nombramiento y cese del personal directivo de la entidad, debiendo informar de los mismos al Consejo de Administración, y contratar al personal no directivo, fijando sus retribuciones con arreglo a los criterios definidos por el Consejo de Administración y a lo establecido, en su caso, por el correspondiente convenio colectivo, dentro del marco de actuación a que se refiere el artículo 22 del Estatuto.
- Someter al Consejo de Administración las tarifas que este deba aprobar o modificar y las que deban ser propuestas a la Administración para su aprobación ulterior.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las propuestas de contratos-programa que, en su caso, puedan celebrarse.
- Proponer al Consejo de Administración el programa de actuación plurianual de la entidad y sus presupuestos de explotación y de capital.
- Actuar como órgano de contratación en los contratos cuyo importe no exceda de 6.000.000 de euros, sin perjuicio de las facultades que al Consejo de Administración atribuye el artículo 9.g) del Estatuto y de su obligación de informar, semestralmente, al referido órgano, de las actuaciones realizadas en el ejercicio de estas competencias.
- Acordar el ejercicio de las acciones y de los recursos que correspondan a la entidad en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y los Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado y jurisdicción.
- Presentar al Consejo de Administración, para su aprobación, las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación de resultados.
- Ordenar los gastos y pagos de la entidad y efectuar toda clase de cobros, cualquiera que sea su cuantía.
- Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas al Consejo de Administración.
- Formular las cuentas anuales que deban rendirse al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con la normativa presupuestaria.
- Rendir las cuentas anuales por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado, acompañadas del informe de auditoría, así como del informe de gestión y el previsto en el artículo 129 de la Ley General Presupuestaria.
- Desempeñar las demás funciones que le atribuya el Estatuto y cualesquiera otras normas aplicables, las no conferidas expresamente a otros órganos de la entidad, así como las que le delegue, en su caso, el Consejo de Administración.

Excepcionalmente, en los casos de urgente necesidad, el Presidente puede adoptar las decisiones reservadas a la competencia del Consejo de Administración, viniendo obligado a dar cuenta a este de los acuerdos adoptados en la primera reunión ordinaria que celebre con posterioridad a la adopción de los mismos, a fin de que sean ratificados.

Sociedades Mercantiles Estatales

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A. y Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.

La estructura de Gobierno de cada una de las cinco sociedades filiales del Grupo Renfe se encuentra recogida en el Título III de sus Estatutos ('Órganos de la sociedad', artículos 9 a 22).

Los órganos de Administración y Gobierno de las 5 sociedades filiales son:

- El Consejo de Administración.
- La Junta General de Accionista.

Consejos de Administración de cada una de las Sociedades Mercantiles Estatales

Estatutariamente y por decisión del accionista único de las sociedades filiales, se establece que las sociedades estén regidas y administradas por un Consejo de Administración.

La composición del Consejo de Administración de cada una de las 4 sociedades filiales del Grupo Renfe, sus funciones, el régimen de reuniones y de sus acuerdos, etc., están definidos en sus Estatutos, los cuales fueron presentados en el Registro Mercantil de Madrid e inscritos en el momento de la constitución de las sociedades. Las posteriores modificaciones de los mismos también han sido objeto de inscripción en el correspondiente Registro Mercantil.

Funciones

Al Consejo de Administración le corresponde la gestión, administración y representación (en juicio o fuera de él) de la sociedad con las facultades que le atribuyen la Ley y sus Estatutos.

Delegación de Funciones

El Consejo de Administración puede, con sujeción a las disposiciones legales vigentes, delegar sus facultades y atribuciones en una Comisión Ejecutiva y/o uno o varios Consejeros Delegados, con la composición y el régimen de funcionamiento que el propio Consejo determine. La delegación podrá ser solidaria o mancomunada.

En ningún caso podrán ser objeto de delegación la rendición de cuentas y la presentación de balances a la Junta General, ni las facultades que ésta conceda al Consejo, salvo que fuera expresamente autorizado para ello.

En aplicación del artículo 249 bis, del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital (en adelante, TRLSC) no podrá delegar, en ningún caso, las siguientes funciones:

a. La supervisión del efectivo funcionamiento de las comisiones que hubiera constituido y de la actuación de los órganos delegados y de los directivos que hubiera designado.
b. La determinación de las políticas y estrategias generales de la sociedad.
c. La autorización o dispensa de las obligaciones derivadas del deber de lealtad conforme a lo dispuesto en el artículo 230 del TRLSC.
d. Su propia organización y funcionamiento.
e. La formulación de las cuentas anuales y su presentación a la Junta General.
f. La formulación de cualquier clase de informe exigido por la ley al órgano de administración siempre y cuando la operación a que se refiere el informe no pueda ser delegada.
g. El nombramiento y destitución de los consejeros delegados de la sociedad, así como el establecimiento de las condiciones de su contrato.
h. El nombramiento y destitución de los directivos que tuvieran dependencia directa del Consejo o de alguno de sus miembros, así como el establecimiento de las condiciones básicas de sus contratos, incluyendo su retribución.
i. Las decisiones relativas a la remuneración de los Consejeros, dentro del marco estatutario y, en su caso, de la política de remuneraciones aprobada por la Junta General.
j. La convocatoria de la Junta General de accionistas y la elaboración del orden del día y la propuesta de acuerdos.
k. La política relativa a las acciones o participaciones propias.

Las facultades que la Junta General hubiera delegado en el Consejo de Administración, salvo que hubiera sido expresamente autorizado por ella para subdelegarlas.

Estructura y Composición

La composición de los Consejos de Administración a 31 de diciembre de 2023, para cada una de las Sociedades Mercantiles Estatales, es como sigue:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Raül Blanco Díaz (Presidente)
Dª. Elena Espinosa Mangana (Consejera)
D. Teófilo Beltrán Serrano (Consejero)
D. Pedro José Gálvez Muñoz (Consejero)
Dª. Cristina Tarrero Martos (Consejera)
D. Isaías Táboas Suárez (Consejero)
D. Manel Nadal Farreras (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Raül Blanco Díaz (Presidente)
D. Álvaro Rodríguez Dapena (Consejero)
D. Joan Torres Carol (Consejero)
D. Jordi Xuclà Costa (Consejero)
Dª. Teresa Cunillera Mestres (Consejera)
D. Isaías Táboas Suárez (Consejero)
D. Gonzalo Díaz García (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Raül Blanco Díaz (Presidente)
D. Jordi Prat Soler (Consejero)
Dª. Ana Cristina Trifón Arévalo (Consejera)
D. Isaías Táboas Suárez (Consejero)
Dª. Ana de los Ángeles Marín Andreu (Consejera)
D. Francisco Javier González Matesanz (Consejero)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Raül Blanco Díaz (Presidente)
D. Francisco Bonache Córdoba (Consejero)
Dª. Tamara San Teodoro Rodrigo (Consejera)
Dª. Isabel Maestre Moreno (Consejera)
Dª Elena Calama Martín (Consejera)
Dª Paula Pérez López (Consejera)
Dª. Carmen Vélez Sánchez (Consejera)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Puente Peláez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.
D. Raül Blanco Díaz (Presidente)
D. Luis Borja Condado Castaño (Consejero)
D. Francisco Díaz Pardo (Consejero)
D. Ricardo Anguera Camós (Consejero)
Dª. Cristina Gallach Figueras (Consejera)
Dª. María Revuelta Querejeta (Consejera)
Dª Susana Lozano Escobar (Consejera)
Dª. María Esther Castillo Díez (Consejera)
D. José Luis Marroquín Mochales (Secretario no Consejero)
Dª. María Uriel Sevillano Rodríguez (Vicesecretaria no Consejera)

Renfe of America LLC
D. Manel Villalante i Llauradó (Co-CEO)
Dª. Inmaculada Gutiérrez Carrizo (Co-CEO)

Modificaciones aprobadas en el ejercicio que afectan a la estructura y funcionamiento del Consejo de Administración:

Las modificaciones que se han producido en la composición de los Consejos de Administración de las Sociedades Mercantiles Estatales durante el ejercicio 2023 han sido las siguientes:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Raül Blanco Díaz	▪ Dña. Anna Balletbó i Puig
	▪ D. Iván González Espina

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Raül Blanco Díaz	▪ D. Antonio González Rodríguez
	▪ D. Javier Anibarro García

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Raül Blanco Díaz	▪ D. Isaías Táboas Suárez
▪ D. David Pérez Martín	▪ D. Enrique Rubio Herrera
▪ D. Isaías Táboas Suárez	

Renfe Alquiler de Materia Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses
▪ D. Raúl Vaquero Niño	
▪ D. Juan Manuel Ávila García	

Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.

