



VICEPRESIDENCIA  
PRIMERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO  
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES**  
**RENFE-Operadora**  
**Plan de Auditoría 2025**  
**Ejercicio 2024**  
**Código AUDInet 2025/924**  
**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 2024, 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 2024, 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 2024, de 376.882 miles de euros, sin que tenga registrada ninguna corrección valorativa al citado importe.

Conforme a las cuentas anuales del ejercicio 2024 de Renfe Mercancías, su patrimonio neto a 31 de diciembre de 2024 ascendía a 47.762 miles de euros. Dichas cuentas anuales han sido auditadas por PKF-Attest Servicios Empresariales, S.L., cuyo informe, de 30 de abril de 2025, 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 371.624 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 2024. Nuestro informe de auditoría de 2023 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 2024 ascienden a 67.557 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 2024 por la aplicación del citado método de grado de avance, por importe de 143.886 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.”

Si bien en la nota 30 “Hechos Posteriores” de la memoria del ejercicio precedente se informaba de que el Cliente había solicitado una reorganización del Consorcio adjudicatario del Proyecto, en el que Renfe participa, lo que, se apuntaba, venía a significar una cancelación anticipada del contrato considerada a cierre del año 2024, en el presente ejercicio se informa en memoria (nota 22 “Otros Ingresos de Explotación”) de que dicha reorganización se encuentra “paralizada”, por lo que el Plan de Negocio facilitado como soporte de los ingresos registrados a través del grado de avance contiene estimaciones sensiblemente diferentes a las del ejercicio precedente, volviéndose a una estimación de duración de 12 años del Proyecto, como se consideraba en el ejercicio 2022.

Aunque la estimación actual de la Entidad es volver a un escenario a 12 años, se desconoce realmente si estas negociaciones pudiesen retomarse en el futuro.



Junto a ello, el retomar un escenario de duración del Proyecto a 12 años, en los términos inicialmente acordados, supone volver a abrirse la posibilidad de que el Cliente resuelva unilateralmente el contrato al final del séptimo año, sin penalización alguna.

Además, al analizar las hipótesis contenidas en el Plan de Negocio se pondrían de manifiesto algunas cuestiones entre las que se podría citar:

- Entendemos que se estarían proyectando como gastos a realizar algunas estimaciones de gastos ya realizados y registrados contablemente.
- Atendiendo a la evolución real de la demanda y la producción, algunas estimaciones de ingreso OPEX proyectado, basadas en estos parámetros, podrían estar infravalorando el ingreso, pues el dato tomado para la estimación no ha sido revisado desde 2022.
- Se han identificado algunos errores en la consideración de determinados gastos como consorciales, afectando no solo a las fases del proyecto en que se imputan sino también, en el caso de la Bolsa de riesgos, al gasto que se proyecta por este concepto en OPEX.

El conjunto de todo lo anterior supone que, a través de las pruebas de auditoría, no se haya podido concluir sobre la fiabilidad de determinados 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 2024, 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 0miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de las participaciones en el capital de las mismas (5.750miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (5.750 miles).
- Dentro del subepígrafe "2. Créditos a terceros" se incluye un saldo de 178.152 miles de euros, que se corresponde con el valor bruto de los préstamos participativos y créditos concedidos a las mismas (278.584 miles) neto de las correcciones valorativas por deterioro (100.432 miles).

