



VICEPRESIDENCIA
PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES
RENFE-Operadora
Plan de Auditoría 2024
Ejercicio 2023
Código AUDInet 2024/229
DIVISIÓN DE AUDITORÍA PÚBLICA
II



ÍNDICE

I. OPINIÓN CON SALVEDADES

II. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN CON SALVEDADES

III. CUESTIONES CLAVE DE LA AUDITORÍA

IV. OTRA INFORMACIÓN

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

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



INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES 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 de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2023, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondiente al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría, excepto por los efectos de las cuestiones descritas en la sección Fundamento de la opinión con salvedades de nuestro informe, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Renfe-Operadora a 31 de diciembre de 2023, así como de sus resultados y flujos de efectivo 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.

Fundamento de la opinión con salvedades

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

Como se indica en la nota 8 "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo. Instrumentos de patrimonio" de la memoria adjunta, la Entidad tiene registrado en su balance una participación en el 100% del capital de Renfe Mercancías S.M.E., S.A. (Renfe Mercancías) por un importe, a 31 de diciembre de 2023, de 376.882 miles de euros, sin que tenga registrada ninguna corrección valorativa al citado importe.

Conforme a las cuentas anuales del ejercicio 2023 de Renfe Mercancías, su patrimonio neto a 31 de diciembre de 2023 ascendía a 38.091 miles de euros. Dichas 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.

Por otra parte, Renfe Mercancías es cabecera de un subgrupo de sociedades, si bien se encuentra dispensado de obligación legal de consolidar.

Conforme a la regla cuarta, apartado 3.1.3 de 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 sobre el deterioro del valor de los activos, para determinar el posible deterioro de las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas "Salvo mejor evidencia del importe recuperable de las inversiones, en la estimación del deterioro de esta clase de activos se tomará en consideración el patrimonio neto de la empresa participada, corregido por las plusvalías tácitas



existentes en la fecha de la valoración”, tomándose el valor de las cuentas anuales consolidadas en el caso de que la empresa analizada participe a su vez en otras empresas.

Las cifras expuestas ponen de manifiesto la existencia de claros indicios de deterioro del valor de la participación registrada en el balance de Renfe-Operadora. No obstante, la regla 3.1.4 de la citada Resolución del ICAC señala que “El método indirecto de estimación a partir del patrimonio neto es útil en aquellos casos en que puede servir para demostrar un valor recuperable mínimo sin la necesidad de realizar un análisis más complejo cuando de aquél se deduce que no hay deterioro”.

A la fecha de emisión de este informe, la Entidad no nos ha facilitado ninguna estimación al respecto, por lo que no nos ha resultado posible concluir sobre la razonabilidad del valor por el que dicha participación figura en el balance 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 22 “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 11 “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 30 “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 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.

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 de nuestro informe.

Somos independientes de la entidad de conformidad con los requerimientos de ética y protección de la independencia que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales 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, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas



anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

Además de las cuestiones descritas 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.- Posible deterioro de valor de las inversiones en empresas del grupo.

Con el detalle por sociedades contenido en la nota 8 "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo. Instrumentos de patrimonio" de la memoria adjunta, la Entidad tiene inversiones financieras en empresas del grupo[1] (aparte de Renfe Mercancías, mencionada en el fundamento de la opinión) por importe de 2.637.093 miles de euros.

Dada la relevancia de las rúbricas en las cuentas anuales y el elevado grado de incertidumbre que conllevan las estimaciones en que se basa la determinación de la existencia o no de deterioro, hemos considerado cuestión clave de auditoría la determinación del posible deterioro de estas inversiones.

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

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la entidad para la detección de indicios y eventual reconocimiento de deterioro de estas participaciones.
- Evaluación de la metodología utilizada en el cálculo del patrimonio neto corregido por las plusvalías tácitas existentes, de acuerdo con las valoraciones de empresas independientes (Renfe Ingeniería y Mantenimiento).
- Evaluación de la metodología y coherencia de las hipótesis y asunciones utilizadas en la confección de los modelos de cálculo del valor en uso de acuerdo con los presupuestos de la Entidad (Renfe Viajeros).
- Obtención de información de los auditores de las sociedades participadas, a efectos de obtener seguridad sobre la razonabilidad de las cuentas anuales, base de la evaluación de existencia de indicios de deterioro realizada por la Entidad.
- Lectura de actas del Consejo de Administración y el Comité de Dirección de la Entidad, evaluando la incidencia de los asuntos tratados referentes a las sociedades participadas.
- Revisión de los desgloses incluidos en la memoria en relación con esta cuestión de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

2.- Valoración de los préstamos participativos y créditos concedidos a las sociedades de integración del ferrocarril en las que la entidad participa.

Tal y como se detalla en la nota 10 "Inversiones financieras" de la memoria adjunta, a 31 de diciembre de 2023, la Entidad 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:

- Dentro del subepígrafe "1. 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).

- Dentro del subepígrafe "2. Créditos a terceros" 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 15 de la memoria adjunta, se informa sobre las cartas de compromiso (comfort letters) y compromisos de aportación adquiridos con estas sociedades, así como de provisiones por compromisos con terceros dotadas por importe de 21.025 miles de euros.

La posición financiera en las sociedades de integración del ferrocarril es considerada por la Entidad 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, para la cuantificación de las citadas correcciones valorativas, la Entidad 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 de la Entidad, la mejor estimación para la determinación del valor actual de los mismos.

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

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

- Entendimiento de los procedimientos establecidos por la Entidad 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 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.

[1] Actualmente, Renfe Viajeros, Renfe Ingeniería y Mantenimiento (antes Renfe Fabricación y Mantenimiento), Renfe Alquiler de Material Ferroviario y Renfe Proyectos Internacionales

Otra información



La "otra información" consiste en el informe de gestión 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.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales 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, a partir del conocimiento de la Entidad obtenido 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 y 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 descritas en el párrafo siguiente, no tenemos nada que informar respecto a la otra información. El resto de la información que contiene concuerda razonablemente con la de las cuentas anuales del ejercicio 2023, y 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 suficiente y adecuada sobre la existencia de un potencial deterioro de valor de la participación de la Entidad en su filial Renfe Mercancías a 31 de diciembre de 2023, ni sobre el reconocimiento de los ingresos y derechos de cobro por grado de avance del 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 en relación con esta cuestión

Responsabilidad del órgano de gestión en relación con las cuentas anuales

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

En la preparación de las cuentas anuales, el Presidente es responsable de la valoración de la capacidad de la Entidad 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 el órgano de gestión tiene la intención o la obligación legal de liquidar la entidad o de cesar sus operaciones o bien no exista otra alternativa realista.

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

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales 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.

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, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Entidad.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el órgano de gestión.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización por la entidad 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 de la entidad 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 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 la entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

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 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
RENFE-Operadora

Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2023

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Balances al
31 de diciembre de 2023 y 2022
(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	Notas	31.12.2023	31.12.2022
Inmovilizado intangible	5	36.642	24.224
Aplicaciones Informáticas		27.973	20.881
Otro inmovilizado		8.669	3.343
Inmovilizado material	6	48.607	50.811
Terrenos y construcciones		25.060	25.115
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		19.795	21.288
Inmovilizado en curso y anticipos		3.752	4.408
Inversiones Inmobiliarias		224	244
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		8.364.761	8.012.341
Instrumentos de patrimonio	8, 9	3.019.749	3.017.088
Créditos a empresas y otros activos financieros	26	5.345.012	4.995.253
Inversiones financieras a largo plazo	10	203.415	211.647
Instrumentos de patrimonio	9	606	682
Créditos a terceros		202.015	210.122
Otros activos financieros		794	843
Deudores comerciales no corrientes		8.683	2.754
Periodificaciones a largo plazo		2.663	2.076
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	9, 14, 17	6.020	678
Activos por impuesto diferido	20	39	77
Total activos no corrientes		8.662.371	8.302.098
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	11	419.071	372.808
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		156.346	158.711
Clientes, empresas del grupo y asociadas corto plazo	26	122.373	63.869
Deudores varios		1.887	1.677
Personal		138	141
Activos por impuesto corriente	20	2.097	104
Otros créditos con las Administraciones Públicas	20	136.230	148.306
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	26	784.905	538.139
Créditos a empresas		748.636	505.235
Otros activos financieros		36.269	32.904
Inversiones financieras a corto plazo	10	4.780	7.433
Créditos a empresas		4.675	7.330
Otros activos financieros		105	103
Periodificaciones a corto plazo		628	599
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	12	331.513	973.841
Tesorería		231.481	350.794
Otros activos líquidos equivalentes		100.032	623.047
Total activos corrientes		1.540.897	1.892.820
Total activo		10.203.268	10.194.918

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Balances al
31 de diciembre de 2023 y 2022
(Expresados en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		31.12.2023	31.12.2022
Fondos propios	13	3.111.884	3.129.842
Aportación Patrimonial		3.450.337	3.450.337
Reservas		59.332	76.733
Resultados de ejercicios anteriores		(379.827)	(381.263)
Resultado del ejercicio		(17.958)	(15.965)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14	397	290
Total Patrimonio Neto		3.112.281	3.130.132
Provisiones a largo plazo	15	56.714	56.724
Deudas a largo plazo	16, 17	5.519.070	5.160.034
Deudas con entidades de crédito		5.509.672	5.159.085
Otros pasivos financieros		9.398	949
Deudas empresas grupo y asociadas	16, 26	-	473
Pasivos por impuestos diferidos	20	1.419	1.992
Total pasivos no corrientes		5.577.203	5.219.223
Provisiones a corto plazo	15	2.176	7.344
Deudas a corto plazo	16, 17	535.463	801.371
Deudas con entidades de crédito		525.833	786.637
Otros pasivos financieros		9.630	14.734
Deudas empresas del grupo y asociadas	16, 26	755.410	884.711
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	16, 18	216.854	149.621
Proveedores a corto plazo		54.515	53.081
Proveedores, empresas del grupo y asociadas a corto plazo	26	74.350	62.159
Acreedores varios		82.808	28.854
Personal (remuneraciones pendientes de pago)		2.018	1.897
Otras deudas con las Administraciones Públicas	20	3.163	3.630
Periodificaciones a corto plazo	22	3.881	2.516
Total pasivos corrientes		1.513.784	1.845.563
Total patrimonio neto y pasivo		10.203.268	10.194.918

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Cuentas de Pérdidas y Ganancias
correspondientes a los ejercicios anuales terminados en
31 de diciembre de 2023 y 2022
(Expresadas en miles de euros)

	Notas	2023	2022
Importe neto de la cifra de negocios	21	215.032	214.204
Trabajos realizados por la empresa para su activo		245	107
Otros ingresos de explotación	22	70.062	52.734
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		68.844	52.501
Subvenciones de explotación		1.218	233
Gastos de personal	23	(93.075)	(85.954)
Sueldos, salarios y asimilados		(73.697)	(68.793)
Cargas sociales		(19.484)	(17.699)
Provisiones		106	538
Otros gastos de explotación	24	(185.828)	(182.455)
Servicios exteriores		(184.778)	(181.759)
Tributos		(1.048)	(696)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(2)	-
Amortización del inmovilizado	5 y 6	(14.638)	(11.836)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	14	88	59
Exceso de provisiones	15	307	232
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		230	-
Resultados por enajenaciones y otras	6	230	-
Resultado de explotación		(7.577)	(12.909)
Ingresos financieros	25	92.660	34.830
De participaciones en instrumentos de patrimonio		2.000	1.279
En empresas de grupo y asociadas		94	313
De terceros		1.906	966
De valores negociables y otros instrumentos financieros		90.660	33.551
En empresas del grupo y asociadas		76.001	30.285
De terceros		14.659	3.266
Gastos financieros	25	(91.880)	(30.323)
Por deudas con empresas del grupo y asociadas		(18.598)	(179)
Por deudas con terceros		(73.226)	(30.135)
Actualización de provisiones		(56)	(9)
Diferencias de cambio	8 y 25	(866)	5.114
Diferencias positivas de cambio		9.169	16.697
Diferencias negativas de cambio		(10.035)	(11.583)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	8 y 10	(10.953)	(8.594)
Deterioros y pérdidas		(11.013)	(8.594)
Resultados por enajenaciones		60	-
Resultado financiero	25	(11.039)	1.027
Resultado antes de impuestos		(18.616)	(11.882)
Impuesto sobre beneficios	20	658	(4.083)
Resultado del ejercicio		(17.958)	(15.965)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

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

A) Estados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresadas en miles de euros)

	Miles de euros	
	2023	2022
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	(17.958)	(15.965)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados	231	145
Efecto impositivo	(58)	(36)
Total de ingresos y gastos reconocidos	173	109
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados (nota 14)	(88)	(59)
Efecto impositivo	22	14
	(66)	(45)
Total de ingresos y gastos reconocidos	(17.851)	(15.901)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

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

(Expresados en miles de euros)

	Fondos Propios				Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Total
	Aportación patrimonial	Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio		
Saldo al 31 de diciembre del 2021	3.450.337	80.872	(370.185)	(11.076)	226	3.150.174
Ajustes por cambio de criterio	-	(4.139)	-	-	-	(4.139)
Saldo ajustado al inicio del año 2022	3.450.337	76.733	(370.185)	(11.076)	226	3.146.035
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	1.436	64	1.500
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto						
Aplicación del resultado del ejercicio anterior	-	-	(11.076)	11.076	-	-
Otras variaciones	-	-	(2)	-	-	(2)
Saldo al 31 de diciembre del 2022	3.450.337	76.733	(381.263)	1.436	290	3.147.533
Ajustes por cambio de criterio	-	-	-	(17.401)	-	(17.401)
Saldo ajustado al inicio del año 2023	3.450.337	76.733	(381.263)	(15.965)	290	3.130.132
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	(17.958)	107	(17.851)
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto						
Distribución del resultado del ejercicio anterior	-	(17.401)	1.436	15.965	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2023	3.450.337	59.332	(379.827)	(17.958)	397	3.112.281