Incorporaciones	Ceses

Convocatorias de reunión

El art. 19 de los Estatutos establece que el Consejo de Administración será convocado por el Presidente mediante escrito dirigido a cada uno de sus miembros con siete (7) días de antelación a la fecha de la reunión. Asimismo, estará obligado a convocar el Consejo cuando así lo requiera cualquiera de los consejeros con indicación de los temas a tratar.

Por otro lado, dicho artículo recoge aquellos casos en los que el Vicepresidente, si hubiera sido designado, o no habiendo sido designado cualquier otro Consejero, con carácter excepcional, podrá convocar Consejo de Administración y formar el orden del día.

Asimismo, el Consejo podrá celebrar reuniones por vía telefónica o a través de videoconferencia siempre que se pueda garantizar la identidad de los Consejeros asistentes por estos medios.

Se deberá proporcionar a todos los miembros del Consejo cualquier información o documentación disponible y necesaria para la adopción de acuerdos en el seno de una reunión.

Todo Consejero podrá hacerse representar en sus Consejos de Administración por medio de otra persona, que deberá ostentar también la cualidad de Consejero de la sociedad con cargo vigente. La representación deberá conferirse por escrito y con carácter especial para cada reunión, y podrá incluir instrucciones en cuanto al sentido del voto en cada uno de los puntos incluidos en el orden del día.

Las discusiones o acuerdos de los Consejos se llevarán a un libro de Actas y cada Acta será firmada por el Presidente y el Secretario o por quienes les hubieran sustituido en la reunión a la que se refiere el Acta.

Régimen de adopción de acuerdos

Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes a la sesión (presentes o debidamente representados), a excepción de aquellos casos para los que la Ley exige el voto favorable de las dos terceras partes de los componentes del Consejo.

En caso de no poderse llegar a dicha mayoría en la toma de acuerdos, el Presidente tendrá voto de calidad para deshacer los posibles empates en las votaciones.

Dietas por asistencia a las sesiones de los Consejos de Administración

El Accionista Único de las cuatro sociedades mercantiles estatales acordó con fecha 3 de mayo de 2019, tomando en consideración la redacción del artículo 217 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital introducida por la Ley 31/2014 de 3 de diciembre, modificar el artículo 18 de los Estatutos Sociales de las cuatro sociedades mercantiles estatales, en el sentido de establecer la retribución del Órgano de Administración fijando un sistema de dietas, a determinar por la Junta General de accionistas.

Tras la modificación aprobada la redacción del artículo 18 de los Estatutos Sociales es la siguiente: "[…] Los miembros del Órgano de Administración de la Sociedad tendrán derecho a percibir una compensación por asistencia a sus reuniones consistente en una cantidad máxima aprobada por la Junta General, igual para cada uno de los miembros del Órgano de Administración asistentes a cada reunión del mismo en número que no exceda de 11 reuniones anuales. Este importe máximo aprobado por la Junta General no podrá exceder en ningún caso de la cantidad máxima autorizada por el Ministerio de Hacienda en función del Grupo en que esté clasificada la sociedad de conformidad con la correspondiente Orden en vigor del Ministerio de Hacienda. El importe aprobado se mantendrá para los siguientes años entretanto no sea modificado por un nuevo acuerdo de la Junta General.

Las compensaciones por asistencia aquí reguladas serán compatibles con las percepciones que puedan corresponder a los miembros del Órgano de Administración por la asistencia o concurrencia a las sesiones cuando sea necesario que éstos se desplacen de su residencia oficial."

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

El Accionista Único, teniendo en cuenta que las Sociedades Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. están clasificadas como GRUPO 1, y atendiendo a lo dispuesto en la Orden del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, por la que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales, aprobó, según su grupo de clasificación, una cuantía anual de tales compensaciones por asistencia en: 11.994,00 € anuales.

En cuanto a la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A., teniendo en cuenta que la misma está clasificada como GRUPO 3, y atendiendo a lo dispuesto en la Orden del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, por la que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales, el Accionista Único acordó, según su grupo de clasificación, una cuantía anual de tales compensaciones por asistencia en: 6.854,00 € anuales.

La percepción de indemnizaciones por asistencia a los citados consejos de administración de las sociedades mercantiles estatales fue previamente aprobada por el Ministerio de Hacienda en informe emitido por Dirección General de Costes de Personal y Pensiones Públicas.

De acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente, hay que tener en cuenta que los miembros del Órgano de Administración que tengan la consideración de Altos Cargos no devengarán derecho alguno que les permita percibir las compensaciones aquí especificadas, a excepción de las indemnizaciones por gastos de viaje, estancias y traslados que les correspondan de acuerdo con la normativa vigente.

Junta General de Accionistas de las cuatro Sociedades Mercantiles Estatales

Las cuatro sociedades filiales del Grupo Renfe tienen el carácter de sociedad unipersonal, ya que es la entidad pública empresarial Renfe Operadora su único accionista.

En estos casos, el socio único ejercerá las competencias de la Junta General (art. 15 del TRLSC), como órgano deliberante en que se manifiesta la voluntad social por decisión de la mayoría en los asuntos de su competencia.

Clases de Juntas Generales

Las Juntas Generales de accionistas podrán ser ordinarias o extraordinarias y habrán de ser convocadas por el Consejo de Administración de la sociedad filial correspondiente.

La Junta General ordinaria, se reunirá necesariamente dentro de los seis primeros meses de cada ejercicio para censurar la gestión social, aprobar, en su caso, las cuentas del ejercicio anterior y resolver sobre la aplicación del resultado.

El Presidente y el Secretario de la Junta General, serán los mismos del Consejo de Administración de la sociedad filial.

Adopción de Acuerdos y Actas

Las deliberaciones y acuerdos del Accionista Único se harán constar en Actas extendidas o transcritas en un libro registro especial y serán firmadas por el Presidente y el Secretario.

9.3. Órgano de Gestión Interna. Comité de Dirección

Las funciones, estructura y composición del Comité de Dirección de Renfe Operadora quedan definidas por el Presidente de la Entidad, quien posteriormente informa al Consejo de Administración.

A 31 de diciembre de 2023, el Comité de Dirección estaba formado por el Presidente, por cuatro Directores Generales, dos Directores Generales Adjuntos, un Secretario General y del Consejo de Administración, un Director y los cuatro Directores Generales de las sociedades filiales.