Por su parte, en la nota 15 "Provisiones y Contingencias" 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 15.735 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 2024 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 2024, 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 2024, 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 la Jefa de la División de Auditoría Pública II de la Oficina Nacional de Auditoría y un Auditor Nacional Director de Equipos, en Madrid, a 30 de julio de 2025

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL  
RENFE-Operadora

Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2024

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Balances al  
31 de diciembre de 2024 y 2023  
(Expresados en miles de euros)

ACTIVO	Notas	31.12.2024	31.12.2023
Inmovilizado intangible	5	<b>44.161</b>	<b>36.642</b>
Aplicaciones Informáticas		27.896	27.973
Otro inmovilizado		16.265	8.669
Inmovilizado material	6	<b>64.426</b>	<b>48.607</b>
Terrenos y construcciones		34.220	25.060
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		19.727	19.795
Inmovilizado en curso y anticipos		10.479	3.752
Inversiones Inmobiliarias		<b>204</b>	<b>224</b>
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		<b>8.967.375</b>	<b>8.364.761</b>
Instrumentos de patrimonio	8, 9	3.019.749	3.019.749
Créditos a empresas y otros activos financieros	26	5.947.626	5.345.012
Inversiones financieras a largo plazo	10	<b>124.529</b>	<b>205.377</b>
Instrumentos de patrimonio	9	946	606
Créditos a terceros		122.732	203.977
Otros activos financieros		851	794
Deudores comerciales no corrientes		<b>5.333</b>	<b>8.683</b>
Periodificaciones a largo plazo		-	2.663
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	9, 14, 17	5.333	6.020
Activos por impuesto diferido	20	<b>1</b>	<b>39</b>
Total activos no corrientes		<b>9.206.029</b>	<b>8.664.333</b>
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	11	<b>444.267</b>	<b>419.071</b>
Clientes por ventas y prestaciones de servicios corto plazo		157.306	156.346
Clientes, empresas del grupo y asociadas corto plazo	26	149.359	122.373
Deudores varios		1.576	1.887
Personal		144	138
Activos por impuesto corriente	20	1.633	2.097
Otros créditos con las Administraciones Públicas	20	134.249	136.230
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	26	<b>848.439</b>	<b>784.905</b>
Créditos a empresas		830.147	748.636
Otros activos financieros		18.292	36.269
Inversiones financieras a corto plazo	10	<b>139.625</b>	<b>4.780</b>
Créditos a empresas		122.830	4.675
Otros activos financieros		16.795	105
Periodificaciones a corto plazo		<b>649</b>	<b>628</b>
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	12	<b>634.929</b>	<b>331.513</b>
Tesorería		224.811	231.481
Otros activos líquidos equivalentes		410.118	100.032
Total activos corrientes		<b>2.067.909</b>	<b>1.540.897</b>
Total activo		<b>11.273.938</b>	<b>10.205.230</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Balances al  
31 de diciembre de 2024 y 2023  
(Expresados en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		31.12.2024	31.12.2023
Fondos propios	13	<b>3.124.698</b>	<b>3.113.846</b>
Aportación Patrimonial		3.450.337	3.450.337
Reservas		61.294	59.332
Resultados de ejercicios anteriores		(397.785)	(379.827)
Resultado del ejercicio		10.852	(15.996)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	14	<b>11.284</b>	<b>397</b>
Total Patrimonio Neto		<b>3.135.982</b>	<b>3.114.243</b>
Provisiones a largo plazo	15	<b>51.205</b>	<b>56.714</b>
Deudas a largo plazo	16, 17	<b>4.451.301</b>	<b>4.084.970</b>
Deudas con entidades de crédito		4.442.296	4.075.572
Otros pasivos financieros		9.005	9.398
Deudas empresas grupo y asociadas	16, 26	<b>1.714.100</b>	<b>1.434.100</b>
Pasivos por impuestos diferidos	20	<b>16.092</b>	<b>1.419</b>
Total pasivos no corrientes		<b>6.232.698</b>	<b>5.577.203</b>
Provisiones a corto plazo	15	<b>2.269</b>	<b>2.176</b>
Deudas a corto plazo	16, 17	<b>528.339</b>	<b>283.176</b>
Deudas con entidades de crédito		502.922	273.546
Otros pasivos financieros		25.417	9.630
Deudas empresas del grupo y asociadas	16, 26	<b>1.137.948</b>	<b>1.007.697</b>
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	16, 18	<b>232.735</b>	<b>216.854</b>
Proveedores a corto plazo		65.951	54.515
Proveedores, empresas del grupo y asociadas a corto plazo	26	55.684	74.350
Acreeedores varios		105.357	82.808
Personal (remuneraciones pendientes de pago)		2.435	2.018
Otras deudas con las Administraciones Públicas	20	3.308	3.163
Periodificaciones a corto plazo	22	<b>3.967</b>	<b>3.881</b>
Total pasivos corrientes		<b>1.905.258</b>	<b>1.513.784</b>
Total patrimonio neto y pasivo		<b>11.273.938</b>	<b>10.205.230</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Cuentas de Pérdidas y Ganancias  
correspondientes a los ejercicios anuales terminados en  
31 de diciembre de 2024 y 2023  
(Expresadas en miles de euros)