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Estados de Flujos de Efectivo 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	(18.616)	(11.882)
2. Ajustes del resultado	17.102	24.021
a) Amortización del inmovilizado	14.638	11.836
b) Correcciones valorativas por deterioro	11.015	8.594
c) Variación de provisiones	2.404	13.271
d) Imputación de subvenciones	(88)	(59)
f) Resultado por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	(10.953)	-
g) Ingresos financieros	(92.660)	(34.830)
h) Gastos financieros	91.880	30.323
i) Diferencias de cambio	866	(5.114)
3. Cambios en el capital corriente	2.808	27.648
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	(47.950)	10.986
c) Otros activos corrientes	(3.982)	873
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	89.493	35.321
e) Otros pasivos corrientes	(34.753)	(19.532)
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	14.037	(375)
a) Pagos de intereses	(55.308)	(25.583)
b) Cobros de dividendos	2.000	1.279
c) Cobros de intereses	64.056	25.840
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-).	-	18
e) Otros pagos (cobros)	3.289	(1.929)
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (1+2+3+4)	15.331	39.412
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión		
6. Pagos por inversiones	(1.024.877)	(841.922)
a) Empresas del grupo y asociadas	(989.286)	(823.522)
b) Inmovilizado intangible	(16.985)	(9.603)
c) Inmovilizado material	(18.606)	(8.225)
d) Otros activos	-	(572)
7. Cobros por desinversiones	406.653	531.754
a) Empresas del grupo y asociadas (Deuda Espejo)	406.653	531.754
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (6+7)	(618.224)	(310.168)
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación		
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	226	226
b) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	226	226
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(39.882)	673.646
a) Emisión	850.000	1.246.745
1. Deudas con entidades de crédito	850.000	725.000
2. Deudas con empresas del Grupo y asociadas	-	521.745
b) Devolución y amortización de	(889.882)	(573.099)
1. Deudas con entidades de crédito	(776.032)	(573.099)
2. Deudas con empresas del Grupo y asociadas	(113.850)	-
11. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (9+10)	(39.656)	673.872
D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	221	820
E) Aumento/Disminución neta efectivo equivalente	(642.328)	403.936
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	973.841	569.905
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	331.513	973.841

1. Naturaleza, actividades de la Entidad, entorno jurídico legal

La Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora (en adelante RENFE-Operadora o la Entidad) 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 del mismo y subrogación de Adif en todos los derechos y obligaciones del GIF, y segregando la rama de actividad de prestación del servicio ferroviario con la consiguiente creación de la Entidad Pública Empresarial denominada RENFE-Operadora, como empresa prestadora del servicio de transporte ferroviario cuyo cometido es, básicamente, ofrecer a los ciudadanos la prestación de todo tipo de servicios de transporte ferroviario.

La actividad principal de la Entidad consiste en la prestación de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías, incluyendo el mantenimiento del material rodante, que realiza a través de las sociedades en las que participa. 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.

La Entidad ejerce su actividad en todo el territorio nacional y actualmente está participando en diversos proyectos internacionales, como son, entre otros, 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 Entidad es dominante del Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe), su domicilio social y fiscal se encuentra en Avenida Pío XII, 110 de Madrid y su número de identificación fiscal es Q-2801659-J. En la nota 8 se presenta la información relativa a las participaciones en empresas del grupo, multigrupo y asociadas.

Las cuentas anuales consolidadas de la Entidad y sociedades dependientes del ejercicio 2023, que se van a formular, muestran una pérdida atribuida a la Entidad dominante de 123.496 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 2.210.864 miles de euros.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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, 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 se realizan a través de Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (en adelante Renfe Viajeros), siendo actualmente prestados 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 fue ampliando en 2022, año en el cual también comenzó la prestación de servicios en determinadas líneas Iryo.
- 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, la Sociedad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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., en adelante Renfe Ingeniería y Mantenimiento).

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

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

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 dejarán 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 pertenecería íntegramente a la Entidad, quien mantendría su naturaleza jurídica. Las cuatro sociedades se corresponderían 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.
- 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

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

i) Actividades y objeto de la Entidad

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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.

iii) Régimen de contabilidad y control

La Entidad 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 y 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 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

La Entidad elaborará anualmente sus presupuestos estimativos de explotación y capital, con la estructura que determine el Ministerio de Hacienda y Función Pública y, una vez aprobados inicialmente por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en la LGP.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

v) Régimen patrimonial y económico-financiero

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

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

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

La Entidad 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 de RENFE-Operadora 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 existía sucesión de empresas entre la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora. Por tanto, los trabajadores que estaban en RENFE a 31 de diciembre de 2004 y que prestaban servicios correspondientes a RENFE-Operadora, quedaron integrados en ésta desde el momento de su creación, sujetos al mismo régimen laboral, es decir, el del Estatuto de los Trabajadores.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 acordaran 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 a)).

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 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 (hoy Renfe Ingeniería y Mantenimiento), así como al registro contable de su valor de adquisición, habiéndose completado durante el ejercicio 2020, lo cual supuso una serie de ajustes en el patrimonio de la Entidad y en el valor de la participación de dicha sociedad (véanse nota 2 c) (i)).

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 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.

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) Convenios y otras relaciones con Adif

Desde el momento en que se produce 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 principalmente en las cuentas anuales de las sociedades en las que RENFE-Operadora se ha segregado.

Quedan bajo la gestión de la Entidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

2. Bases de presentación de las cuentas anuales**a) Imagen fiel**

La Entidad presenta sus cuentas anuales de 2023 de acuerdo con los principios y criterios contables fijados por el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de conformidad con el artículo 28 de su Estatuto, y con el apartado 3 del artículo 121 de la LGP, 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 citado artículo, que la misma Ley otorga a la IGAE en el apartado b) del artículo 125.1.

Estas cuentas anuales 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, y se han obtenido de los libros de contabilidad de la Entidad con el objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y de los resultados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

El Presidente de la Entidad estima que las cuentas anuales 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 requiere la aplicación de estimaciones contables relevantes y la realización de juicios, estimaciones e hipótesis en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Entidad. En este sentido, se indican 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.

(i) Estimaciones contables relevantes e hipótesis

La Entidad realiza la prueba de deterioro anual de las inversiones en empresas del grupo, en el caso en que tales participaciones muestren indicios de deterioro. La determinación del valor recuperable de las participaciones en empresas del grupo implica el uso de estimaciones por la Dirección. El valor recuperable es el mayor del valor razonable menos costes de venta y su valor en uso.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

La Entidad 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 cada proyecto, que en alguna ocasión se extiende hasta los 12 años.

(ii) Cambios de estimación

Asimismo, a pesar de que las estimaciones realizadas por la Dirección de la Entidad 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 del ejercicio 2023 presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto, del estado de flujos de efectivo y de la memoria, además de las cifras del ejercicio 2023, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2022 aprobadas por el Consejo de Administración el 26 de diciembre de 2023.

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 m))

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 (véanse notas 2 c) y 4 m), la Entidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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.

3. Aplicación de Resultados

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

La propuesta de aplicación de las pérdidas del ejercicio 2023 de la Entidad, 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 han sido preparadas de acuerdo con los principios contables y normas de registro, valoración y clasificación contenidas en el Plan General de Contabilidad (en adelante PGC). Los principales son los siguientes:

a) 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 1d), 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 1d)).

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 su vida útil restante. Del mismo modo, se reconoció el deterioro de los activos sobre los que la otra entidad ostentaba un derecho de uso por el valor contable de éste, que se determinó en proporción a los metros que el mismo representaba sobre la superficie total de cada uno de los activos. Ambos efectos tuvieron como contrapartida la cuenta de Patrimonio y quedaron reflejados en los epígrafes correspondientes del Balance de segregación.

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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.

b) 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.

c) 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 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 y 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, la Entidad 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.

La Entidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

d) 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 en que cumplen las condiciones para su capitalización y se amortizan linealmente durante el periodo entre 5 y 10 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 gastos de investigación, amortizables en cinco años desde el momento en que se registran, y los derechos de uso mencionados en la nota 4 a) 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 de la Entidad 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 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.

La Entidad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido su vida útil, 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.

La Entidad 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.

e) 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 por su valor de coste minorado en el importe de las amortizaciones y correcciones valorativas por deterioro acumuladas.

De acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/2909/2006, se incorporarían al patrimonio de la Entidad 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.

Al 31 de diciembre de 2012 continuaba en proceso la delimitación de los terrenos sobre los que se ubican los talleres e instalaciones mencionados en el apartado anterior, por lo que, a dicha fecha, no estaban registrados contablemente en el inmovilizado material. El efecto de no haber registrado dichos terrenos se estimó que no resultaba significativo en las cuentas anuales de dicho ejercicio tomadas en su conjunto.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

Con motivo de la segregación, dichos talleres e instalaciones, así como los terrenos en que se ubicaban, fueron traspasados a Renfe Ingeniería y Mantenimiento por lo que la incorporación de los terrenos realizada desde entonces se registra directamente en el patrimonio de dicha sociedad, suponiendo un mayor valor de la participación que tiene la Entidad en ésta.

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 éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso.

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

- **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.

La Entidad determina el gasto de amortización de forma independiente para cada componente que tenga un coste significativo en relación con el 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
Edificios y construcciones	Lineal	50
Maquinarias	Lineal	10
Equipo para procesos de información	Lineal	5
Vehículos	Lineal	10
Otro inmovilizado material	Lineal	5 – 40

La Entidad 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.

f) **Inversiones inmobiliarias**

La Entidad 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.

La Entidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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

g) Arrendamientos

La Entidad, como arrendatario, tiene cedido el derecho de uso de determinados activos bajo contratos de arrendamiento.

Los arrendamientos en los que el contrato transfiere a la Entidad 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.

h) 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, la Entidad 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.

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.

- Inversiones en empresas del grupo, asociadas y multigrupo

Se consideran empresas del grupo aquellas sobre las que la Entidad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce control según lo previsto en el art. 42 del Código de Comercio o cuando las empresas están 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

El control es el poder para dirigir la política financiera y de explotación de una empresa 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 de la Entidad o de terceros.

Se consideran empresas asociadas aquellas sobre las que la Entidad, o alguna de las empresas del grupo, 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.

Se consideran empresas multigrupo aquellas que están gestionadas conjuntamente por la Entidad, o por alguna de las empresas del grupo, y uno o varios terceros ajenos al grupo.

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 la Entidad o por otra empresa.

Las inversiones en empresas del grupo y asociadas se reconocen inicialmente al coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, incluyendo los costes de transacción incurridos y se valoran posteriormente al coste menos el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro.

- Principios de compensación

Un activo financiero y un pasivo financiero 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

La Entidad 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.

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 de la Entidad 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 éstos han vencido o se han transferido y la Entidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

- 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.

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

- Deterioro de valor de activos financieros valorados a coste amortizado

En el caso de activos financieros valorados 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.

- Deterioro de valor de inversiones en empresas del grupo, asociadas y multigrupo

El cálculo del deterioro, en caso de que existan indicios de deterioro, se determina como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido éste como el mayor entre el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión y el valor razonable menos los costes de venta.

El valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión se calcula, bien mediante la estimación de los que se espera recibir como consecuencia del reparto de dividendos realizado por la empresa participada y de la enajenación o baja en cuentas de la inversión en la misma, bien mediante la estimación de la participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas.

Salvo mejor evidencia del importe recuperable de las inversiones en instrumentos de patrimonio, la estimación de la pérdida por deterioro se calcula en función del patrimonio neto de la entidad participada y de las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración, netas del efecto impositivo. En la determinación de ese valor, y siempre que la empresa participada haya invertido a su vez en otra, deberá tenerse en cuenta el patrimonio neto incluido en las cuentas anuales consolidadas elaboradas aplicando los criterios del Código de Comercio y sus normas de desarrollo.

En ejercicios posteriores se reconocen las reversiones del deterioro de valor, en la medida que exista un aumento del valor recuperable, con el límite del valor contable que tendría la inversión si no se hubiera reconocido el deterioro de valor.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

La pérdida o reversión del deterioro se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Bajas y modificaciones de pasivos financieros

La Entidad 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.

La Entidad reconoce la diferencia entre el valor contable del pasivo financiero, o de una parte de éste, cancelado o cedido a un tercero y la contraprestación pagada, incluido cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, con cargo o abono a la cuenta de pérdidas y ganancias.

i) 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.

La Entidad 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.

j) Subvenciones, donaciones y legados

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.

Existen subvenciones de capital aportadas por la Comisión Europea vinculadas al programa de innovación CEF (Connecting Europe Facility) para financiar proyectos de innovación europea, 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, 14 y 17).

k) Prestaciones a empleados

La Entidad ha asumido el pago a sus empleados de determinadas obligaciones derivadas de los siguientes conceptos:

- Premios de permanencia

La normativa laboral aplicable a la Entidad establece la obligación de conceder un premio de permanencia a los empleados en función de los años de servicio prestados. Este premio se consolida a los 30, 35 y 40 años de servicio, y su cuantía, para cada ejercicio, viene establecida en los convenios colectivos vigentes suscritos entre la Dirección de la Entidad y los representantes de los trabajadores.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 15).

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 cuando se producen.

- Indemnizaciones por fallecimiento

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

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

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

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

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

- Indemnizaciones por cese

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

La Dirección de la Entidad considera que, caso de producirse, las bajas con derecho a indemnización, diferentes a las que se produzcan en el marco del Plan de 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, dentro del Plan de empleo, 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 uno, o bien al principio del período. Al cierre del ejercicio se registra una provisión por el coste de la prestación efectiva realizada por encima de la jornada reducida, cuyo desembolso se estima que se producirá después del cierre.

La provisión 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.

l) Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando la Entidad 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 corresponden a la mejor estimación a la fecha de cierre de los desembolsos necesarios para cancelar la obligación presente, una vez considerados los riesgos e incertidumbres relacionados con la provisión y, cuando resulte significativo, el efecto financiero producido por el descuento, siempre que se pueda determinar con fiabilidad los desembolsos que se van a efectuar en cada periodo.