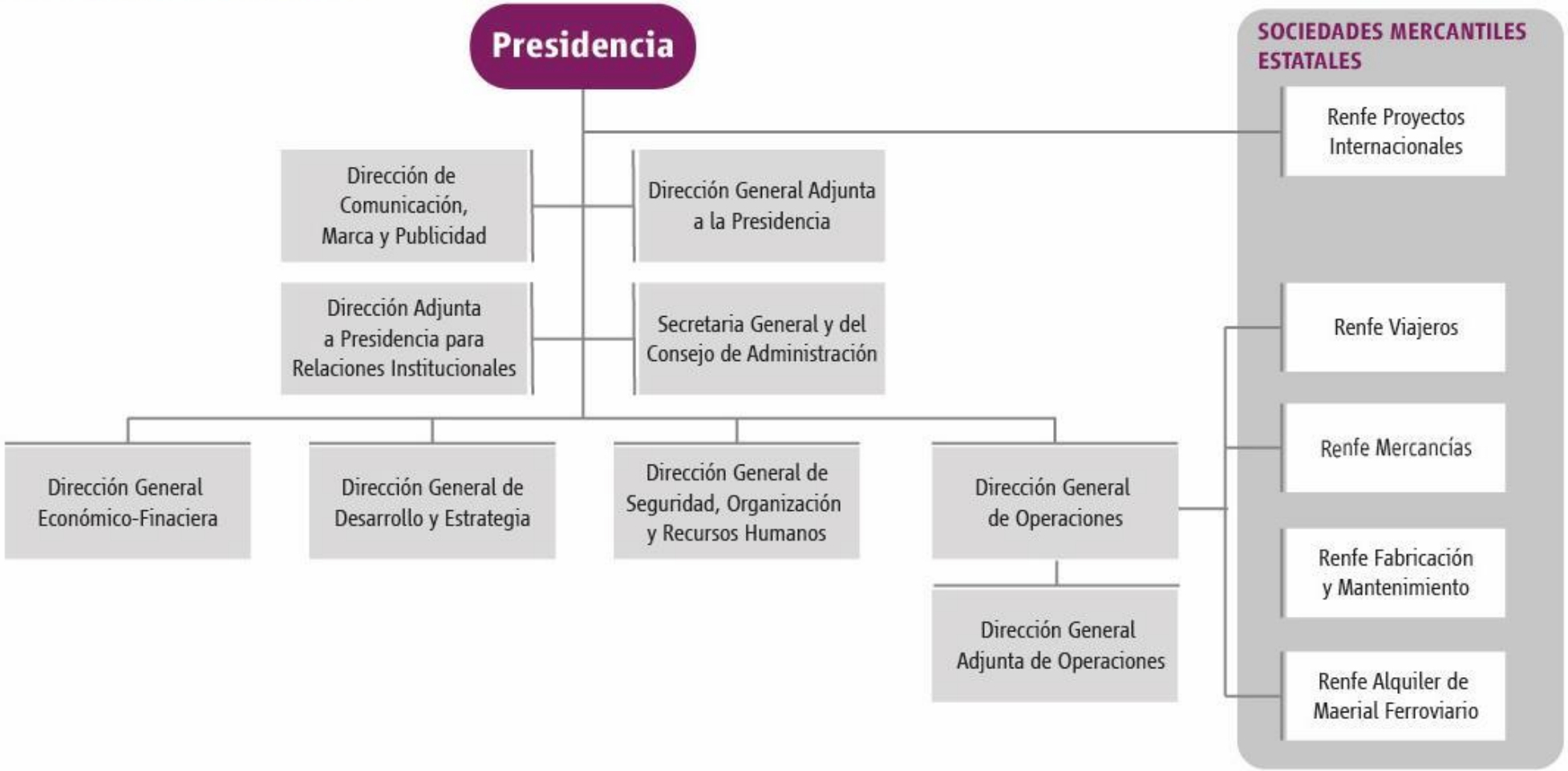
Nombre y apellidos	Cargo
Raül Blanco Díaz	Presidente
José Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y RR.HH.
Teresa Torres Torres	Dirección General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llaurado	Dirección General de Desarrollo y Estrategia
Jose Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
Pilar Oviedo Cabrillo	Dirección General Adjunta a la Presidencia
Manuel Sempere Luján	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
Mª. Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora de General de Proyectos Internacionales
Gonzalo Pastor Barahona	Director Adjunto a Presidencia para Relaciones Institucionales
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

De los 15 miembros que forman parte del Comité de Dirección de Renfe a 31 de diciembre de 2023, 5 son mujeres (33,33%) y 10 hombres (66,67%).