	Notas	2024	2023
Importe neto de la cifra de negocios	21	<b>225.959</b>	<b>215.032</b>
Trabajos realizados por la empresa para su activo		<b>327</b>	<b>245</b>
Otros ingresos de explotación	22	<b>94.050</b>	<b>70.062</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		92.153	68.844
Subvenciones de explotación		1.897	1.218
Gastos de personal	23	<b>(99.135)</b>	<b>(93.075)</b>
Sueldos, salarios y asimilados		(77.469)	(73.697)
Cargas sociales		(22.326)	(19.484)
Provisiones		660	106
Otros gastos de explotación	24	<b>(204.358)</b>	<b>(185.828)</b>
Servicios exteriores		(194.156)	(184.778)
Tributos		(672)	(1.048)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(9.530)	(2)
Amortización del inmovilizado	5 y 6	<b>(18.270)</b>	<b>(14.638)</b>
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	14	<b>467</b>	<b>88</b>
Exceso de provisiones	15	<b>3</b>	<b>307</b>
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		<b>59.803</b>	<b>230</b>
Resultados por enajenaciones y otras	6	59.803	230
<b>Resultado de explotación</b>		<b>58.846</b>	<b>(7.577)</b>
Ingresos financieros	25	<b>119.482</b>	<b>94.034</b>
De participaciones en instrumentos de patrimonio		2.803	2.000
En empresas de grupo y asociadas		658	94
De terceros		2.145	1.906
De valores negociables y otros instrumentos financieros		116.679	92.034
En empresas del grupo y asociadas		100.423	77.375
De terceros		16.256	14.659
Gastos financieros	25	<b>(120.119)</b>	<b>(93.254)</b>
Por deudas con empresas del grupo y asociadas		(34.959)	(27.812)
Por deudas con terceros		(85.086)	(65.386)
Actualización de provisiones		(74)	(56)
Diferencias de cambio	8 y 25	<b>(1.387)</b>	<b>(866)</b>
Diferencias positivas de cambio		8.707	9.169
Diferencias negativas de cambio		(10.094)	(10.035)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	8 y 10	<b>(29.019)</b>	<b>(8.991)</b>
Deterioros y pérdidas		(29.025)	(9.051)
Resultados por enajenaciones	6	6	60
<b>Resultado financiero</b>	25	<b>(31.043)</b>	<b>(9.077)</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>27.803</b>	<b>(16.654)</b>
Impuesto sobre beneficios	20	(16.951)	658
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>10.852</b>	<b>(15.996)</b>

# ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes  
a los ejercicios anuales terminados en  
31 de diciembre de 2024 y 2023

A) Estados de Ingresos y Gastos Reconocidos

(Expresadas en miles de euros)

	Miles de euros	
	2024	2023
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	10.852	(15.996)
Ingresos y gastos reconocidos directamente en Patrimonio Neto		
Subvenciones, donaciones y legados	14.983	231
Efecto impositivo	(3.746)	(58)
Total de ingresos y gastos reconocidos	11.237	173
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		
Subvenciones, donaciones y legados (nota 14)	(467)	(88)
Efecto impositivo	117	22
	(350)	(66)
Total de ingresos y gastos reconocidos	<b>21.739</b>	<b>(15.889)</b>