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

El efecto financiero de la actualización de las provisiones se reconoce como gasto financiero en la cuenta de pérdidas y ganancias.

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

m) 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 éstos, en función de la corriente real de bienes y servicios que representen y con independencia del momento que se produce la corriente monetaria o financiera derivada de ellos. Los descuentos por pronto pago, por volumen u otro tipo de descuentos, así como los intereses incorporados al nominal de los créditos, se registran como una minoración de los mismos.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 la Sociedad sobre el tratamiento contable relativo a los tipos de cambio a aplicar en las diferentes partidas contables del proyecto Haramain.

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 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.

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

n) Impuesto sobre beneficios

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

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.

La Entidad, como entidad dominante, tributa en régimen de declaración consolidada con las sociedades Renfe Viajeros S.M.E, S.A, Renfe Mercancías S.M.E, S.A, Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.M.E, S.A, Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E, S.A, Logirail S.M.E., S.A. (en adelante Logirail), Pecovasa Renfe Mercancías S.M.E. (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 sociedades 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 sociedad del grupo fiscal en el régimen de declaración consolidada; a estos efectos, las deducciones y bonificaciones se imputarán a la sociedad 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.
- 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

(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 los 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 en 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.

o) Clasificación de activos y pasivos entre corriente y no corriente

La Entidad 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 de la Entidad, se mantienen fundamentalmente con fines de negociación, se espera realizarlos dentro del periodo de los doce meses posteriores a la fecha de cierre o se trata de efectivo u otros activos líquidos equivalentes, excepto en aquellos casos en los que no puedan ser intercambiados o utilizados para cancelar un pasivo, al menos dentro de los doce meses siguientes a la fecha de cierre.
- Los pasivos se clasifican como corrientes cuando se espera liquidarlos en el ciclo normal de la explotación de la Entidad, se mantienen fundamentalmente para su negociación, se tienen que liquidar dentro del periodo de doce meses desde la fecha de cierre o la Entidad no tiene el derecho incondicional para aplazar la cancelación de los pasivos durante los doce meses siguientes a la fecha de cierre.

p) Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con empresas del grupo y 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 Entidad con partes vinculadas se han efectuado por su valor razonable.

q) 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

- 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.

5. Inmovilizado Intangible

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

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Saldo Final
Coste			
Concesiones y licencias	17	-	17
Aplicaciones informáticas	108.811	15.420	124.231
Otro inmovilizado intangible	1.514	698	2.212
	110.342	16.118	126.460
Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos	2.176	4.810	6.986
Total Coste	112.518	20.928	133.446
Amortización acumulada			
Concesiones y licencias	(17)	-	(17)
Aplicaciones informáticas	(87.930)	(8.328)	(96.258)
Otro inmovilizado intangible	(347)	(182)	(529)
Total Amortización Acumulada	(88.294)	(8.510)	(96.804)
Valor Neto Contable	24.224	12.418	36.642

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

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Saldo Final
Coste			
Concesiones y licencias	17	-	17
Aplicaciones informáticas	91.847	16.964	108.811
Otro inmovilizado intangible	1.236	278	1.514
	93.100	17.242	110.342
Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos	3.218	(1.042)	2.176
Total Coste	96.318	16.200	112.518
Amortización acumulada			
Concesiones y licencias	(17)	-	(17)
Aplicaciones informáticas	(82.809)	(5.121)	(87.930)
Otro inmovilizado intangible	(221)	(126)	(347)
Total Amortización Acumulada	(83.047)	(5.247)	(88.294)
Valor Neto Contable	13.271	10.953	24.224

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

En la columna de Altas y Traspasos figura en el ejercicio 2023, en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas”, un coste por la recepción de activos finales de 15.420 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 la adquisición de licencias de software, particularmente 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, fundamentalmente, a la recepción de nuevas aplicaciones y de nuevas funcionalidades desarrolladas para los sistemas de gestión corporativos.

Dentro de las altas de coste que figuran en 2023 en el epígrafe de “Otro Inmovilizado Intangible”, 698 miles de euros corresponden a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio. Éstos se reparten en varios proyectos, entre los cuales algo más de la mitad del importe de los gastos activados corresponde al denominado “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria”. Éste, junto con el proyecto “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL”, al que le corresponde un importe poco significativo de los gastos activados, se enmarcan en 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. Por último, el resto de los gastos de Investigación activados en el ejercicio corresponden al 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 o FA) más un área Transversal (Transversal Topic o TT), cada una de las cuales se divide en varios subproyectos. Todos estos proyectos están financiados en virtud de dichos programas (véanse notas 4 j) y 14) y junto a RENFE-Operadora participan otras empresas.

El importe total de la inversión realizada en el Inmovilizado Intangible en 2023 asciende a 20.940 miles de euros (de ellos, 245 miles corresponden a trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado). Aparte de los 698 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 12 miles de euros al Inmovilizado Material, correspondientes a algunos elementos de hardware incluidos en proyectos de desarrollo de software. 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.

En el ejercicio 2022 se efectuaron altas de activos finales en el epígrafe de “Aplicaciones informáticas” por un coste total de 16.964 miles de euros (1.411 miles de euros se reclasificaron desde el Inmovilizado Material en Curso, procedentes de inversiones de dicha naturaleza que incluían software). De ese importe, entre las principales altas figuraban 3.055 miles de euros de la plataforma DÓCÓ, que se puso en servicio con sus funcionalidades básicas, 2.900 miles de euros de licencias para la implantación de Office 365, así como 1.467 miles de euros correspondientes a software para los ordenadores centrales. El resto de las altas correspondían 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.

En el epígrafe de “Otro inmovilizado Intangible”, también se registraron altas en 2022 por importe de 278 miles de euros en 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 correspondió al proyecto “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL”, ambos incluidos en los Programas CEF de ayudas de la Comisión Europea.

La inversión realizada en 2022 en Inmovilizado Intangible ascendió a 14.808 miles de euros (de ellos, 107 miles correspondían a trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado), que se destinó, además de a los 278 miles de euros en gastos de Investigación activables, al desarrollo de aplicaciones informáticas y a la adquisición

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

de licencias de software, principalmente a las indicadas 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.

Tanto en el ejercicio 2023 como en el 2022 no se han registrado bajas en el Inmovilizado Intangible.

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.

El coste de los elementos de inmovilizado intangible que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2023 asciende a 53.706 miles de euros, que corresponden fundamentalmente a aplicaciones informáticas. A 31 de diciembre de 2022 esta cifra ascendía a 50.819 miles de euros.

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:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	907	-	-	907
Edificios y construcciones	60.548	1.354	-	61.902
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	55	-	-	55
- Equipos procesos de información	74.229	2.611	(1.487)	75.353
- Vehículos	368	-	(150)	218
- Resto	36.819	595	-	37.414
	172.926	4.560	(1.637)	175.849
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	4.408	(656)	-	3.752
Total Coste	177.334	3.904	(1.637)	179.601
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(36.340)	(1.409)	-	(37.749)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(46)	(2)	-	(48)
- Equipos procesos de información	(62.335)	(3.455)	1.487	(64.303)
- Vehículos	(366)	-	150	(216)
- Resto	(27.436)	(1.242)	-	(28.678)
Total Amortización Acumulada	(126.523)	(6.108)	1.637	(130.994)
Valor Neto Contable	50.811	(2.204)	-	48.607

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	907	-	-	907
Edificios y construcciones	58.664	1.884	-	60.548
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	55	-	-	55
- Equipos procesos de información	67.599	6.630	-	74.229
- Vehículos	400	-	(32)	368
- Resto	35.915	1.254	(350)	36.819
	163.540	9.768	(382)	172.926
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	2.800	1.608	-	4.408
Total Coste	166.340	11.376	(382)	177.334
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(34.247)	(2.093)	-	(36.340)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(44)	(2)	-	(46)
- Equipos procesos de información	(59.319)	(3.016)	-	(62.335)
- Vehículos	(398)	-	32	(366)
- Resto	(26.328)	(1.458)	350	(27.436)
Total Amortización Acumulada	(120.336)	(6.569)	382	(126.523)
Valor Neto Contable	46.004	4.807	-	50.811

a) Coste

En la columna de Altas y Traspasos, en el ejercicio 2023, figura un importe total de altas de activos finales de 4.560 miles de euros (12 miles de euros se han traspasado desde el Inmovilizado Intangible en Curso, procedentes de inversiones de dicha naturaleza que incluían hardware). Las más significativas son las 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 en los centros de proceso de datos (CPDs).

En el epígrafe de Edificios y Construcciones, del total registrado en 2023 en Altas y Traspasos, 874 miles de euros corresponden a las obras para la adecuación y mejora del Palacio de Fernán Núñez; el resto del importe corresponde, principalmente, a la obra realizada en el centro de formación de Oviedo y, en mucha menor cuantía, a actuaciones de rehabilitación y mejora en diversos edificios. Respecto al epígrafe “Resto”, la mayor parte del importe de las altas registradas corresponde a la dotación de tecnología y equipamiento para centros de formación, particularmente la destinada a la renovación de las aulas tecnológicas de conducción y al centro de formación de Oviedo.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

El importe total de la inversión en Inmovilizado Material realizada por la Entidad en el ejercicio 2023 asciende a 3.892 miles de euros. Ésta está relacionada, en gran medida, con las altas de activos finales anteriormente indicadas. Asimismo, es de destacar que, del resto de la inversión del ejercicio, 431 miles de euros corresponden a las obras de adecuación de los locales adquiridos en Zaragoza el año anterior para su habilitación como oficinas y centro de formación, que, al no estar finalizadas, forman parte del saldo existente al cierre del ejercicio 2023 en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos.

En el ejercicio 2022, el importe total de altas de activos finales ascendió a 9.768 miles de euros (20 miles de euros se traspasaron desde el Inmovilizado Intangible en Curso, procedentes de inversiones de dicha naturaleza que incluían hardware). Las más significativas, incluidas en el epígrafe “Equipos para procesos de información”, fueron 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 el epígrafe de Edificios y Construcciones, la práctica totalidad del importe registrado en Altas y Traspasos en dicho ejercicio correspondía a la adquisición de locales en Zaragoza destinados a oficinas y a centro de formación. Asimismo, en el epígrafe “Resto” fueron de destacar las altas de equipos, por importe de 817 miles de euros, para la remodelación del centro de transformación de Delicias, mientras que el resto del importe correspondía, en gran parte, a la dotación de tecnología y equipamiento para centros de formación, principalmente destinada a la renovación de las aulas tecnológicas de conducción.

La inversión total realizada en 2022 por la Entidad en Inmovilizado Material ascendió a 12.767 miles de euros, que correspondió, principalmente, a los mismos conceptos a que se hace referencia anteriormente en relación con las altas de activos finales realizadas durante dicho ejercicio, en tanto que el resto de la inversión fue destinada, en gran medida, a actuaciones de remodelación y mejora en diversos edificios que, al no estar finalizadas, formaban parte del saldo existente al cierre del ejercicio en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos.

b) Amortización acumulada

La cifra que figura en la columna Altas y Traspasos de Amortización Acumulada en el ejercicio 2023, así como la registrada en 2022, corresponden a la dotación de amortización del ejercicio.

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 del elemento, 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	7.213	7.476
Otro inmovilizado material	79.931	77.508
	87.144	84.984

c) Bajas y enajenaciones

En la columna Bajas, en el ejercicio 2023 se ha registrado la baja de seis vehículos para su desguace, si bien el valor neto contable de todos estos activos era igual a cero. Asimismo, en el epígrafe de Equipos para procesos de información, la baja registrada corresponde a la venta de ordenadores centrales Mainframe que habían quedado obsoletos, cuyo valor neto contable era igual a cero y que han generado un beneficio de 230 miles de euros.

En el ejercicio 2022, las bajas registradas correspondían a un aula tecnológica para simular la conducción de trenes, sustituida tras la renovación de las existentes por otras nuevas, así como la de dos vehículos para su desguace, si bien el valor neto contable de todos estos activos era igual a cero.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

d) Detalles de principales grupos de activos

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

Miles de euros				
Principales grupos de inmovilizado material	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto	Dotaciones de Amortización
Edificios Administrativos	50.157	(28.921)	21.236	(1.197)
Edificios para Centros de Formación	3.221	(1.704)	1.517	(98)
Edificios en Recintos de Talleres	4.959	(4.522)	437	(73)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	9.541	(6.172)	3.369	(459)
Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV)	2.738	(2.587)	151	(195)
Redes y Comunicaciones	5.027	(3.615)	1.412	(198)
Grandes Equipos Informáticos y Servidores	65.630	(58.328)	7.302	(2.072)

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

Miles de euros				
Principales grupos de inmovilizado material	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto	Dotaciones de Amortización
Edificios Administrativos	48.859	(27.723)	21.136	(1.880)
Edificios para Centros de Formación	3.164	(1.606)	1.558	(98)
Edificios en Recintos de Talleres	4.959	(4.448)	511	(74)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	9.203	(5.713)	3.490	(429)
Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV)	2.720	(2.392)	328	(264)
Redes y Comunicaciones	5.027	(3.417)	1.610	(278)
Grandes Equipos Informáticos y Servidores	64.521	(57.743)	6.778	(2.210)

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.

e) 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, RENFE-Operadora y DUCH, sobre la adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 éste 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 transmitiera (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 un 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 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.

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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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

No obstante, con fecha 30 de noviembre de 2016, el Ayuntamiento de Madrid trasladó al Ministerio de Fomento (ahora, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) 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 un documento firmado por Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Fabricación y Mantenimiento y Distrito Castellana Norte, S.A. (DCN, anteriormente DUCH), con fecha 28 de diciembre de 2016. En dicho documento también se acordó que, como compensación por el retraso en la percepción por los firmantes del canon a satisfacer por DCN, éstos percibirían una compensación económica adicional en los años 2017 y 2018, proporcional a las superficies de las que cada una fuera titular.