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

renfe

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL



Perfiles de los integrantes del Comité de Dirección

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Raül Blanco Díaz	Presidente	Licenciado en Economía por la Universidad de Barcelona y Postgrado en Desarrollo Local y Regional en la Universidad de Barcelona, Postgrado en Inglés Financiero en la Universidad Pompeu Fabra – British Council. En la actualidad, ostentaba el cargo de director general de la Fundación Escuela de Organización Industrial (EOI). Antes, desde el mes de junio de 2018 y hasta el pasado mes de diciembre, Blanco había ocupado el cargo de secretario general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (Pyme) en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Con anterioridad, desempeñó los puestos de director de Desarrollo Económico y Empleo en el Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, gerente de Estrategia Industrial en la Dirección General de Industria de la Generalitat de Catalunya y jefe del Servicio de Estudios y Publicaciones del CIDEM, Departamento de Trabajo e Industria de la Generalitat de Catalunya. En el ámbito docente, ha impartido clases en el Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de Barcelona y en las facultades de Economía y Empresa de la Universidad Rovira i Virgili y de la Universidad de Barcelona. Asimismo, ha colaborado en cursos y seminarios en otros centros nacionales e internacionales
José Luís Cachafeiro Vila	Director General de Operaciones	Licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Santiago. Hasta ahora era subdirector de Planificación Estratégica y Estudios en Adif y fue secretario general de Transportes en el Ministerio de Fomento entre 2009 y 2012 y presidente de Intercontainer Ibérica. Con anterioridad y dentro de su trayectoria profesional, tanto en Renfe como en Adif, ocupó diferentes puestos como director de Producción de Transporte Combinado, Director de Información y Atención al Cliente en Estaciones y Servicios Conjuntos y, en el ámbito de Viajeros, fue también Director Comercial de Regionales y gerente Territorial de Salamanca, entre otros cargos.
Ángel Jiménez Gutiérrez	Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos	Licenciado en Sociología por la Universidad Complutense de Madrid, fue responsable de la Gerencia de Área de Estudios, en la Dirección General de Desarrollo y Estrategia de la EPE desde 2017. Entre 2012 y 2017 ha sido también Gerente de Área de Estudios de Mercado y Promoción Comercial, y Gerente de Área de Análisis y Proyectos en la D.G. de Viajeros. Con anterioridad fue Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos de la empresa, y Director General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos, Internacional y Relacionales con Adif, entre 2004 y 2012. Con una larga trayectoria en Renfe, ha sido también director de Organización, Comunicación y Desarrollo de Recursos Humanos, director de Comunicación Interna en el área de Recursos Humanos, así como del Gabinete de Prensa de la compañía, entre otras responsabilidades.
Teresa Torres Torres	Directora General Económico-Financiero	Economista, con amplia experiencia y un largo recorrido en finanzas y control de gestión. Ha sido directora financiera en diversas empresas privadas y públicas. En el sector público ha tenido responsabilidades de dirección financiera, control de gestión, auditoría, tanto privada como pública, y relaciones con interventores y auditores, tanto del gobierno estatal como europeos. En el sector bancario, ha trabajado como analista de riesgos, financiación empresarial (capital riesgo para EBTs y empresas innovadoras, así como financiación convencional), en banca privada y pública.
Manel Villalante i Llaurado	Director General De Desarrollo Y Estrategia	Ingeniero industrial, y desde 2012 director de Movilidad e Infraestructuras del Transporte en Barcelona Regional Agencia de Desarrollo Urbano. Con más de 30 años de experiencia en temas de movilidad, infraestructuras y transportes, ha sido, entre otros puestos, director general de Transporte Terrestre en la Gobierno de Catalunya, director general de Transporte Terrestre en el Ministerio de Fomento, y ha ocupado diferentes cargos directivos en Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) entre 2004 y 2007, y en Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), entre 2000 y 2004. Ha sido igualmente miembro de diferentes Consejos de Administración como Renfe, TMB, FGC o Consorcio Sagrera Alta Velocidad. Dirige actualmente el Postgrado en *'Smart Mobility: Sistemas Inteligentes de Transport'* en la Universidad Politécnica de Catalunya y ha sido profesor de Planificación y Economía del Transporte en la misma universidad.
Jose Luis Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración	Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Letrado de la Junta de Castilla y León, Abogado del Estado. Entre otros puestos ha ocupado el de Abogado del Estado Jefe de la Secretaría General de Comunicaciones, Secretario del Consejo de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, letrado asesor de Retevisión y de su Consejo de Administración y letrado asesor de Puertos del Estado.
Pilar Oviedo Cabrillo	Directora General Adjunta a la Presidencia	Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto y Diplomada en el Senior Management Program por el Instituto de Empresa. Desde 1989 desarrolla su carrera profesional en Renfe, ocupando durante este tiempo diferentes puestos en las áreas de viajeros y en el ámbito corporativo. Hasta su nombramiento en la posición actual, desde 2004, fue responsable del área de Compras y Patrimonio de Renfe.
Manuel Sempere Luján	Director de Comunicación, Marca y Publicidad	Periodista. Diplomado en Marketing y Comercial por el Instituto de Directivos de Empresa. Trabaja como redactor en medios económicos, especializados y generalistas desde 1983 a 1987. Trabaja en distintos gabinetes de Prensa, fundamentalmente en Telefónica de España, hasta 1989, año en el que ingresa en Renfe, en el área de Comunicación. En 1995 es nombrado jefe de Prensa de Renfe, cargo en el que permanece hasta su nombramiento como director de Comunicación, Marca y Publicidad de Renfe en 2004 y hasta 2009. En 2010 abandona Renfe y comienza a trabajar en el sector privado, haciéndose cargo de las actividades de Comunicación y Relaciones Institucionales en Ence Energía y Celulosa S.A., hasta 2012. Ese año vuelve a Renfe. Encuadrado en el departamento de Estudios y Proyectos como gerente de Promoción Comercial, vuelve al área de Comunicación como gerente del Área de Prensa y Redes Sociales, cargo en el que permanece hasta finales de 2018, cuando es nombrado director de Marketing y Comercial de Renfe Viajeros. Permanece en este puesto hasta julio de 2021, cuando es nombrado director de Comunicación, Marca y Publicidad.
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Madrid, Master en Prevención de Riesgos Laborales. Ha sido directora de Área de Negocio de AVE y otros Servicios Comerciales, entre septiembre de 2019 y agosto de 2020, Directora de Seguimiento de Negocios y Transformación Digital en la Dirección General de Operaciones, entre septiembre de 2018 y agosto de 2019. Anteriormente trabajó en la Dirección de Sistemas de Renfe y en diferentes consultoras, IBM, PwC y Soluziona.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Nombre y apellidos	Cargo	Perfil
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías	Ingeniero Naval por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de A Coruña. Ha sido director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, entre enero de 2012 y julio de 2018, consejero de Renfe Viajeros y de Renfe Mercancías, entre febrero de 2014 y junio de 2015. En el Ministerio de Fomento ha desempeñado el puesto de subdirector general de Inspección ante Organismos Internacionales de la Dirección General de Transporte, entre junio de 2008 y enero de 2012, entre otros cargos. En 2018 fue nombrado Director General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario.
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento	Ingeniero Industrial por la Escuela de Ingenieros Industriales de Bilbao e Ingeniero Técnico Industrial por la Escuela Técnica Industrial de Santander. Ha desempeñado, dentro del grupo Renfe entre otros, los puestos de gerente del Taller Central de Reparaciones de Valladolid, director de Material de la U.N. de Grandes Líneas, director de Material de la D.G. Servicios de Mercancías y Logística, director Técnico de Material de la Dirección Ejecutiva de Mercancías y Logística, director de Servicios de Mercancías en la D. G. de Fabricación y Mantenimiento, gerente de Área de Material y Desarrollo de Negocio en Renfe Alquiler de Material Ferroviario. En 2019 fue nombrado Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento. En su experiencia externa ha sido director general de Irvia Mantenimiento Ferroviario.
Mª del Carmen Rincón Córcoles	Directora General Renfe Alquiler de Material Ferroviario	Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid. Ha desarrollado su vida profesional en Renfe, Adif y Renfe, ocupando diversos cargos de responsabilidad dentro del área de Control de Gestión, Administración y Compras tanto en la Unidad de Negocio de Estaciones Comerciales de Adif como en la Dirección General de Renfe Mercancías. Desde abril de 2008, dirigió el departamento de Control de Gestión y Compras de Renfe Mercancías. También ha ejercido el cargo de consejera en empresas como Emfesa S.A, Alfil Logistics S.A, Combiberia S.A. y RailSider Logística Ferroviaria S.A.
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora de General de Proyectos Internacionales	Licenciada en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y Técnico Comercial y Economista del Estado. Tiene amplia experiencia profesional tanto en el sector público como en el privado. Ha trabajado para el Ministerio de Economía en España y ha ocupado diferentes puestos de responsabilidad relacionados con la política económica, la propiedad intelectual, la defensa de la competencia y la eliminación de barreras comerciales. Ha sido nombrada para diferentes puestos en instituciones antimonopolio, reguladoras y de propiedad intelectual y ha publicado numerosos artículos sobre estas materias. También ha ocupado el cargo de Consejera Comercial de la Embajada de España para el Sureste de Estados Unidos desde 2014 hasta 2019. Su conocimiento de las herramientas económicas para el análisis de mercados la llevó a desarrollar su carrera profesional trabajando para consultoras económicas americanas, asesorando a clientes de sectores industriales tan diversos como el retail, el financiero (tarjetas de crédito), la energía, las telecomunicaciones o las infraestructuras y participando como experta en casos de litigio.
Gonzalo Pastor Barahona	Director Adjunto a Presidencia para Relaciones Institucionales	Grado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Internacional Isabel I de Castilla, máster en Prevención de Riesgos Laborales y experto en Transporte Terrestre por la Universidad Camilo José Cela. Desde que ingresó en Renfe en el año 2011, ha ocupado diferentes puestos en las áreas de viajeros y en el ámbito corporativo. Entre otras responsabilidades ha sido gerente de responsabilidad social corporativa y gerente de coordinación de información y atención al cliente. Ha sido Diputado Autonómico en la Asamblea de Madrid en la Legislatura XII, donde ha ejercido como Portavoz de la Comisión de Transportes e Infraestructuras y Portavoz Adjunto de la Comisión de Vigilancia de las Contrataciones. Además, ha desarrollado la labor de asesoramiento como jefe de Gabinete en el Ayuntamiento de Madrid y como asesor en el Gabinete Técnico de la Delegación del Gobierno en la Comunidad de Madrid. También fue concejal del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón (Madrid) durante tres legislaturas.
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones	Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid. Ha desarrollado su trayectoria profesional en Renfe, empresa en la que ingresó en 1983. Entre otras responsabilidades ha ocupado los puestos de Director de Clientes de Cercanías, Director Comercial y de Planificación de Cercanías, Director de Proyectos e Innovación de Estaciones de Cercanías y Media Distancia, Director de Control de Gestión y Compras de la Dirección General de Viajeros y Director General de Renfe Viajeros.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Funciones

Las funciones del Comité de Dirección se centran en dirigir la actuación de la entidad pública empresarial Renfe Operadora mediante la determinación, impulso y coordinación de las políticas de funcionamiento de la compañía.

Los asuntos objeto de tratamiento en el Comité de Dirección se pueden clasificar, en términos generales, en dos grandes grupos, y, dentro de éstos, en diferentes categorías:

I. Por su alcance formal:
   - A. Asuntos para informar.
   - B. Asuntos para deliberar, debatir y decidir.

II. Por su contenido:
   - A. Asuntos que deben elevarse al Consejo de Administración.
   - B. Asuntos que conviene elevar al Consejo de Administración para conocimiento de este.
   - C. Asuntos que deben ser decididos por el Presidente, previa deliberación del Comité de Dirección.
   - D. Asuntos que conviene debatir en Comité de Dirección, en cuanto derivados de decisiones de este o del Consejo de Administración.
   - E. Asuntos que, por afectar a varios estamentos de la empresa o por decisión específica del Presidente, se trasladen al Comité de Dirección para información, debate y decisión, según los casos.

Retribuciones de los miembros del Comité de Dirección

Los miembros del Comité de Dirección no perciben remuneración específica por asistir a las reuniones.