Según el Acuerdo firmado entre Adif y RENFE-Operadora el 28 de diciembre de 2012, esta última era propietaria de 313.414 m² a efectos de reparto del canon monetario y en especie establecido en el Texto Refundido. Debido a la operación de segregación de RENFE-Operadora efectuada en el ejercicio 2013, la Entidad resultó ser propietaria de terrenos para los que existía un compromiso de cesión de 50.219,96 m² de aprovechamientos urbanísticos a DCN. 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 56 miles de euros por parte de la Entidad, 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 entonces Ministerio de Fomento (ahora Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) 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 estas 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, RENFE-Operadora y Renfe Fabricación y Mantenimiento, 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 acordaron someter expresamente lo pactado a las dos condiciones suspensivas siguientes:

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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

En el documento suscrito, se modificó significativamente la superficie edificable y su ubicación, de forma que se redujo un 31% la edificabilidad correspondiente a los terrenos de Adif, 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 mantuvo íntegro. Por este motivo, las entidades públicas 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 a RENFE-Operadora y a Renfe Ingeniería y Mantenimiento 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 éstas pasaría del 15,973% al 5,041%. Sin embargo, dado el perjuicio resultante para estas entidades, según las nuevas condiciones sobrevenidas desde el inicio de la operación, tras el acuerdo suscrito, la Entidad y Renfe Ingeniería y Mantenimiento percibirán en conjunto el 8,103% del total del canon monetario y en especie que figura en el Contrato con DCN, si bien se establecía que su distribución entre ellas se fijaría posteriormente, 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 del canon monetario a recibir por RENFE-Operadora y Renfe Ingeniería y Mantenimiento, 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, la Entidad y Renfe Ingeniería y Mantenimiento, 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 había sido otorgada aún dicha escritura, en el ejercicio 2021 la Entidad percibió 149 miles de euros por este concepto, registrados en el epígrafe de Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

El 29 de julio de 2019, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid efectuó la aprobación definitiva de la Modificación Puntual del PGOUM, llevándose a cabo también la aprobación definitiva por parte de la Comunidad de Madrid con fecha 25 de marzo de 2020. Respecto a la segunda condición suspensiva recogida en el Documento de Modificación del Texto Refundido del Contrato, 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 establecía en dicho Documento para que las partes procedieran al otorgamiento de la escritura pública de transmisión y entrega a DCN (actualmente Crea Madrid Nuevo Norte) 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

7. Política de gestión de riesgos

Las actividades de la Entidad 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 conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

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

(a) Riesgo de crédito

La Entidad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito. No obstante, establece las políticas de riesgo de crédito para las sociedades del Grupo de las que es dominante.

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 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 la Entidad 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 de la Entidad es mantener las disponibilidades líquidas necesarias para las sociedades del Grupo de las que es dominante, mediante los contratos de tesorería centralizada que la Entidad tiene suscritos con cada una de las sociedades (véase nota 26). La Dirección General Económico-Financiera de la Entidad establece diariamente los límites mínimos de liquidez que se deben mantener y contrata las pólizas de crédito necesarias para asegurar la liquidez del Grupo.

(c) Riesgo de tipo de cambio

La Entidad 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 22).

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

Las diferencias de cambio que se reflejan en las cuentas corresponden principalmente a las variaciones del riyal saudí respecto al euro, las generadas con respecto al dólar y el peso mexicano relativas a los proyectos mencionados en la nota 22.

(d) Riesgo de tipo de interés

Con objeto de desarrollar su actividad, la Entidad 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 del total de los préstamos tomados suponen un 81% (84% en 2022).

8. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo. Instrumentos de patrimonio

El detalle de las inversiones en instrumentos de patrimonio de empresas del grupo y asociadas corrientes es el siguiente:

Miles de euros				
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Empresas del grupo				
- Participaciones	3.005.322	9.097	(444)	3.013.975
	3.005.322	9.097	(444)	3.013.975
Empresas asociadas				
- Participaciones	55.464	1.600	-	57.064
- Desembolsos pendientes	(51.290)	-	-	(51.290)
	4.174	1.600	-	5.774
Empresas multigrupo				
- Participaciones	7.592	-	(7.592)	-
Total	3.017.088	10.697	(8.036)	3.019.749

Este mismo detalle de las inversiones referido al 2022 fue el siguiente:

Miles de euros				
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Empresas del grupo				
- Participaciones	3.005.322	-	-	3.005.322
- Desembolsos pendientes	-	-	-	-
	3.005.322	-	-	3.005.322
Empresas asociadas				
- Participaciones	63.197	(7.733)	-	55.464
- Desembolsos pendientes	(51.290)	-	-	(51.290)
	11.907	(7.733)	-	4.174
Empresas multigrupo				
- Participaciones	-	7.733	(141)	7.592
Tota	3.017.229	-	(141)	3.017.088

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

La información relativa a las sociedades participadas en el ejercicio 2023 es como sigue:

Miles de euros							
Nombre	Actividad	Porcentaje participación	Capital y reservas	Resultado explotación	Resultado ejercicio	Valor de coste	Desembolsos pendientes
<u>Empresas del grupo:</u>							
RENFE VIAJEROS S.M.E, S.A. (0)	(A)	100%	1.896.145	(34.230)	(65.012)	2.373.549	
RENFE MERCANCÍAS S.M.E, S.A. (0)	(A)	100%	12.918	(31.556)	(36.094)	376.882	-
RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, S.M.E, S.A. (0)	(C)	100%	120.633	(21.446)	(12.173)	188.966	-
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.M.E, S.A. (0)	(E)	100%	77.848	4.218	4.006	65.481	-
RENFE PROYECTOS INTERNACIONALES S.M.E, S.A. (0)	(A)	100%	9.097	(376)	(947)	9.097	-
Total empresas del grupo						3.013.975	-
<u>Empresas asociadas:</u>							
EUROFIMA (1)	(D)	5,22%	1.563.806	27.586	27.586	55.448	(51.290)
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM) (2)	(F)	26,90%	60	374	-	16	-
Imotion Analytics, S.L(0)	(B)	20%	1.777	329	233	1.600	-
Total empresas asociadas						57.064	(51.290)
Total empresas grupo, multigrupo y asociadas						3.071.039	(51.290)
(0) Datos del ejercicio 2023 sin auditar				(A) Transporte ferroviario.			
(1) Cuentas anuales del ejercicio 2023 auditadas				(B) Comercialización productos y consultoría informática.			
(2) Datos del ejercicio 2022 sin auditar				(C) Mantenimiento de material rodante.			
				(D) Financiación material rodante.			
				(E) Alquiler material rodante.			
				(F) Construcción y explotación Alta Velocidad			

La información relativa a las sociedades participadas en el ejercicio 2022 fue como sigue:

Miles de euros							
Nombre	Actividad	Porcentaje participación	Capital y reservas	Resultado explotación	Resultado ejercicio	Valor de coste	Desembolsos pendientes
<u>Empresas del grupo:</u>							
RENFE VIAJEROS, S.M.E, S.A. (1)	(A)	100%	1.947.272	(34.018)	(51.127)	2.373.549	-
RENFE MERCANCÍAS, S.M.E, S.A. (1)	(A)	100%	51.363	(34.459)	(38.445)	376.882	-
RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, S.M.E, S.A. (1)	(C)	100%	141.262	(30.316)	(20.629)	188.966	-
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO , S.M.E, S.A. (1)	(E)	100%	74.034	4.977	3.814	65.481	-
RENFE OF AMERICA LLC (0)	(A)	100%	402	17	(6)	444	-
Total empresas del grupo						3.005.322	-
<u>Empresas asociadas:</u>							
EUROFIMA (1)	(D)	5,22%	1.536.039	16.777	16.777	55.448	(51.290)
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM) (0)	(F)	26,90%	60	374	-	16	-
Total empresas asociadas						55.464	(51.290)
<u>Empresas multigrupo:</u>							
Leo Express Global A.S. (1)	(B)	50%	22.478	924	914	7.592	-
Total empresas asociadas						7.592	-
Total empresas grupo, multigrupo y asociadas						3.068.378	(51.290)
(0) Datos del ejercicio 2022 sin auditar		(A) Transporte ferroviario.					
(1) Cuentas anuales del ejercicio 2022 auditadas		(B) Desarrollo transporte ferroviario y en autobús.					
		(C) Mantenimiento de material rodante.					
		(D) Financiación material rodante.					
		(E) Alquiler material rodante.					
		(F) Construcción y explotación Alta Velocidad					

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

Durante el ejercicio 2023, se ha dado de alta en empresas del grupo la participación en Renfe Proyectos Internacionales S.M.E, S.A. por importe de 9.097 miles de euros y se ha entregado como aportación no dineraria la participación en Leo Express Global A.S. con un valor contable de 7.592 miles de euros y la participación en Renfe of America LLC con un valor contable de 444 miles de euros. En empresas asociadas se ha dado de alta la participación de un 20% en Imotion Analytics, S.L. por importe de 1.600 miles de euros

En el ejercicio 2022, se reclasificó la participación de Leo Express Global A.S. de empresas asociadas a empresas multigrupo. Se minoró en 141 miles de euros el importe pendiente de pago por la compra de acciones, correspondiente al pago contingente, por no cumplirse las condiciones para su desembolso. En el Acuerdo de inversión 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). En Efectivo y otros activos líquidos equivalentes se encuentra un importe de 51.461 miles de CZK comprometido al pago contingente que finalmente resulte (véase nota 12).

La participación de las empresas asociadas 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 de EUROFIMA a 31 de diciembre se detallan a continuación:

	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.

9. Activos financieros por categorías

La clasificación de los activos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre es como sigue:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2023	2022	2023	2022
Préstamos y partidas a cobrar				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (nota 11)	6.020	678	274.774	224.398
Créditos y otras cuentas a cobrar	5.547.027	5.205.375	753.311	512.565
Otros activos financieros	794	843	36.374	33.007
Activos financieros a coste				
Instrumentos de Patrimonio				
Inversiones financieras empresas del grupo y asociadas	3.019.749	3.017.088		
Inversiones financieras a largo plazo	606	682		
Total	8.574.196	8.224.666	1.064.459	769.970

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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

	Miles de euros	
	Préstamos y partidas a cobrar	
	2023	2022
Ingresos financieros aplicando el método de coste amortizado (1)	76.001	30.285
Total Ganancias/Pérdidas netas	76.001	30.285

(1) Corresponde a los intereses devengados de los créditos con empresas del grupo (véanse notas 25 y 26).

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	606	682	-	-
Créditos a terceros	202.015	210.122	4.675	7.330
Otros activos financieros	794	843	105	103
Total Inversiones financieras	203.415	211.647	4.780	7.433

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

	Miles de euros			
	2023		2022	
	Coste	Deterioro	Coste	Deterioro
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 Velocidad, S.A.	75	(75)	75	(75)
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S. A	6	-	6	-
Bureau Central de Clearing, SCRL	2	-	2	-
Total	6.583	(5.977)	6.583	(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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 a)), 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:

Sociedad	Miles de euros			
	2023		2022	
	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 realizaron 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.

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 25, es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros			
	2023			
	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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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

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

11. 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
Cientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Cientes por servicios	157.364	160.440
	157.364	160.440
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(1.018)	(1.729)
Total Cientes por ventas y prestaciones de servicios	156.346	158.711
Cientes empresas grupo y asociadas (nota 26)		
Cientes empresas grupo y asociadas por servicios y concesiones	122.373	63.869
Total Cientes empresas grupo y asociadas	122.373	63.869
Personal	138	141
Deudores varios	1.887	1.677
Activo por impuesto corriente (nota 20)	2.097	104
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 20)	136.230	148.306
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar:	419.071	372.808

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

a) Clientes por servicios

En el ejercicio 2023, el principal saldo recogido en este epígrafe corresponde a los derechos de cobro pendientes de facturar a Saudi Railways Organization por importe de 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 m)), diferenciando los registros en moneda saudí 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 18).

También 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.

Asimismo, 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.

b) 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	(1.729)	(1.729)
Dotaciones	(2)	-
Aplicaciones	713	-
Saldo final a 31 de diciembre	<u>(1.018)</u>	<u>(1.729)</u>

Las aplicaciones en 2023 corresponden a las bajas aprobadas en Comité de Crédito.

c) Deudores varios

Este epígrafe recoge principalmente el traspaso a corto plazo de subvenciones pendientes de cobro por importe de 866 miles de euros. Asimismo, al igual que en 2022, recoge los saldos por el IVA soportado por inversiones cuyas certificaciones parciales de obra están pendientes de pago y que, al no estar devengado, no es liquidable con la Hacienda Pública, así como intereses de cuentas corrientes devengados en 2023 y cobrados en 2024.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

12. 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			
Caja		112	130
Bancos c/c		231.369	350.664
		<u>231.481</u>	<u>350.794</u>
Otros activos líquidos equivalentes			
Principal		100.000	623.000
Intereses		32	47
		<u>100.032</u>	<u>623.047</u>
Total		<u>331.513</u>	<u>973.841</u>

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 la Entidad presenta un saldo de 100.032 miles de euros en “Otros activos líquidos equivalentes” correspondientes a inversiones formalizadas en depósitos a distintos plazos en entidades bancarias.

13. Fondos propios

La composición y el movimiento del patrimonio neto se presentan en el Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto.

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.

b) Reservas

La cifra de reservas representa la variación en los fondos propios como consecuencia de los ajustes realizados para adaptar las cuentas de la Entidad a las normas de registro y valoración establecidas en el PGC de 2007. En el ejercicio 2011, se registró en Reservas el saldo de Otras aportaciones de socios de acuerdo con la distribución del resultado de 2010 y otras reservas de la Entidad.

Asimismo, se recoge por importe de 104.882 miles de euros como consecuencia de la incorporación de la rama de actividad de FEVE en el ejercicio 2013.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

14. Subvenciones, donaciones y legados

Las subvenciones recogidas en este epígrafe corresponden a subvenciones de capital presentándose por el importe neto de su efecto impositivo.

Los importes reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias son los siguientes:

	Miles de euros	
	2023	2022
Saldo al 1 de enero	290	226
Subvenciones concedidas en el ejercicio	231	145
Trasposos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(88)	(59)
Efecto impositivo	(36)	(22)
Saldo al 31 de diciembre	397	290

En el ejercicio 2023 se ha reclasificado a subvenciones de capital, por importe de 231 miles de euros, la parte de las subvenciones correspondientes a gastos de investigación activables incurridos en el ejercicio para la realización de tres proyectos: un “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria” (véase nota 5), un proyecto para desarrollar un tren eléctrico + hidrógeno “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications (FCH2RAIL)” y por último, para la innovación en el Ferrocarril “European Rail’s Joint Undertaking (ERJU)”. Todas concedidas por la Comisión Europea, destinadas a apoyar aquellos proyectos que sean innovadores.

Al cierre del ejercicio 2023, la Entidad tiene un crédito a largo plazo, dentro del epígrafe Deudores a largo plazo por subvenciones concedidas, por importe de 6.020 miles de euros (678 miles de euros en 2022) y un crédito a corto plazo por importe de 866 miles de euros (859 miles de euros en 2022) (véase nota 17).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

15. Provisiones y contingenciasa) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2023 es el siguiente:

	Miles de euros							
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Financiera	Traspasos CP	Traspaso personal entre sociedades y otros	Saldo Final
<u>Provisiones a largo plazo</u>								
Obligaciones por prestaciones al personal								
- Premios de permanencia	951	666	-	-	53	(149)	(17)	1.504
- Indemnización por fallecimiento	51	-	-	-	-	(1)	-	50
- Reclamaciones Laborales	1.272	49	-	(24)	-	(26)	27	1.298
- Plan Jubilaciones Parciales	278	462	-	-	3	(454)	-	289
Por compromiso con terceros	21.608	-	(583)	-	-	-	-	21.025
Otras Responsabilidades Litigios	32.564	10	-	(307)	-	281	-	32.548
Total	56.724	1.187	(583)	(331)	56	(349)	10	56.714
<u>Provisiones a corto plazo</u>								
Obligaciones por prestaciones al personal								
- Premios de permanencia	120	-	(106)	-	-	149	-	163
- Indemnización por fallecimiento	2	-	(1)	-	-	1	-	2
- Fondo Planes Empresa	1.370	1.057	(1.288)	(82)	-	-	-	1.057
- Reclamaciones Laborales	478	-	(22)	-	-	26	7	489
- Fondos de ayudas sociales	-	574	(572)	-	-	-	-	2
- Plan Jubilaciones parciales	383	-	(379)	-	-	454	-	458
Otras Provisiones	4.991	-	(4.705)	-	-	(281)	-	5
Total	7.344	1.631	(7.073)	(82)	-	349	7	2.176

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento durante el ejercicio 2022 fue el siguiente:

	Miles de euros							
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización		Traspaso personal entre sociedades y otros	Saldo Final
					Financiera	Traspasos CP		
<u>Provisiones a largo plazo</u>								
Obligaciones por prestaciones al personal								
- Premios de permanencia	826	387	-	(140)	7	(108)	(21)	951
- Indemnización por fallecimiento	54	-	-	(1)	-	(2)	-	51
- Reclamaciones Laborales	645	666	-	(198)	-	120	39	1.272
- Plan Jubilaciones Parciales	176	498	-	-	1	(397)	-	278
Por compromiso con terceros	15.931	5.677	-	-	-	-	-	21.608
Otras Responsabilidades Litigios	32.790	4	-	(232)	2	-	-	32.564
Total	50.422	7.232	-	(571)	10	(387)	18	56.724
<u>Provisiones a corto plazo</u>								
Obligaciones por prestaciones al personal								
- Premios de permanencia	224	-	(212)	-	-	108	-	120
- Indemnización por fallecimiento	2	-	(2)	-	-	2	-	2
- Fondo Planes Empresa	1.533	1.369	(1.356)	(199)	-	-	23	1.370
- Reclamaciones Laborales	682	-	(84)	-	-	(120)	-	478
- Fondos de ayudas sociales	22	449	(471)	-	-	-	-	-
- Plan Jubilaciones parciales	313	-	(327)	-	-	397	-	383
Otras Provisiones	-	4.991	-	-	-	-	-	4.991
Total	2.776	6.809	(2.452)	(199)	-	387	23	7.344

La provisión para “Premios de permanencia” recoge el importe de la obligación de RENFE-Operadora, conforme a su normativa laboral, de conceder un premio a los empleados que cumplan un determinado período de tiempo en servicio (véase nota 4 k)).

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 y que se encontraban en situación de jubilados a 31 de diciembre de 2012.

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 de la Entidad en relación con el Plan de Desvinculaciones 2024 (véase nota 4 k)). 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 k)).

Por otra parte, y como consecuencia del traspaso de personal entre distintas empresas del Grupo Renfe durante el ejercicio, se ha procedido a la liquidación entre las mismas de los importes que garantizan a futuro la cobertura de las obligaciones asumidas para los trabajadores pertenecientes a cada una de ellas el 31 de diciembre de 2023, de acuerdo con los importes devengados en la fecha de los traspasos. Este efecto ha representado para la Entidad un incremento neto de las obligaciones reconocidas de 17 miles de euros (un incremento de 41 miles de euros en el ejercicio 2022).

La provisión por compromisos con terceros recoge la valoración de los compromisos de aportaciones a las sociedades de integración Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. y León Alta Velocidad 2003, S.A. que se estima que no van a ser recuperados, adicional al deterioro registrado que corrige el valor de las aportaciones ya efectuadas (véase nota 10).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento de la provisión por compromisos con terceros para el ejercicio 2023 es:

Sociedad	Miles de euros		
	Saldo inicial	Reversiones	Saldo final
León Alta Velocidad 2003, S.A.	12	-	12
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	21.596	583	21.013
	21.608	583	21.025

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

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

b) Contingencias y garantías

La Entidad tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 19.572 miles de euros para el ejercicio 2023 (20.116 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.

La Entidad tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio de las sociedades pertenecientes al Grupo Renfe por importe de 4.055 miles de euros (5.287 miles de euros en 2022).

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 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 euros al tipo de cambio 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, la Entidad presenta diversas cartas de conformidad o compromiso (*comfort letter*) para favorecer determinadas operaciones de financiación en alguna de las empresas 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 la Entidad, asciende a 60 miles de euros (60 miles de euros en el ejercicio 2022).

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

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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

se realicen a partir del 1 de enero de 2017 de las contenidas en el convenio. Asimismo, se financiarán por los accionistas los costes sociales operativos o cualquier otro derivado de dicho convenio y de la actuación de la sociedad. 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
	<u>37.385</u>

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 este 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.

El 21 de octubre de 2014 la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) incoó un expediente sancionador a la Entidad, a Renfe Mercancías y a ciertas 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 que fue desistida por Acuerdo de la Dirección de Competencia el 19 de abril de 2016, reanudándose el expediente sancionador. No obstante, lo anterior, 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 resolvían 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 del 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 Renfe Mercancías y de RENFE-Operadora, quedando en suspenso el procedimiento, hasta que el 23 de enero de 2017 la Audiencia Nacional desestimó 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 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 impuso una multa de 49.962 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

- Una infracción única y continuada del artículo 2 LDC y del artículo 102 TFUE (abuso de posición de dominio), por la que se impuso 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 quedaría 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.

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 la Sociedad ha registrado una dotación de 11.391 miles de euros en el epígrafe de Otros Resultados de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, correspondiente al 50% del 35% (importe de las sanciones pendientes de provisionar), alcanzando un total provisionado de 32.545 miles de euros.

Para el resto de los conceptos incluidos en el capítulo de “Otras provisiones” a largo plazo, se recoge la mejor estimación realizada por la Entidad de las consecuencias económicas que pudieran derivar para la misma de la resolución de los litigios con terceros, incluyendo, en su caso, los potenciales acuerdos que se considera que pudieran ser alcanzados entre las partes.

16. Pasivos financieros por categoría

La clasificación de los pasivos financieros por categorías y clases al 31 de diciembre es la siguiente:

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2023	2022	2023	2022
Pasivos financieros a coste amortizado				
Débitos y partidas a pagar				
Deudas con entidades de crédito	5.509.672	5.159.085	525.833	786.637
Acreedores por arrendamiento financiero	-	-	-	-
Otros pasivos financieros	9.398	949	9.630	14.734
Total	5.519.070	5.160.034	535.463	801.371
Deudas con empresas del grupo y asociadas (nota 26)	-	473	755.410	884.711
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (nota 18)				
Proveedores	-	-	54.515	53.081
Proveedores empresas del grupo y asociadas (nota 26)	-	-	74.350	62.159
Otras cuentas a pagar	-	-	84.826	30.751
Total Acreedores y otras cuentas a pagar	-	-	213.691	145.991
Total Pasivos financieros	5.519.070	5.160.507	1.504.564	1.832.073

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 (nota 25)	(73.147)	(29.743)
Total	(73.147)	(29.743)

17. Deudas financieras

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2023	2022	2023	2022
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	5.509.672	5.159.085	499.413	776.032
Intereses de deudas con entidades de crédito	-	-	26.420	10.605
	5.509.672	5.159.085	525.833	786.637
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	6.868	473	773	819
Proveedores de inmovilizado	-	-	8.807	13.915
Fianzas y depósitos recibidos	2.530	476	50	-
	9.398	949	9.630	14.734
Total	5.519.070	5.160.034	535.463	801.371

El apartado de “Otras Deudas” recoge 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*), para la “Instalación y actualización del ERTMS Nivel 2 Base 3” en el material ferroviario por importe de 343 miles de euros, en otras deudas no corrientes (408 miles de euros en 2022).
- Para el proyecto “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL” consistente en el desarrollo de un prototipo de tren eléctrico + hidrógeno que incluya tecnología de pila de combustible (FCH), por importe de 44 miles de euros, en otras deudas no corrientes (65 miles de euros en 2022).
- En el ámbito de los Proyectos CEF (*Connecting Europe Facility*), destinados 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).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

- En el ámbito del Proyecto Europeo “De I+D+I Europe’s Rail Joint Undertaking (ERJU)”, destinado a la ejecución de las actividades de innovación en el Ferrocarril por importe de 5.711 miles de euros
- En el ámbito de ayudas del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), destinadas al “Diseño y desarrollo del primer tren BiModo propulsado por Hidrógeno”, por importe de 770 miles de euros.

Estas subvenciones al cierre del ejercicio presentan un saldo pendiente de cobro a largo plazo por importe de 6.020 miles de euros (678 miles de euros en 2022) (véase nota 14) y créditos a corto plazo por importe de 866 miles de euros (859 miles de euros en 2022).

Se ha excluido la distribución por vencimientos del epígrafe “Otros pasivos financieros” a largo plazo, dado que no tienen un vencimiento establecido, ni en el caso de las fianzas ni la deuda transformable en subvenciones, y sobre las que se espera que en el futuro se cumplan las condiciones necesarias para calificarlas como no reintegrables.

El epígrafe de Deudas a largo plazo con entidades de crédito recoge principalmente el saldo neto de las deudas con EUROFIMA, el Banco Europeo de Inversiones (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
	<u>5.509.672</u>	<u>5.159.085</u>

En 2023, no se ha refinanciado deuda (en el ejercicio 2022 se refinanciaron 125.000 miles de euros) 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.

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
	<u>5.509.672</u>		<u>5.159.085</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

El coste medio del endeudamiento de RENFE-Operadora en 2023 ha sido del 1,23% (0,50% en 2022).

El tipo medio nominal ponderado a 31 de diciembre de 2023 es el 1,43% (0,71% a 31 de diciembre de 2022), representando los préstamos a tipo de interés fijo el 81% del importe total (84% a 31 de diciembre de 2022).

La Entidad traspasa a las sociedades del grupo Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Ingeniería y Mantenimiento, parte de la deuda que mantiene con las entidades financieras mediante instrumentos de deuda espejo (véase nota 26).

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

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).

18. Acreeedores comerciales y otras cuentas por pagar

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Grupo, multigrupo y asociadas		
Proveedores (nota 26)	74.350	62.159
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	54.515	53.081
Acreeedores varios	82.808	28.854
	137.323	81.935
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	2.018	1.897
Otras Deudas con las Administraciones Públicas (nota 20)	3.163	3.630
Total Acreeedores comerciales y otras cuentas por pagar	216.854	149.621

En el apartado de “No vinculadas” se recogen principalmente deudas por servicios de seguridad, publicidad, mantenimiento de equipos informáticos, soporte y alquiler de software.

La deuda con Adif y Adif Alta Velocidad presenta un importe total de 3.164 y 1.450 miles de euros respectivamente (3.623 y 4.170 miles de euros, respectivamente, en 2022), que principalmente corresponde a convenios informáticos y a arrendamientos de espacios y suministros. 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 notas 2c) y 4 m)), 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 (ver nota 11) por importes de 81.689 miles de euros y 21.537 miles de euros, respectivamente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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.