Convocatorias de reunión

El Comité de Dirección se reúne, con carácter habitual, una vez por semana, sin perjuicio de que pueda ser convocada una reunión en cualquier momento si la urgencia del asunto lo exige.

Modificaciones producidas a lo largo del ejercicio

Formaron parte del Comité de Dirección durante algún período de tiempo del ejercicio 2023 las siguientes personas:

Nombre y apellidos	Cargo
Raül Blanco Díaz	Presidente
Isaías Táboas Suárez	Presidente
José Luís Cachafeiro Vila	Dirección General de Operaciones
Ángel Jiménez Gutiérrez	Dirección General de Seguridad, Organización y RR.HH.
Teresa Torres Torres	Dirección General Económico-Financiera
Manel Villalante I Llaurado	Dirección General de Desarrollo y Estrategia
José Luís Marroquín Mochales	Secretario General y del Consejo de Administración
Pilar Oviedo Cabrillo	Dirección General Adjunta a la Presidencia
Manuel Ángel Sempere Luján	Dirección de Comunicación, Marca y Publicidad
Sonia Araujo López	Directora General de Renfe Viajeros
Joaquín del Moral Salcedo	Director General de Renfe Mercancías
Francisco Javier Bujedo Mediavilla	Director General de Renfe Fabricación y Mantenimiento
Mª. Carmen Rincón Córcoles	Directora General de Renfe Alquiler de Material Ferroviario
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora de General de Proyectos Internacionales
Gonzalo Pastor Barahona	Director Adjunto a Presidencia para Relaciones Institucionales
Ramón Azuara Sánchez	Director General Adjunto de Operaciones

Sociedades Mercantiles Estatales

Renfe Viajeros SME, S.A., Renfe Mercancías SME, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento SME, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario SME, S.A. y Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A.

Estructura y composición

La composición de los Comités de Dirección a 31 de diciembre de 2023 de las sociedades filiales es la siguiente:

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
Dª. Sonia Araujo López	Directora General
Dª. Amparo de Villar Membrillo	Gerente de Área de Coordinación y Proyectos
D. Antonio Monrocle Muñoz	Director de Seguridad

D. José Rodríguez González	Director Área de Negocio de Cercanías y Otros Servicios Públicos
D. Javier Pérez López	Director Área de Negocio de Alta Velocidad y Otros Servicios Comerciales
Dª. María Cristina Ortega Santos	Directora de Sistemas y Digitalización
D. Alfonso Abengózar Tejero	Director de Control de Gestión y Administración
D. Félix Pintado Palacio	Director de Compras
D. Sergio Acereda Sequeiro	D. de Sostenibilidad y Comunicación Comercial
Dª. Fátima María Faustino Custodio	G. Asesoría Jurídica

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Joaquín del Moral Salcedo	Director General
D. Rocío Huerta Leiva	Jefe de Área de Coordinación y Gestión
D. Francisco Cañamero Palacios	Director Comercial
D. Moisés Mata García	Director de Control de Gestión y Compras
D. Eduardo No Varela	Director de Operaciones
Dª. Sara Gil Ferreras	Gerente de Área de Empresas Participadas y Desarrollo de Nuevo Negocio.
Dª. Lucía Pousada González	Gerente de Sistemas y Tecnologías de la Operación
D. Mateo Lisón Martínez	Gerente de Área de Seguridad
D. Antonio Tejero Roldán	Gerente de Área de Organización y RRHH
D. Alfonso García-Loygorri Esquer	Gerente de Asesoría Jurídica

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
D. Javier Bujedo Mediavilla	Director General
D. Joaquín Lizcano Abengózar	Director de Gestión de Sociedades Participadas y Desarrollo de Negocio
D. Javier Fernández Pello	Gerente de área de Aprovisionamiento, Contratación y Logística.
D. José Tomás Martín Jiménez	Director de Mantenimiento de Material OSP
D. Ángel María Espinilla Garrido	Gerente de Área de Administración y Control de Gestión
D. Marco Rodriguez Fernández	Gerente de Área de Grandes Intervenciones y Componentes
D. Miguel Ángel Solís Márquez	Gerente de Área de Mantenimiento de Mercancías y otros Clientes
D. Eugenio A. Anubla Lucia	Gerente de Área de Gestión de Instalaciones
D. Juan José Real Sánchez	Director de Ingeniería, Seguridad y Calidad.
D. Manuel Joaquín Sanz Martínez	Gerente de Área de Organización y RR.HH.
D. Mario Esquinas Torres	Gerente de Coordinación
D. Carlos Junquera Uría	Gerente de Área de Sistemas y Digitalización. Escusa su asistencia
D. J. Ignacio Aguado Fernández	Gerente de Asesoría Jurídica

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
Dña. Carmen Rincón Córcoles	Directora General
D. Raúl López Lobo	Gerente de Área de Material
D. Agustín Altemir Allueva	Gerente de Gestión Financiera y Presupuestaria de Renfe Alquiler
Dña. Carmen García Cristóbal	Gerente de Área de Comercial y Desarrollo de Negocio
Dña. María Puente Peláez	Gerente de Asesoría Jurídica

Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Nombre y apellidos	Cargo
Inmaculada Gutiérrez Carrizo	Directora General
Mª Estíbaliz Rodríguez Cengotitabengoa	Directora de Servicios de Apoyo al Negocio Internacional
Armandino Fombella Cuesta	Director Proyecto Alta Velocidad Arabia Saudí
Juan Matías Archilla Pintidura	Gerente de Área ASAOP
Leonardo Hernández Fernández	Gerente de Área ANEA
Manuel Leza Olaizola	Gerente de Área Francia
Victorino Pérez Fernández	Gerente de Área Relaciones Internacionales
David Martínez Hornillos	Gerente de Área Oficina de Renfe en Bruselas

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es



10.
ANEXOS

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OU...FOUNMP4KSSYU5O3J9GVWJS%3UM7- en https://www.pap.hacienda.gob.es

10. Anexos

10.1. Perímetro de consolidación

La Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora (EPE) tiene participación en las sociedades que configuran el siguiente perímetro de consolidación, donde también se indica la vinculación y datos de identificación:

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

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

10.2. Acerca del Informe

Alcance

Desde el año 2006, Renfe ha elaborado su Informe de Responsabilidad Social Empresarial, con el objetivo de transmitir su visión, su estrategia y su desempeño en esta materia. En el Informe del Estado de la Información no financiara 2023 Renfe da cuenta de sus compromisos desde el 1 de enero de 2023 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

El alcance de la memoria abarca la actividad del Grupo Renfe en los países en los que opera: España y Arabia Saudita. La mayoría de la información contenida en el informe corresponde a Renfe y a sus sociedades: Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal, S.A. y Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal, S.A.

Con el fin de ofrecer al lector una visión lo más completa posible acerca del Grupo Renfe y de sus Sociedades, la información sobre las políticas y actuaciones más destacadas, así como los indicadores cuantitativos más relevantes, se presentan con carácter general agrupados por las distintas empresas que configuran el Grupo, en todos los casos en los que la naturaleza de las propias compañías lo permite.

Ley 11/2018 y Estándares internacionales

El presente informe ha sido elaborado de acuerdo con la Ley 11/2018 sobre información no financiera. Este informe constituye el Estado de Información No Financiera de Grupo Renfe en 2023.

En el índice de contenidos y tabla de indicadores de la memoria, se indican las páginas y la cobertura de los requisitos, enfoques de gestión e indicadores. En caso de omisión de los indicadores centrales de desempeño, se explica la razón de la omisión.

Renfe es, desde 2005, una de las empresas firmantes del Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Por ello se compromete a respetar y promover los diez principios que el Pacto establece en materia de derechos humanos y laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción. Renfe elabora anualmente su informe de progreso mediante la presentación del Informe del Estado de la Información no financiara y de diversidad de Renfe. El informe se puede consultar en las páginas web de Global Compact, de la Red Española del Pacto Mundial y de Renfe.



Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

10.3. Índice de contenidos Ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS

Código	Requisito Ley 11/2018	Información solicitada por la Ley de Información No Financiera	Vinculación con indicadores GRI	Pacto Mundial	ODS	Capítulo / Apartado	Página	Comentario
0.A	44.6a	Breve descripción del modelo de negocio del grupo (entorno empresarial, organización y estructura): actividades, marcas, productos y servicios; tamaño de la organización.	GRI 2-1, 2-2, 2-6			▪ Grupo Renfe ▪ Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe ▪ Marcas, productos y servicios ▪ Internacionalización ▪ Acerca del Informe	6-9, 48, 138	
0.B	44.6a	Mercados en los que opera: ubicación sede y ubicación operaciones	GRI 2-1, 2-6			▪ Ubicación de las principales oficinas del Grupo Renfe ▪ Internacionalización ▪ Acerca del Informe	7, 48, 138	
0.C	44.6a	Objetivos y estrategias de la organización	GRI 2-6			▪ Plan Estratégico 2019-2028	7	
0.D	44.6a	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 2-6			▪ Perspectivas macroeconómicas y sectoriales ▪ Entorno regulatorio ▪ Factores y Tendencias	14-21	
0.E		Marco de reporting utilizado	GRI 1			▪ Acerca del Informe	138	
0.F		Estudio de materialidad: metodología y aspectos materiales.	GRI 3-2 a)			N/A	139	Todos los indicadores se consideran materiales. RENFE está trabajando en el desarrollo de un análisis de doble materialidad para próximos ejercicios
1. Cuestiones Medioambientales								
1.A	44.6d	Principales riesgos ambientales que afectan a la organización relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos, y cómo el grupo gestiona dichos riesgos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo.	GRI 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii GRI 2-25 a)	7,8	7, 11, 12, 13	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma	76	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii GRI 2-25 a)	7, 8, 9	7, 9, 11, 12, 13, 16	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma ▪ Política y Compromiso Ambiental del Grupo Renfe	76, 81-82	
1.1 Información general detallada								
1.1.1	44.6 -I-	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	GRI 3-3	7, 8	3, 7, 13, 15	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma	76	
1.1.2	44.6 -I-	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	GRI 3-3	7, 8	7, 13	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde europeo: Cambio de paradigma ▪ Certificaciones ambientales	76, 87	
1.1.3	44.6 -I-	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 13	▪ Renfe ante sus retos energéticos y ambientales	81-82	
1.1.4	44.6 -I-	Aplicación del principio de precaución	GRI 2-23 a) iii			N/A	140	Renfe aplica el principio de precaución en materia de aspectos ambientales utilizando preferentemente tecnologías o modelos de gestión no lesivos al medioambiente frente a otras opciones más eficientes, pero de efectos secundarios menos conocidos.
1.1.5	44.6 -I-	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	GRI 3-3			▪ Provisiones y garantías por riesgos ambientales	81	
1.2 Contaminación								
1.2.1	44.6 -I-	Descripción de medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones que afectan gravemente el medio ambiente; teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de la actividad (Indicar las emisiones distintas a las de CO2eq, es decir, contaminación acústica, contaminación lumínica, olores, vibraciones, partículas, NOx, SOx, CO, COV, etc.)	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Transición energética y energías renovables	88-91	
1.3 Economía circular y prevención y gestión de residuos								

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

1.3.1	44.6 -I-	Descripción de medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 306-2 a) b) GRI 306-3 GRI 306-4 b) ii	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	▪ Uso sostenible de los recursos y economía circular	85-86	
1.3.2	44.6 -I-	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 12 13	▪ Desperdicio alimentario en los trenes	86	
1.4 Uso sostenible de los recursos								
1.4.1	44.6 -I-	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-5 a)	7, 8, 9	6	▪ Uso sostenible de los recursos y economía circular	85	
1.4.2	44.6 -I-	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	GRI 301-1	7, 8	13, 12	▪ Consumo de materiales	85	
1.4.3	44.6 -I-	Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1	7, 8, 9	7, 12, 13	▪ Consumos energéticos en tracción. Intensidad Energética	92-93	
1.4.4	44.6 -I-	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4	7, 8, 9	7, 8, 9, 13	▪ Transición energética y energías renovables	88-91	
1.4.5	44.6 -I-	Uso de energías renovables	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 9, 13	▪ Transición energética y energías renovables	88-91	
1.5 Cambio climático								
1.5.1	44.6 -I-	Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce	GRI 305-1 a) GRI 305-2 a)	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Emisiones de gases de efecto invernadero. Intensidad de Carbono ▪ Otras emisiones UDT asociadas a los centros de Fabricación y Mantenimiento	94-95	
1.5.2	44.6 -I-	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Transición energética y energías renovables	88-96	
1.5.3	44.6 -I-	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin	GRI 3-3	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Transición energética y energías renovables	88-96	
1.6 Protección de la biodiversidad								
1.6.1	44.6 -I-	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 304-1 a)	7, 8, 9	7, 8, 13, 15	▪ Protección de la biodiversidad ▪ Biodiversidad en instalaciones	84	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

						▪ Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales		
1.6.2	44.6 -I-	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-1 a)	7, 8, 9	7, 8, 13	▪ Protección de la biodiversidad ▪ Biodiversidad en instalaciones ▪ Instalaciones industriales de Renfe próximas a espacios naturales	84	
2. Cuestiones sociales y relativas al personal								
2.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia laboral, de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, de discriminación e inclusión de las personas con discapacidad y la accesibilidad universal. Explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii	1, 2, 6	8, 10, 16	▪ Personas	54-74	
2.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 3-3 GRI 2-23 a) GRI 2-24 a) ii	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10	5, 8, 16	▪ Personas	54-74	
2.1 Empleo								
2.1.1	44.6 -II-	Número de empleados por país	GRI 2-7, 2-8	1, 6	5, 8	▪ La plantilla de Renfe	41	
2.1.2	44.6 -II-	Número total y distribución de empleados por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 2-7, GRI 2-8	1, 6	5, 8	▪ La plantilla de Renfe	41	
2.1.3	44.6 -II-	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo, promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a	GRI 2-7 en lo que respecta a empleados por contrato laboral y tipo, por sexo	1,4, 5, 6	5, 8, 10	▪ La plantilla de Renfe	54-56	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

		tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional						
2.1.4	44.6 -II-	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 401-1 b)	1, 6	5, 8	▪ La plantilla de Renfe	57	
2.1.5	44.6 -II-	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor	GRI 405-2	1, 6	5, 8	▪ Remuneración	59-63	
2.1.6	44.6 -II-	Brecha salarial, la remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	GRI 405-2	1, 6	5, 8	▪ Remuneración ▪ Brecha Salarial	59-63	
2.1.7	44.6 -II-	La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago de los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo	GRI 405-2	6	5, 8	▪ Remuneración Comité de Dirección	61	
2.1.8	44.6 -II-	Implantación de políticas de desconexión laboral	GRI 3-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	59	
2.1.9	44.6 -II-	Empleados con discapacidad	GRI 405-1 b) iii	1, 6	5, 8, 10	▪ Personas con discapacidad	55	
2.2 Organización del trabajo								
2.2.1	44.6 -II-	Descripción de la organización del tiempo de trabajo (turnos, gestión de horas extra, flexibilidad en la jornada laboral, etc.)	GRI 3-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Conciliación de la vida profesional, personal y familiar	59	
2.2.2	44.6 -II-	Descripción de medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 3-3	1, 4, 6	5, 8	▪ Gestión de personas	72	
2.2.3	44.6 -II-	Número de Horas de absentismo	GRI 403-9 en lo que respecta a las horas de absentismo	1	3, 8	▪ La plantilla de Renfe	58	
2.3 Salud y seguridad								
2.3.1	44.6 -II-	Descripción de las condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 403-3 GRI 403-6 a)	1	3, 8	▪ Entorno de trabajo seguro y saludable	73-74	
2.3.2	44.6 -II-	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las	GRI 403-09 a) en lo que respecta a número y tasa de	1	3, 8	▪ Entorno de trabajo seguro y saludable	73-74	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

		enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	accidentes y a fallecimientos GRI 403-09 e) GRI 403-10 a) ii en lo que respecta a las enfermedades laborales de empleados					
2.4 Relaciones sociales								
2.4.1	44.6 -II-	Descripción de la organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	GRI 3-3	1, 3, 6	5, 8, 16	▪ Diálogo social	69	
2.4.2	44.6 -II-	Descripción del balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	GRI 3-3	3	3, 8	▪ Diálogo social	69	
2.4.3	44.6 -II-	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 2-30 a)	1, 3	8	▪ Diálogo social	69	
2.5 Formación								
2.5.1	44.6 -II-	Descripción de las políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 404-2		4, 8	▪ Formación	64-69	
2.5.2	44.6 -II-	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1	1	4, 8	▪ Formación	64-69	
2.6 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad								
2.6.1	44.6 -II-	Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3	1, 6	8, 10	▪ La plantilla de Renfe	54-56	
2.7 Igualdad								
2.7.1	44.6 -II-	Descripción de medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 3-3	6	5, 10	▪ Diversidad ▪ II Plan de igualdad ▪ Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe ▪ Red de mujeres	71-72	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