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

La información relativa a los aplazamientos de pagos a proveedores para los ejercicios 2023 y 2022 ha sido la siguiente:

	Días	
	2023	2022
Periodo medio de pago a proveedores	53,85	53,10
Ratio de las operaciones pagadas	56,09	56,92
Ratio de las operaciones pendientes de pago	38,00	24,24
	Miles de euros	
	2023	2022
Total pagos realizados	188.932	188.792
Total pagos pendientes	26.635	25.041

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad 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, se detalla la información relativa al volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores, correspondiente a los ejercicios 2023 y 2022:

2023

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
Miles de euros	Número	% sobre el	% sobre total
		total de pagos	de facturas
142.726	8.139	75,50%	67,50%

2022

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
Miles de euros	Número	% sobre el	% sobre total
		total de pagos	de facturas
144.151	8.078	76,40%	71,40%

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

20. Situación fiscal

El detalle de los saldos con Administraciones Públicas al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es como sigue:

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Activos				
Activos por impuesto diferido	39	-	77	-
Activos por impuesto corriente (nota 11)	-	2.097	-	104
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 11)	-	136.230	-	148.306
	39	138.327	77	148.410
	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Pasivos				
Pasivos por impuesto diferido	1.419	-	1.992	-
Por retenciones practicadas	-	1.172	-	1.687
Seguridad Social (nota 18)	-	1.991	-	1.943
	1.419	3.163	1.992	3.630

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la situación fiscal de cada uno de los impuestos relevantes que son de aplicación a la Entidad 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.

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 imponible 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 periodos 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 su base imponible por partes iguales en cada uno de los diez primeros periodos 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 ingreso por impuesto sobre beneficios es como sigue:

	Miles de euros	
	2023	2022
Ajuste ejercicios anteriores extranjero	20	(131)
Impuesto corriente del ejercicio extranjero	-	(131)
Ajuste ejercicios anteriores	(6)	(170)
Impuesto corriente del ejercicio	72	(4.203)
Impuesto diferido	572	552
Total Impuesto sobre beneficios	658	(4.083)

Debido a que determinadas operaciones tienen diferente consideración a efectos de la tributación por el Impuesto sobre Sociedades y de la elaboración de estas cuentas anuales, la base imponible del ejercicio difiere del resultado contable.

En el ejercicio 2023 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible es la siguiente:

	Miles de euros						
	2023						
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos			Total
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto	
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-	17.958	(17.958)	143	-	143	(17.815)
Impuesto sobre sociedades	-	658	(658)	36	-	36	(622)
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos	-	18.616	(18.616)	179	-	179	(18.437)
Diferencias permanentes							
De la Sociedad individual	3.315	2.064	1.251	-	-	-	1.251
De los ajustes de consolidación	539	67	472	-	-	-	472
Diferencias temporarias:							
De la Sociedad individual							
- con origen en el ejercicio	14.413	-	14.413	-	179	(179)	14.234
- con origen en ejercicios anteriores	2.437	4.037	(1.600)	-	-	-	(1.600)
Ajuste D.A. 19ª LIS	2.040	-	2.040	-	-	-	2.040
Base imponible (Resultado fiscal)	22.744	24.784	(2.040)	179	179	-	(2.040)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

Las bases imponibles aportadas en 2023 por las entidades integrantes del grupo fiscal son las siguientes:

	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 de Material Ferroviario, 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 del grupo fiscal	(64.582)

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			Total
	Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto	
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-	15.965	(15.965)	84	-	84	(15.881)
Impuesto sobre sociedades	4.083	-	4.083	21	-	21	4.104
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos	-	11.882	(11.882)	105	-	105	(11.777)
Diferencias permanentes							
De la Sociedad individual	20.473	2.738	17.735	-	-	-	17.735
De los ajustes de consolidación	1.021	-	1.021	-	-	-	1.021
Diferencias temporarias:							
De la Sociedad individual							
- con origen en el ejercicio	11.326	-	11.326	-	105	(105)	11.221
- con origen en ejercicios anteriores	2.351	3.740	(1.389)	-	-	-	(1.389)
Base imponible (Resultado fiscal)	23.289	6.478	16.811	105	105	-	16.811

Las bases imponibles aportadas en 2022 por las entidades integrantes del grupo fiscal, y la liquidación del impuesto fueron las siguientes:

	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 del grupo fiscal	(110.930)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2023 la Entidad aporta a la base imponible previa del grupo fiscal una base imponible negativa generada en el ejercicio por importe de 2.040 miles de euros (base imponible positiva de 16.811 miles de euros en el ejercicio 2022), siendo la estimación de la base imponible previa del grupo un importe negativo de 64.582 miles de euros (importe negativo de 110.930 miles de euros en el ejercicio 2022).

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 derechos de cobro y obligaciones de pago recíprocos entre las sociedades derivados de la tributación consolidada en los ejercicios 2023 y 2022 se muestran en la nota 26.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2023 y 2022 corresponden al efecto impositivo por el diferimiento fiscal del beneficio por la venta de los derechos de uso (véanse notas 5 y 6) y de las subvenciones de capital imputadas al patrimonio neto.

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	113	2.559
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(36)	(588)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	-	21
Saldo a 31.12.2022	77	1.992
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(38)	(609)
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	-	36
Saldo a 31.12.2023	39	1.419

Las diferencias permanentes del ejercicio 2023 ascendieron a un importe total positivo de 1.251 miles de euros correspondiendo: i) un ajuste negativo por importe de 1.900 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 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 en Estados Unidos; iv) un ajuste negativo por importe de 164 miles de euros a la exención aplicable a los beneficios generados por la actividad del establecimiento permanente en México; v) un ajuste positivo por importe de 2.278 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; y vi) un ajuste positivo de 10 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente.

Las diferencias permanentes del ejercicio 2022 ascendieron a un importe total positivo de 17.735 miles de euros correspondiendo: i) un ajuste negativo por importe de 1.216 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 en Estados Unidos; iv) un ajuste negativo por importe de 438 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas positivas generadas 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 por importe de 17.401 miles de euros por otras correcciones al resultado contable; y vii) un ajuste positivo de 186 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

Por otro lado, en el ejercicio 2023 las diferencias permanentes derivadas de los ajustes por consolidación ascendieron a un importe total positivo de 472 miles de euros (importe total positivo de 1.021 miles de euros en el ejercicio 2022).

Las diferencias temporarias del ejercicio 2023 ascendieron a un importe total positivo de 12.813 miles de euros (importe total positivo de 9.937 miles de euros en el ejercicio 2022) cuyo detalle es el siguiente:

- Ajuste positivo de 2.437 miles de euros (ajuste positivo de 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 1.011 miles de euros (ajuste negativo de 1.011 miles de euros 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.
- Fondos Internos por compromisos con el personal de la Entidad determinando un ajuste positivo por importe de 1.293 miles de euros y un ajuste negativo de 696 miles de euros (ajuste positivo por importe de 843 miles de euros y ajuste negativo de 847 miles de euros en el ejercicio 2022).
- Ajuste positivo por importe de 1.522 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias (1.889 miles de euros en el ejercicio 2022), y un ajuste negativo por importe de 1.747 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (1.882 miles de euros de ajuste negativo en el ejercicio 2022).
- Ajuste positivo por importe de 2 miles de euros por dotaciones fiscalmente no deducibles por provisiones por insolvencias de créditos (no se practicó ningún ajuste por este concepto 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).
- Ajuste positivo por importe de 76 miles de euros por dotación de provisiones por deterioro de la participación en sociedades participadas (ajuste positivo por importe de 150 miles de euros en el ejercicio 2022).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

La conciliación del ingreso por impuesto y el resultado contable del ejercicio 2023 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2023		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(17.958)	143	(17.815)
Impuesto sobre beneficio	(658)	36	(622)
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	(18.616)	179	(18.437)
Impuesto al 25%	(4.654)	45	(4.609)
<i>Efectos en cuota:</i>			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(475)	-	(475)
Exención beneficios	(41)	-	(41)
Diferencias de consolidación	(17)	-	(17)
Otros ajustes	-	(45)	(45)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	2	-	2
Donativos	570	-	570
Rentas negativas no deducibles	257	-	257
Otros ajustes fiscales positivos	3.603	-	3.603
Diferencias de consolidación	135	-	135
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión amortización no deducida	(253)	-	(253)
Otros ajustes	(757)	-	(757)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Derechos de uso	609	-	609
Ajuste D.A. 19ª LIS	510	-	510
Crédito fiscal con el grupo generado en el ejercicio	438	-	438
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	38	-	38
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(609)	-	(609)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	(644)	-	(644)

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

La conciliación del ingreso por impuesto y el resultado contable del ejercicio 2022 fue la siguiente:

	Miles de euros		
	2022		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(15.965)	84	(15.881)
Impuesto sobre beneficio	4.083	21	4.104
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	(11.882)	105	(11.777)
Impuesto al 25%	(2.970)	26	(2.944)
<i>Efectos en cuota:</i>			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(304)	-	(304)
Exención beneficios	(381)	-	(381)
Diferencias de consolidación	-	-	-
Otros ajustes	-	(26)	(26)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	47	-	47
Donativos	549	-	549
Rentas negativas no deducibles	172	-	172
Otros ajustes fiscales positivos	7.182	-	7.182
Diferencias de consolidación	255	-	255
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión amortización no deducida	(253)	-	(253)
Otros ajustes	(682)	-	(682)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Derechos de uso	588	-	588
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	36	-	36
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(588)	-	(588)
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	3.651	-	3.651

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2023 ascienden a 11.409 miles de euros (9.658 miles de euros a 31 de diciembre de 2022).

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 periodos 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 periodos 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 2.040 miles de euros.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

Las deducciones pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2023 y de 2022 son las siguientes:

	Miles de euros	
	2023	2022
Deducción por doble imposición internacional	10	10
Deducción por doble imposición de dividendos	1.163	1.163
Deducción por aportaciones a entidades sin fines lucrativos	3.187	2.369
Deducción por actividades de I+D+i	12	12
Deducción por reversión de medidas temporales (D.T. 37 LIS)	204	153
	<u>4.576</u>	<u>3.707</u>

Los importes de las deducciones pendientes están ajustados al tipo impositivo del 25%, aplicable en el ejercicio 2023.

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:

Ejercicio de origen	Miles de euros
2019	53
2020	685
2021	752
2022	786
2023	911
	<u>3.187</u>

Por otro lado, las deducciones por actividades de I+D+i pendientes de aplicación a 31 de diciembre de 2023 han sido generadas en el ejercicio 2019.

Igualmente, las deducciones por reversión de medidas temporales pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2023 se desglosan de la forma siguiente en función de su ejercicio de generación:

Ejercicio de origen	Miles de euros
2020	51
2021	51
2022	51
2023	51
	<u>204</u>

Las bases imponibles negativas, las deducciones por doble imposición internacional, por doble imposición de dividendos y las deducciones 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 y por actividades de I+D+i podrán aplicarse en los 10 y 18 ejercicios siguientes, respectivamente, al de generación.

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 la incertidumbre en la generación de beneficios fiscales en el grupo fiscal en un futuro próximo. Por idéntica razón, en el balance no se registra el derecho frente a la Administración Tributaria a la futura aplicación de las deducciones generadas.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

La Entidad, 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 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 el 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.

(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 queda integrada en el grupo de IVA de RENFE-Operadora, siendo su composición la siguiente: RENFE-Operadora como entidad dominante y como sociedades dependientes, Renfe Viajeros, Renfe Mercancías, Renfe Ingeniería y Mantenimiento y Renfe Alquiler.

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 dominante ostentará la representación del grupo de entidades ante la Administración Tributaria y, además de ser responsable del cumplimiento de las obligaciones específicas derivadas de la sujeción a este régimen especial, deberá presentar las autoliquidaciones periódicas agregadas del grupo en la que se integrarán los resultados de las autoliquidaciones individuales de las entidades que formen 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 del Impuesto sobre Sociedades e 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.

Finalmente, 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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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.

21. Importe neto de la cifra de negocios

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2023 y 2022 es:

		Miles de euros	
		2023	2022
Servicios de apoyo a la gestión			
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.		177.553	178.990
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.		9.250	8.832
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.		27.695	25.950
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.		300	279
Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.		107	-
Renfe of America		127	153
Total importe neto de la cifra de negocios		215.032	214.204

22. Otros ingresos de explotación

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2023 y 2022 es:

		Miles de euros	
		2023	2022
Subvenciones de explotación		1.218	233
Convenios con Adif		407	457
Ingresos accesorios		68.437	52.044
Total Otros ingresos de explotación		70.062	52.734

El detalle de Ingresos accesorios es el siguiente:

		Miles de euros	
		2023	2022
Alquileres y cánones (nota 29)		3.971	4.148
Servicios a terceros		46.172	34.363
Formación		13.844	11.315
Otros		4.450	2.218
Total		68.437	52.044

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 la Entidad (Proyecto Haramain). En el ejercicio 2023 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 43.036 miles de euros (30.830 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 (véanse notas 11 a) y 18).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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 lleva 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 llevaron a cabo determinados trabajos no previstos en el contrato inicial, que fueron acordados entre las partes, denominada CPS1, y en la que se arrancó la explotación limitada del servicio.

Según el contrato principal, la duración base del contrato en la fase de operación es de 12 años a contar desde el comienzo del servicio de pasajeros (fase OPEX), que comenzó 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 m)) y a pesar del escaso margen y el riesgo de variabilidad en las estimaciones, la Entidad considera que cumple con todos sus 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.

Asimismo, 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

En el epígrafe de “Formación”, 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).

23. 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	72.640	67.424
Dotación Plan Empresa	1.057	1.369
Total de sueldos, salarios y asimilados	73.697	68.793
Cargas Sociales		
Seguridad Social	16.422	14.872
Otros gastos sociales	3.062	2.827
Total Cargas Sociales	19.484	17.699
Exceso de Provisiones	(106)	(538)
Gastos de personal	93.075	85.954

En el ejercicio 2023, conforme a los acuerdos alcanzados y las condiciones establecidas por el II Convenio Colectivo y confirmadas en el III Convenio Colectivo del Grupo Renfe, así como las autorizadas por los distintos organismos competentes, se han puesto en marcha el Plan de Desvinculaciones Voluntarias y el Plan de Jubilaciones Parciales aprobado para el ejercicio 2024, habiéndose ejecutado las correspondientes al ejercicio anterior (véase nota 4 k)).

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 faltara 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 faltara hasta alcanzar la primera fecha posible de acceso a la jubilación, para hacer frente al convenio especial a establecer con la Seguridad Social, con un máximo de 24 mensualidades.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

- 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.

La provisión registrada a 31 de diciembre de 2023 por este concepto ha ascendido a 1.057 miles de euros y contempla un total de 12 bajas estimadas en la Entidad. A 31 de diciembre de 2022 se registró una provisión de 1.369 miles de euros por el Plan de Desvinculaciones 2023, que contemplaba un total de 15 bajas estimadas en la Entidad (véase nota 15).

El número medio de empleados durante el ejercicio, desglosado por categorías, es el siguiente:

	2023	2022
Directivos	7	7
Estructura	749	722
Mandos Intermedios	157	146
Conducción	96	62
Comercial	126	11
Gestión	520	611
	<u>1.655</u>	<u>1.559</u>

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

	2023		2022	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	2	5	2	5
Estructura	308	430	297	456
Mandos Intermedios	67	138	55	86
Conducción	32	98	1	55
Comercial	210	297	5	5
Gestión	36	27	242	378
	<u>655</u>	<u>995</u>	<u>602</u>	<u>985</u>

El número medio de empleados durante el ejercicio con discapacidad mayor o igual del 33%, desglosado por categorías, es como sigue:

	2023	2022
Estructura	8	8
Mandos Intermedios	2	2
Gestión	4	4
	<u>14</u>	<u>14</u>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

24. 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 29)	17.074	17.025
Reparaciones y conservación	32.345	28.000
Servicios de profesionales	12.218	13.016
Transportes	1.358	1.476
Primas de seguros	392	408
Servicios bancarios	115	91
Publicidad y Propaganda	21.584	26.410
Energía usos distintos de tracción	1.538	2.724
Otros suministros	1.080	810
Otros Servicios	97.074	91.799
Total Servicios Exteriores	184.778	181.759
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (notas 11 y 15)	2	-
Tributos	1.048	696
Total Otros gastos de explotación	185.828	182.455

Para el ejercicio 2023, en el capítulo “Reparaciones y Conservación”, figura el mantenimiento de instalaciones y los servicios de limpieza por valor de 4.324 miles de euros (4.013 miles de euros en el ejercicio 2022). Igualmente se incluyen en este mismo capítulo operaciones por el mantenimiento de equipos informáticos y aplicaciones por valor de 27.927 miles de euros (23.896 miles de euros en el ejercicio 2022). El incremento corresponde principalmente a los servicios de mantenimiento de software de entornos distribuidos y de productos relacionados con la seguridad informática, así como al incremento del mantenimiento relacionado con los servicios de asistencia externa.

Dentro de “Servicios de profesionales” se incluyen para el ejercicio 2023 gastos por importe de 7.792 miles de euros en concepto de asesoramiento informático y consultoría (7.522 miles de euros en el ejercicio 2022). En este mismo capítulo también se incluyen otros servicios por importe de 3.071 miles de euros (4.128 miles de euros en 2021), siendo los más significativos los correspondientes al Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí.

En el capítulo “Publicidad y propaganda” se recogen gastos en concepto de publicidad corporativa, así como publicidad específica de las sociedades del grupo a las que luego se les refactura por importe de 16.084 miles de euros (21.611 miles de euros en el ejercicio 2022). El descenso en este capítulo 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, de 1 de agosto, en los que se regula la aplicación de gratuidad y descuentos para determinados títulos de transporte. Igualmente se incluyen gastos de comunicación en medios por valor de 1.785 miles de euros (1.655 miles de euros en el ejercicio 2022) y los correspondientes a marketing y encuestas por valor de 1.411 miles de euros (1.714 miles de euros en 2022).

“Energía usos distintos de tracción”, recoge los acuerdos de gestión de suministro con Adif que se plasman en el correspondiente convenio, donde se establecen las condiciones de prestación de los servicios por su parte y las contraprestaciones de RENFE-Operadora, que para el ejercicio 2023 ascienden a 1.073 miles de euros (1.972 miles de euros en el ejercicio 2022). Adicionalmente, se encuentran incluidos suministros con otros proveedores por importe de 465 miles de euros (752 miles de euros en el ejercicio 2022). La disminución en estos capítulos es derivada del descenso de los precios de la energía en el ejercicio 2023.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

En el capítulo “Otros servicios”, se encuentran incluidos gastos de vigilancia de edificios por valor de 64.438 miles de euros (62.884 miles de euros en el ejercicio 2022). Asimismo, se incluyen operaciones derivadas del Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí, por importe 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 2022).

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 5.092 miles de euros en el ejercicio 2023 (10.570 miles de euros en 2022) y se encuentran repartidos con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2023	2022
Alquileres y cánones	2.855	2.864
Reparaciones y conservación	95	92
Suministros	317	350
Otros servicios	1.825	7.264
	<u>5.092</u>	<u>10.570</u>

Dentro de los convenios con Adif, cabe destacar para 2022, en el capítulo de “Alquileres y cánones”, el coste de la renta anual establecida conforme al Acuerdo suscrito con fecha 28 de diciembre de 2015 con Adif y Adif Alta Velocidad, para la reposición parcial de los derechos de uso y para la adquisición de los derechos de uso no repuestos que se detalla en la nota 5, por importe de 2.839 miles de euros en el ejercicio 2022 (2.852 miles de euros en el 2022).

Dentro del capítulo “Otros servicios”, igualmente soportados por los convenios con Adif, los servicios más destacados corresponden con la prestación informática por importe de 1.812 miles de euros (7.250 miles de euros en 2022). La disminución en este capítulo viene determinada por el nuevo contrato firmado con Adif, de 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

25. 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		
Rendimientos de inversiones financieras temporales	4.952	156
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	5.701	138
Dividendos empresas asociadas	94	313
Dividendos otras empresas (nota 9)	1.906	966
Intereses de préstamos a empresas del grupo y asociadas (nota 9)	76.001	30.285
Otros ingresos financieros	4.004	2.971
Incorporación al activo de gastos financieros	2	1
Total ingresos financieros	92.660	34.830
b) Gastos financieros		
Financiación recibida (nota 16)	(73.147)	(29.743)
Gastos de Deudas Empresas del Grupo y Asociadas	(18.598)	(179)
Otros gastos financieros	(79)	(392)
Actualizaciones de valor	(56)	(9)
Total gastos financieros	(91.880)	(30.323)
c) Diferencias de cambio		
Negativas	(10.035)	(11.583)
Positivas	9.169	16.697
	(866)	5.114
d) Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		
Deterioros y pérdidas (nota 10)	(11.013)	(8.594)
Por enajenaciones (nota 8)	60	-
	(10.953)	(8.594)
Resultado financiero	(11.039)	1.027

El apartado dividendos empresas asociadas, tanto en el ejercicio 2023 como en 2022, recoge los dividendos recibidos de EUROFIMA.

El apartado dividendos otras empresas, tanto en el ejercicio 2023 como en 2022, corresponde a los dividendos recibidos de Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

26. Saldos y transacciones con Partes Vinculadas

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<u>Saldos deudores</u>				
a) Créditos a empresas del grupo y asociadas				
Créditos concedidos	5.345.012	748.636	4.995.253	505.235
Otros activos financieros	-	36.269	-	32.904
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
Clientes empresas del grupo y asociadas	-	122.373	-	63.869
<u>Saldos acreedores</u>				
c) Deudas con entidades de crédito				
Préstamos recibidos	1.434.100	252.287	1.684.100	1.604
d) Deudas con empresas del grupo y asociadas				
Créditos recibidos	-	753.830	-	884.187
Proveedores de Inmovilizado		1.580	-	526
Deudas con empresas del Grupo	-		473	
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores empresas del grupo y asociadas	-	74.350	-	62.159

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

El desglose a 31 de diciembre de los saldos de empresas del grupo y asociadas es el siguiente:

a) Créditos y otros activos financieros a empresas del grupo y asociadas

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<u>Empresas del Grupo</u>				
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	4.772.789	429.600	4.422.257	286.726
	4.772.789	429.600	4.422.257	286.726
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	239.498	35.513	235.239	26.037
Contrato de tesorería centralizada	-	106.523	-	69.997
Créditos concedidos	-	61.233	-	61.233
	239.498	203.269	235.239	157.267
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	329.725	40.619	337.757	17.441
Contrato de tesorería centralizada	-	41.161	-	-
Otras deudas	-	5.699	-	8.896
	329.725	87.479	337.757	26.337
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.				
Por efecto impositivo	-	1.329	-	1.245
Otras deudas	-	247	-	168
	-	1.576	-	1.413
Renfe of America				
Créditos concedidos	-	4.209	-	2.974
	-	4.209	-	2.974
Logirail, S.M.E, S.A.				
Por efecto impositivo	-	1.498	-	408
Créditos concedidos	-	19.737	-	29.155
	-	21.235	-	29.563
Pecovasa Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.				
Por efecto impositivo	-	305	-	33
	-	305	-	33
Total Empresas del Grupo	5.342.012	747.673	4.995.253	504.313

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

Empresas Asociadas

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Consorcio Español AV Meca Medina, S.A.				
Créditos concedidos	-	963		922
Otros activos financieros	-	-		32.904
	-	963	-	33.826
Spanish Saudi Train Project CO LTD (SSTPC)				
Otros activos financieros	-	36.269		-
	-	36.269	-	-
Leo Express Global, S.M.E, S.A.				
Créditos concedidos	3.000	-		
	3.000	-	-	-
Total Empresas Asociadas	3.000	37.232	-	33.826
Total de créditos a empresas del grupo y asociadas	5.345.012	784.905	4.995.253	538.139

La distribución por vencimientos de los créditos a largo plazo concedidos a las empresas del grupo y asociadas a 31 de diciembre es la siguiente:

Miles de euros			
Año	2023	Año	2022
2025	449.340	2024	479.957
2026	566.688	2025	449.340
2027	540.915	2026	564.787
2028	579.490	2027	460.475
2029	528.831	2029	499.002
Posteriores	2.679.748	Posteriores	2.541.692
	5.345.012		4.995.253

El coste medio del endeudamiento en 2023 ha sido 1,23% (0,50% en 2023).

El tipo medio a 31 de diciembre de los préstamos que RENFE-Operadora mantiene con las empresas del grupo por deuda espejo a 31 de diciembre de 2023 es el 1,43% (0,71% a 31 de diciembre de 2022).

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

La mayoría de los créditos con las sociedades Renfe Viajeros, Renfe Mercancías y Renfe Ingeniería y Mantenimiento tienen su origen en la segregación de ramas de actividad de la Entidad, momento en el que se determina el mantenimiento de la deuda con las entidades financieras en RENFE-Operadora y el establecimiento de una deuda espejo entre la Entidad y las sociedades, consistente en la aplicación de un porcentaje a todos los préstamos para, de este modo, trasladar fielmente la estructura financiera del momento de la segregación de RENFE-Operadora a las sociedades.

Los porcentajes aplicados en la segregación fueron los siguientes:

<u>Sociedad</u>	<u>Porcentaje</u>
Renfe Viajeros	84,43%
Renfe Mercancías	6,32%
Renfe Ingeniería y Mantenimiento	5,75%

De acuerdo con las necesidades de financiación de cada ejercicio de las sociedades y de la Entidad, ésta contrata los préstamos y los créditos necesarios, asignándose a cada sociedad el porcentaje de deuda espejo correspondiente, según las necesidades de financiación de cada una, y de acuerdo con lo establecido en la adenda al contrato de gestión de tesorería centralizada. En caso de refinanciar o modificar las condiciones de alguna financiación por parte de RENFE-Operadora, ésta traslada las nuevas condiciones a las sociedades al mismo porcentaje de la deuda que se refinancia o se modifica.

Los porcentajes ponderados de la deuda espejo a 31 de diciembre fueron los siguientes:

<u>Sociedad</u>	<u>Porcentaje</u>	
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	86,20%	85,69%
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	4,56%	4,75%
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	6,14%	6,46%

Los créditos con empresas del grupo por efecto impositivo tienen su origen en la consolidación fiscal del Grupo RENFE-Operadora (véase nota 20).

En Otras Deudas se recoge el importe pendiente de pago a las sociedades correspondiente a las liquidaciones del IVA del ejercicio en régimen especial del grupo de entidades en su modalidad simplificada.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El desglose a 31 de diciembre de los saldos netos de clientes, empresas del grupo y asociadas es el siguiente (véase nota 11):

<u>Empresas del Grupo:</u>	Miles de euros	
	2023	2022
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	20.694	22.705
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	1.129	963
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	2.643	2.495
Renfe Alquiler Material Ferroviario, S.M.E, S.A.	32	29
Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.	795	-
Logirail, S.M.E, S.A.	70	96
Renfe of America	16	318
Total Empresas del Grupo	25.379	26.606

<u>Empresas Asociadas</u>	Miles de euros	
	2023	2022
Construrail, S.A.	-	5
Conterail, S.A.	-	1
Actren, Mantenimiento Ferroviario, S.A.	-	1
Consorcio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	152	155
Spanish Saudi Train Project Co LTD	96.842	37.101
Total Empresas Asociadas	96.994	37.263
Total empresas Grupo y Asociadas	122.373	63.869

c) Deudas con entidades de crédito

En este apartado se recoge la cifra de la deuda, así como la de los gastos de formalización y los intereses devengados pendientes de pago con EUROFIMA (véase nota 17):

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Préstamos recibidos de EUROFIMA	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

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

d) Deudas con empresas del grupo y asociadas

Las deudas con empresas del grupo y asociadas por créditos recibidos han sido las siguientes:

	Miles de euros			
	2023		2022	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.				
Contrato de tesorería centralizada	-	564.463	-	680.522
Por efecto impositivo	-	1.377	-	3.045
Otras deudas	-	142.044	-	152.441
		707.884		836.008
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.				
Por efecto impositivo	-	663	-	1.871
Otras deudas	-	981	-	3.872
	-	1.644	-	5.743
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.				
Contrato de tesorería centralizada	-	-	-	5.513
Por efecto impositivo	-	571	-	931
		571		6.444
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.				
Contrato de tesorería centralizada	-	43.120	-	35.992
	-	43.120	-	35.992
Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.				
Contrato de tesorería centralizada	-	593	-	-
Por efecto impositivo	-	18	-	-
	-	611	-	-
Leo Express Global S.A.				
Otras operaciones	-	-	473	-
	-	-	473	-
Total Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	753.830	473	884.187

Los créditos con empresas del grupo por efecto impositivo tienen su origen en la consolidación fiscal del Grupo Renfe (véase nota 20).