						▪ Conciliación de la vida profesional, personal y familiar		
2.7.2	44.6 -II-	Descripción de planes de igualdad, medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3	6	5, 10	▪ Diversidad ▪ II Plan de igualdad ▪ Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe ▪ Red de mujeres ▪ Conciliación de la vida profesional, personal y familiar	71-72	
2.7.3	44.6 -II-	Descripción de la política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	GRI 406-1 a)	6	5, 10	▪ Diversidad ▪ II Plan de igualdad ▪ Guía de Comunicación Inclusiva del Grupo Renfe ▪ Red de mujeres ▪ Conciliación de la vida profesional, personal y familiar	71-72, 145	El protocolo para el prevención y tratamiento del acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso laboral ha sido activado en 5 ocasiones en el año 2023
3. Respeto a los derechos humanos								
3.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de derechos humanos, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 3-3 GRI 2-23 a)	1, 2	10, 16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117, 145	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 3-3 GRI 2-23 a)	1, 2	8, 16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117, 146	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.
3.1 Derechos humanos								
3.1.1	44.6 -III-	Descripción de la aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	GRI 3-3 GRI 2-26 a) ii	1, 2	16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117, 146	Grupo Renfe cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo donde se identifican aquellos riesgos en materia de compliance penal que afectan a la organización. Asimismo, también se identifican los controles existentes en la organización para su prevención. El Mapa de riesgos penales y controles prevé una evaluación de estos riesgos. Cualquier riesgo en materia de derechos humanos, que genere responsabilidad penal para la empresa y sea susceptible de identificar en función de la actividad, es previsto en el mapa. En 2022, como novedad, se introdujo la trata de personas, a raíz del transporte de viajeros refugiados procedentes de la guerra de Ucrania.
3.1.2	44.6 -III-	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 406-1 a)	1, 2	16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117, 146	No ha habido denuncias en este sentido durante 2023 a través del Canal Ético de la compañía. El protocolo para el prevención y tratamiento del acoso sexual, acoso por razón de sexo y acoso laboral ha sido activado en 5 ocasiones en el año 2023.

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3.1.3	44.6 -III-	Descripción de las medidas implementadas para la promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil.	GRI 3-3	1, 2, 3	8, 16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117	
4. Lucha contra la corrupción y el soborno								
4.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de corrupción y soborno, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 3-3 GRI 2-23 a)	10	16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117	
4.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado. Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 3-3 GRI 2-23 a)	10	16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117	
4.1 Corrupción y soborno								
4.1.1	44.6 -IV-	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 2-26 a) ii GRI 205-3 a)	10	16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117, 147	El Grupo Renfe no ha recibido denuncias por casos de Corrupción y Soborno del Grupo Renfe a través de su Canal Ético, durante el ejercicio 2023; no obstante, sí recibió

								comunicaciones que podían afectar al principio Anticorrupción que recoge su Código Ético, por lo que fueron clasificadas bajo ese epígrafe, si bien tras su investigación y análisis, se descartó la existencia de conductas irregulares.
4.1.2	44.6 -IV-	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 3-3	10	16	▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	112-117, 148	El Grupo Renfe no ha recibido denuncias por casos de Corrupción y Soborno del Grupo Renfe a través de su Canal Ético, durante el ejercicio 2023; no obstante, sí recibió comunicaciones que podían afectar al principio Anticorrupción que recoge su Código Ético, por lo que fueron clasificadas bajo ese epígrafe, si bien tras su investigación y análisis, se descartó la existencia de conductas irregulares.
4.1.3	44.6 -IV-	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 2-28	10	16	▪ Acción social	105, 148	Renfe no ha realizado aportaciones sobre acciones de influencia en campañas políticas o la legislación (organización sectorial, lobby, tradeassoc)
5. Información sobre la sociedad								
5.A	44.6d	Principales riesgos que afectan a la organización en materia de compromiso con el desarrollo sostenible, subcontratistas y proveedores, consumidores e información fiscal, explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos. Información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, mediano y largo plazo	GRI 3-3 GRI 2-23 a)	2, 10	16	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma ▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	76, 112-117	
5.B	44.6b - 44.6c	Políticas y compromisos. procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado.Los resultados de esas políticas incluyendo indicadores clave de resultados	GRI 3-3 GRI 2-23 a)	10	16	▪ Sostenibilidad ambiental y Pacto Verde Europeo: cambio de paradigma ▪ Gobierno corporativo y cumplimiento normativo y ético	76, 112-117	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

5.1 Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible								
5.1.1	44.6 -V-	Descripción del impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local (por ejemplo, gasto en proveedores, gasto en proveedores locales)	GRI 203-2 a) GRI 204-1	2	8	▪ Cadena de suministro ▪ Principales hitos ▪ Innovación ▪ Contribución al desarrollo sostenible de España	10, 23-24, 39-46, 100-112	
5.1.2	44.6 -V-	Descripción del impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 203-2 a) GRI 204-1	1, 2	5, 8, 9	▪ Cadena de suministro ▪ Principales hitos ▪ Innovación ▪ Contribución al desarrollo sostenible de España	10, 23-24, 39-46, 100-112	
5.1.3	44.6 -V-	Descripción de las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 2-29	1, 2	8, 9, 10, 11, 13	▪ Cadena de suministro ▪ Principales hitos ▪ Innovación ▪ Contribución al desarrollo sostenible de España	10, 23-24, 39-46, 100-112	
5.1.4	44.6 -V-	Información sobre las acciones de asociación o patrocinio	GRI 2-28		17	▪ Contribución a la sociedad	100-112	
5.2 Subcontratación y proveedores								
5.2.1	44.6 -V-	Información sobre la inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 3-3	2	5, 8, 10, 12,17	▪ Cadena de suministro	10-12	
5.2.2	44.6 -V-	Descripción sobre cómo se considera la responsabilidad social y ambiental de los proveedores en sus relaciones con estos	GRI 308-1 GRI 414-1	2		▪ Cadena de suministro	10-12	
5.2.3	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de supervisión y auditorías a proveedores y resultados de las mismas	GRI 308-1 GRI 414-1	2		▪ Cadena de suministro	10-12	
5.3 Consumidores								
5.3.1	44.6 -V-	Descripción de las medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 416-1		3	▪ Seguridad y protección del cliente ▪ Contribución a la sociedad	27-29, 100-106	

5.3.2	44.6 -V-	Descripción de los sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 416-1 GRI 416-2 GRI 417-2 a) i GRI 418-1 a)		16	▪ Seguridad y protección del cliente ▪ Calidad del servicio	27-29, 29-31	
5.4 Información fiscal								
5.4.1	44.6 -V-	Los beneficios obtenidos por país	GRI 207-4 b) vi	10	8, 16	▪ Información fiscal. Impuestos y subvenciones	9-10	
5.4.2	44.6 -V-	Los impuestos sobre beneficios pagados (no devengados)	GRI 207 b) ix	10	8, 16	▪ Información fiscal. Impuestos y subvenciones	9-10	
5.4.3	44.6 -V-	Las subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4 a)	10	8, 16	▪ Información fiscal. Impuestos y subvenciones	9-10	