En Otras Deudas se recoge el importe pendiente de pago a las sociedades correspondiente a las liquidaciones del IVA del ejercicio en régimen especial del grupo de entidades en su modalidad simplificada.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

i) Proveedores de Inmovilizado

El detalle a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
<u>Proveedores de inmovilizado Grupo y Asociadas</u>		
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	59	-
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	65	4
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	32	-
Logirail, S.M.E, S.A.	1.424	522
Total	1.580	526

e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

	Miles de euros	
	2023	2022
<u>Acreedores Grupo</u>		
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	43	488
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	18	(19)
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	9	10
Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.	239	-
Logirail, S.M.E, S.A.	4.101	3.674
Renfe of America	19	10
Total empresas del Grupo	4.429	4.163

Empresas Asociadas

	Miles de euros	
	2023	2022
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	30.115	29.403
Spanish Saudi Train Project Co LTD	39.281	28.593
Imotion Analytics, S.L.	49	-
Leo Express Global S.A.	476	-
Total empresas Asociadas	69.921	57.996
Total empresas del Grupo y Asociadas	74.350	62.159

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

f) Transacciones de la Entidad con partes vinculadas

Los importes de las transacciones de la Entidad con partes vinculadas en el ejercicio 2023 son los siguientes:

Miles de euros			
	Entidades del Grupo	Empresas Asociadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	219.707	12	219.719
Dividendos	-	94	94
Ingresos Financieros	75.848	1.414	77.262
Total Ingresos	295.555	1.520	297.075
Otros servicios recibidos	12.207	11.927	23.950
Gastos Financieros	18.598	1.486	21.760
Total Gastos	30.805	13.413	45.710
Altas Inversiones	11.554	1.600	13.154
Bajas Inversiones	(8.097)		(8.097)
Total Transacciones Inmovilizado	3.457	1.600	5.057

La cifra de ingresos financieros de la cuenta de resultados en empresas asociadas no recoge las diferencias de cambio producidas en la valoración de los saldos y partidas en moneda extranjera por importe de 718 miles de euros (4.149 miles de euros en 2022).

La cifra de gastos financieros de la cuenta de resultados en empresas asociadas no recoge las diferencias de cambio producidas en la valoración de los saldos y partidas en moneda extranjera, por importe de 1.570 miles de euros (733 miles de euros en 2022).

Los importes de las transacciones de la Entidad con partes vinculadas en el ejercicio 2022 fueron los siguientes:

Miles de euros			
	Entidades	Empresas	
	del grupo	Asociadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	219.014	11	219.025
Dividendos	-	313	313
Ingresos Financieros	30.183	16.250	46.433
Total Ingresos:	249.197	16.574	265.771
Otros servicios recibidos	10.202	6.565	16.767
Gastos Financieros	179	8.316	8.495
Total Gastos:	10.381	14.881	25.262
Altas Intragrupo	3.969	-	3.969
Bajas Intragrupo	-	(140)	(140)
Total Inversiones:	3.969	(140)	3.829

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

27. Información relativa a Administradores y personal de alta dirección de la Entidad

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 el ejercicio 2022). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidentes ascienden a 317 euros en el ejercicio 2023 (434 euros en el ejercicio 2022).

Los miembros de la alta dirección de la Entidad que no forman parte del Consejo de Administración 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 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 en sus “Sociedades Filiales” o en “Sociedades Participadas”, y aquellas personas físicas a las que se haya 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 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 a la fecha de formulación de estas cuentas anuales se componen de 9 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2023 frente a 10 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2022.

28. Información medioambiental

RENFE-Operadora tiene en cuenta en sus operaciones las leyes relativas a la protección del medio ambiente (“leyes medioambientales”) y considera que cumple sustancialmente tales leyes y que mantiene los procedimientos adecuados para fomentar y garantizar su cumplimiento.

La Entidad ha adoptado las medidas oportunas en relación con la protección y mejora del medio ambiente y la minimización, en su caso, del impacto ambiental, cumpliendo con la normativa vigente al respecto.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

29. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar**(a) Ingresos por Arrendamientos Operativos**

Los ingresos por arrendamientos operativos se corresponden con alquileres de locales, naves e instalaciones por importe de 3.971 miles de euros (4.148 miles de euros en 2022) (nota 22).

(b) Gastos por Arrendamientos Operativos

Los gastos registrados por este concepto se desglosan dentro de “Otros gastos de explotación” como sigue:

	Miles de euros	
	2023	2022
Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	2.855	2.864
Alquileres Software Informáticos	8.856	8.956
Alquileres de edificios y locales	1.773	1.735
Otros	3.590	3.470
Total (nota 24)	17.074	17.025

30. 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 Raúl 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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.

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 la actual Renfe Ingeniería 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.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Memoria de Cuentas Anuales

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.

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 considerando 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.

INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2023

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA.

Marzo 2024

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES	5
2.1 Cuenta de Resultados de Gestión	8
2.2 Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión	11
3. INVERSIONES	12
4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE OPERADORA	13
5. ACTIVIDAD DE I+D+i	16
6. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS	18
7. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO	19
8. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN	22

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.

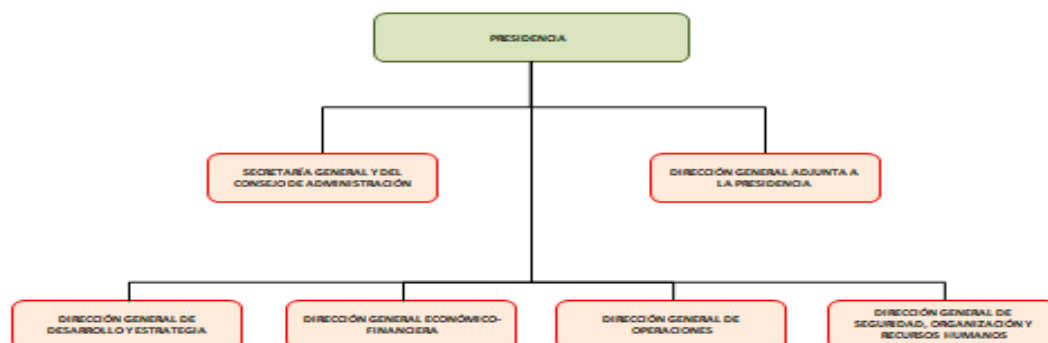
El desarrollo societario del Grupo RENFE-Operadora (en adelante Grupo Renfe) ha dado lugar a la incorporación de una nueva sociedad, Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., que comenzó su actividad el 1 de octubre de 2023.

Con fecha 21 de febrero de 2023 se produjo el nombramiento de D. Raúl 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:



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.

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.

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.

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.

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	%
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.

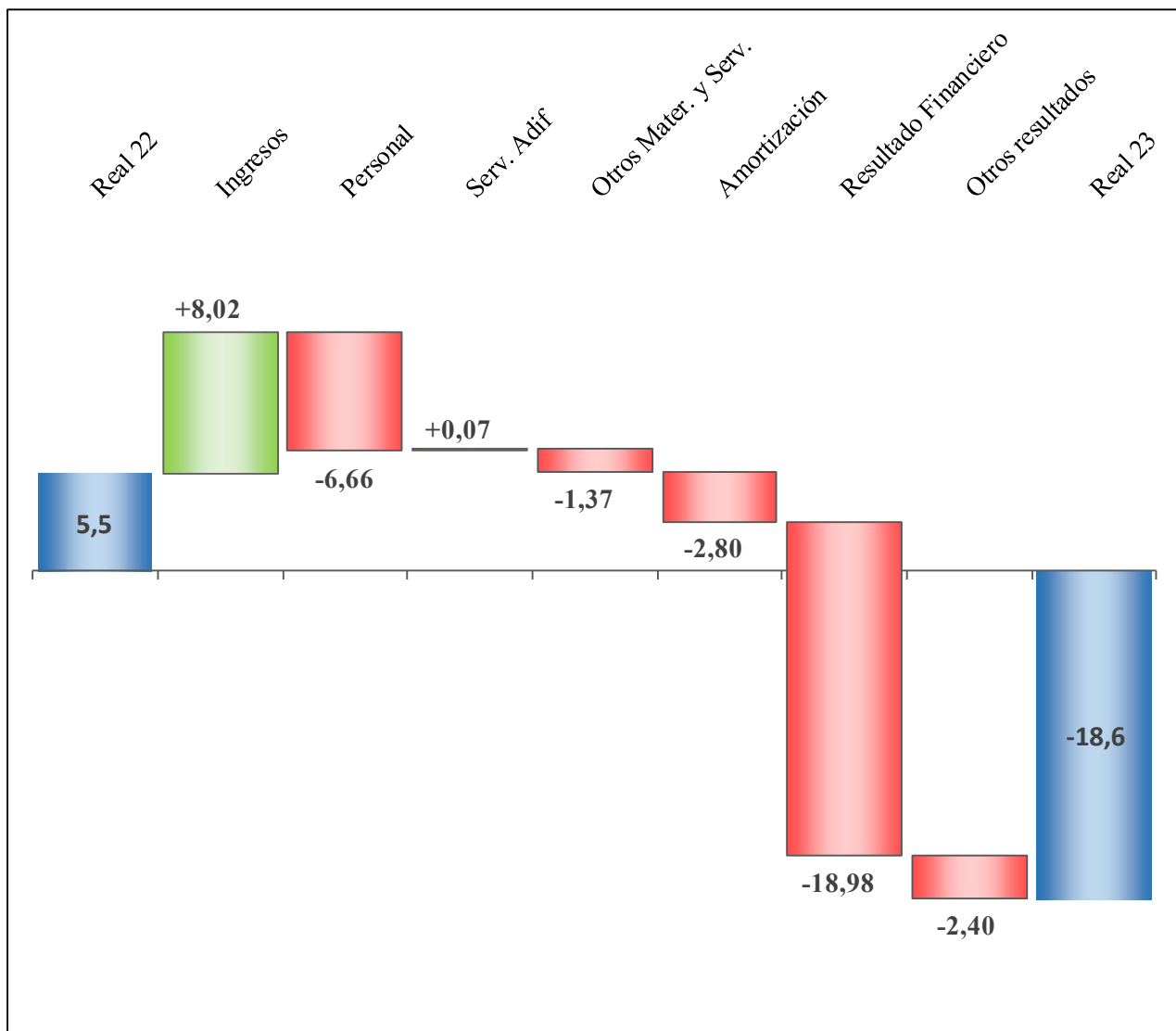
Evolución Resultado antes de Impuestos

2023 vs 2022

Entidad Pública Empresarial

RENFE Operadora

(millones de euros)



Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2023			2022	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% 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

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

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:

Proyecto	Miles de euros	
	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.

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

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.

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.

5. 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 la EPE.

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 seleccionadas 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.

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

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.

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 Management Multi-modal environment and digital enablers	14
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	25
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	10
FSA6	FutuRe	Future	3
FSA7	HyperLution	HyperLoop Revolution (sin participación de nuestra membresía por decisión de 2023)	0

6. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Las actividades de la entidad 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 conforme a las normas, políticas y procedimientos establecidos.

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

Riesgo de crédito.

La entidad no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito, no obstante, establece las políticas de riesgo de crédito para las sociedades del Grupo de las que es dominante.

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 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.

Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que la Entidad 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 de la Entidad es mantener las disponibilidades líquidas necesarias para las sociedades del Grupo de las que es dominante, mediante los contratos de tesorería centralizada que la Entidad tiene suscritos con cada una de las sociedades. La Dirección General Económico Financiera de la Entidad 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

La Entidad no tiene un riesgo de tipo de cambio en sus operaciones comerciales ya que las mismas están denominadas en euros, salvo las derivadas de los proyectos internacionales en los que participa, bien como agente principal o como socio de un consorcio, y que se ejecutan en la divisa del país en el que se está llevando a cabo.

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

Las diferencias de cambio que se reflejan en las cuentas corresponden principalmente a las variaciones del riyal saudí respecto al euro, las generadas con respecto al dólar y las generadas con respecto al peso mexicano relativas a los proyectos, Haramain y Tren Maya respectivamente.

Riesgo de tipo de interés

Con objeto de desarrollar su actividad, la entidad 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 del total de los préstamos tomados suponen un 81% (84% en 2022).

7. 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 Raúl 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.

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.

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.

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 considerando 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.

8. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA A 31 de diciembre de 2023

Presidente: D. RAUL BLANCO DIAZ

Vocales:

D^a BEATRIZ ALCOCER PINILLA

D^a. ROCÍO BÁGUENA RODRÍGUEZ

D. BENITO BERMEJO PALACIOS

D. GONZALO GARCÍA ANDRÉS

D. GERARDO LUIS GAVILANES GINERÉS

D. FRANCISCO GIJÓN ROMERO

D^a. RAQUEL GONZÁLEZ HERNÁNDEZ

D. JUAN ANTONIO LÓPEZ ARAGÓN

D. DIEGO MARTÍN FERNÁNDEZ

D^a. ÁNGELA MATÍA SACRISTÁN

D^a. AINHOA MORONDO QUINTANO

D. DAVID PÉREZ MARTÍN

D. ALFONSO SAHUQUILLO LÓPEZ

D. MARIANO SANZ LUBEIRO

D^a. MARÍA CRISTINA TARRERO MARTOS

Secretario del Consejo D. JOSÉ LUIS MARROQUÍN MOCHALES

Vicesecretaria del Consejo D^a. M^a. URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ

**Delegado Especial del
Ministerio de Hacienda** D^a. M^a. JOSÉ GUALDA ROMERO