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

RENFE-Operadora
Avda. Pío XII, 110 Edificio Caracola 5
28036 Madrid
www.renfe.com

Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal S.A.
Av. Ciudad de Barcelona, 8
28007 Madrid

Renfe Mercancías Sociedad Mercantil Estatal S.A.
Av. Ciudad de Barcelona, 4
28007 Madrid

Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal S.A.
C/ Antonio Cabezón, S/N
28034 Madrid

Renfe Alquiler de Material Ferroviario Sociedad Mercantil Estatal S.A.
Av. Ciudad de Barcelona, 4
28007 Madrid

Renfe Proyectos Internacionales Sociedad Mercantil Estatal S.A.
Avda. Pío XII, 110 Edificio Caracola 12
28036 Madrid

Este informe de información no financiera y de diversidad ha sido realizado exclusivamente en formato digital, con diseños aptos para su visualización de forma accesible y es de acceso público a través de www.renfe.es

Este informe junto a los de años anteriores están además disponibles en la página web de Renfe.

Edición:
Dirección General Adjunta a Presidencia
Gerencia de Responsabilidad Social Empresarial

Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_4FOUNMF4KSSYU5O3D9GVMESCBUM7 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Informe de verificación independiente del Estado de Información No Financiera Consolidado del ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023

RSM

RSM Spain
Entença 325-335, 1a planta
08029 Barcelona

T +34 93 418 47 47
www.rsm.es

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES DEL EJERCICIO 2023

Al presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora y sociedades dependientes:

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio, hemos realizado la verificación, con un alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023 de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora y sociedades dependientes (en adelante la Sociedad o Grupo Renfe) que forma parte del Informe de Gestión Consolidado de 2023 de la Sociedad.

El EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla "Índice de contenidos ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS" incluida en el apartado 10.3 del citado EINF.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión Consolidado de la Sociedad, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de Grupo Renfe. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla "tabla "Índice de contenidos ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS", incluida en el apartado 10.3 del citado EINF.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de Grupo Renfe son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

Nuestra Independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluidas las normas internacionales de independencia) del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de Contabilidad (Código de ética del IESBA por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad 1 (NIGC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de gestión de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

RSM Spain Auditores, S.L.P. is a member of the RSM network and trades as RSM. RSM is the trading name used by the members of the RSM network. Each member of the RSM network is an independent accounting and consulting firm which practices in its own right. The RSM network is not itself a separate legal entity in any jurisdiction.
RSM Spain Auditores, S.L.P. inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, tomo 47.660, folio 207, hoja B422055, Inscripción 63ª. NIF B-65795015.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de información No Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado.

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría y de la Revisión de Información Financiera Histórica" (ISAE 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de aseguramiento limitado los procedimientos llevados a cabo varían en naturaleza y momento, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de aseguramiento razonable y, por lo tanto, la seguridad proporcionada es también menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades y áreas responsables de Grupo Renfe, que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo Renfe, para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.

- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2023 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo Renfe, y descrito en la tabla "Índice de contenidos ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS" incluida en el apartado 10.3, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.

- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2023.
- Revisión de la información relativa con los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación con los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2023.

- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2023 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.

- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Fundamento de la conclusión con salvedades

El EINF adjunto presenta incorrecciones significativas en la aplicación de los criterios requeridos para el cálculo del alineamiento de la Sociedad con la Taxonomía Europea (Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020) (en adelante Reglamento de Taxonomía) y los Reglamentos Delegados que la desarrollan.

En el apartado "8.2. Taxonomía" del EINF se informa sobre el porcentaje del *volumen de negocio, OpEx y CapEx* que está alineada con actividades medioambientalmente sostenibles en base al Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 y los Reglamentos Delegados que la desarrollan, y describe la aplicación de los criterios necesarios para su cumplimento. Como resultado de los procedimientos llevados a cabo en nuestro trabajo de revisión, y tras las evidencias obtenidas, se ha observado que el Grupo Renfe no cumple con:

- El Principio de No Causar Daño Significativo, en relación al Objetivo "Adaptación al cambio climático" al no disponer de un "Informe de riesgos y oportunidades financieros asociados al cambio climático" detallado y actualizado en el que se definan los principales riesgos climáticos, y la evaluación de riesgos y soluciones en base a las diferentes proyecciones climáticas a corto, medio y largo plazo; basadas en las mejores prácticas y orientaciones disponibles, y considerando la información científica más avanzada sobre los análisis de la vulnerabilidad y el riesgo y las metodologías conexas, de conformidad con los informes más recientes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. En este sentido, el informe de cambio climático presentado por el Grupo Renfe no incluye un análisis de vulnerabilidades para los riesgos físicos en el que se analicen los diferentes escenarios climáticos, ni un plan de medidas para adaptarse a dichos riesgos. Este principio es de aplicación para todas las actividades que se han identificado como elegibles por Renfe.

- No se garantiza el cumplimiento de las Garantías Mínimas Sociales al identificarse irregularidades en el cumplimiento de la normativa laboral relativa a personas con discapacidad, y la existencia de incidencias significativas en materia de igualdad.

En consecuencia,

- El porcentaje del volumen de negocio alineado con actividades medioambientalmente sostenibles reportado en el apartado "8.2. Taxonomía" está sobrevalorado en 88,34%, debiendo ser, por lo tanto, del 0%.

- El porcentaje del OpEx alineado con actividades medioambientalmente sostenibles reportado en el apartado "8.2. Taxonomía" está sobrevalorado en 88,15%, debiendo ser, por lo tanto, del 0%.

- El porcentaje del *CapEx* alineado con actividades medioambientalmente sostenibles reportado en el apartado "8.2. Taxonomía" está sobrevalorado en 88,53%, debiendo ser, por lo tanto, del 0%.

Conclusión con salvedades

Basándonos en los procedimientos realizados y en las evidencias que hemos obtenido, excepto por los efectos de la cuestión descrita en el párrafo "Fundamento de la conclusión con salvedades", no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora. y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023, no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados y de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos ley 11/2018, GRI, Pacto Mundial y ODS" incluida en el apartado 10.3", del citado EINF.

Párrafo de énfasis

El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, así como en base a los Actos Delegados promulgados de conformidad con lo establecido en dicho Reglamento, establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas elegibles en relación con los objetivos medioambientales de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, transición a una economía circular, prevención y control de la contaminación y protección y restauración de la biodiversidad y ecosistemas (el resto de objetivos medioambientales), y respecto de determinadas nuevas actividades incluidas en los

objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático. En consecuencia, en el EINF adjunto no se ha incluido información comparativa sobre elegibilidad en relación con el resto de los objetivos medioambientales anteriormente indicados ni con las nuevas actividades incluidas en los objetivos de mitigación del cambio climático y de adaptación al cambio climático. Por otra parte, en la medida en la que la información relativa al ejercicio 2022 no se requería con el mismo nivel de detalle que en el ejercicio 2023, en el EINF adjunto la información desglosada tampoco es estrictamente comparable. Adicionalmente, cabe señalar que los administradores de la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora han incorporado información sobre los criterios que, en su opinión, permiten dar mejor cumplimiento a las citadas obligaciones y que están definidos en la en el apartado "8.2. Taxonomía 2023" del EINF adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Párrafo de otras cuestiones

Con fecha 16 de noviembre de 2023 otros verificadores emitieron su informe de verificación independiente del Estado de Información No Financiera consolidado la Entidad Pública Empresarial Renfe Operadora y sociedades dependientes del ejercicio 2022 en el que expresaron una conclusión favorable.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.



RSM SPAIN AUDITORES, S.L.P.
Carlos Cerdan Infantes
Socio

Barcelona, 17 de julio de 2024