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Estados de Cambios en el Patrimonio Neto correspondientes  
a los ejercicios anuales terminados en 31 de diciembre de 2024 y 2023

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 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						
Aplicación pérdida del ejercicio anterior	-	(17.401)	1.436	15.965	-	-
Saldo al 31 de diciembre del 2023	3.450.337	59.332	(379.827)	(17.958)	397	3.112.281
Ajuste por errores	-	-	-	1.962	-	1.962
Saldo al 1 de enero del 2024	3.450.337	59.332	(379.827)	(15.996)	397	3.114.243
I. Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	10.852	10.887	21.739
II. Otras variaciones en el Patrimonio Neto						
Aplicación pérdida del ejercicio anterior	-	1.962	(17.958)	15.996	-	-
Saldo al 31 de diciembre del 2024	3.450.337	61.294	(397.785)	10.852	11.284	3.135.982

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

Estados de Flujos de Efectivo correspondientes a los ejercicios  
Anuales terminados en 31 de diciembre de 2024 y 2023  
(Expresados en miles de euros)

	2024	2023
<b>A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>		
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>27.803</b>	<b>(16.654)</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>	<b>501</b>	<b>15.140</b>
a) Amortización del inmovilizado	18.270	14.638
b) Correcciones valorativas por deterioro	38.555	9.053
c) Variación de provisiones	1.928	2.404
d) Imputación de subvenciones	(467)	(88)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado	(59.803)	-
f) Resultado por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	(6)	(10.953)
g) Ingresos financieros	(119.482)	(94.034)
h) Gastos financieros	120.119	93.254
i) Diferencias de cambio	1.387	866
<b>3. Cambios en el capital corriente</b>	<b>(10.035)</b>	<b>2.808</b>
a) Existencias	-	-
b) Deudores y otras cuentas a cobrar	(37.693)	(47.950)
c) Otros activos corrientes	2.617	(3.982)
d) Acreedores y otras cuentas a pagar	25.041	89.493
e) Otros pasivos corrientes	-	(34.753)
<b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>26.925</b>	<b>14.037</b>
a) Pagos de intereses	(87.763)	(55.308)
b) Cobros de dividendos	2.803	2.000
c) Cobros de intereses	86.080	64.056
d) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-).	(1.285)	-
e) Otros pagos (cobros)	27.090	3.289
<b>5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (1+2+3+4)</b>	<b>45.194</b>	<b>15.331</b>
<b>B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>		
<b>6. Pagos por inversiones</b>	<b>(1.307.222)</b>	<b>(1.024.877)</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	(1.278.798)	(989.286)
b) Inmovilizado intangible	(18.177)	(16.985)
c) Inmovilizado material	(4.709)	(18.606)
d) Otros activos financieros	(5.538)	-
<b>7. Cobros por desinversiones</b>	<b>611.281</b>	<b>406.653</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	611.281	406.653
<b>8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (6+7)</b>	<b>(695.941)</b>	<b>(618.224)</b>
<b>C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>		
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	-	<b>226</b>
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	226
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>954.704</b>	<b>(39.882)</b>
a) Emisión	1.454.117	850.000
1. Deudas con entidades de crédito	840.000	850.000
2. Deudas con empresas del Grupo y asociadas	614.117	-
b) Devolución y amortización de	(499.413)	(889.882)
1. Deudas con entidades de crédito	(249.413)	(776.032)
2. Deudas con empresas del Grupo y asociadas	(250.000)	(113.850)
<b>11. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (9+10)</b>	<b>954.704</b>	<b>(39.656)</b>
<b>D) Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	(541)	221
<b>E) Aumento/Disminución neta efectivo equivalente</b>	<b>303.416</b>	<b>(642.328)</b>
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	331.513	973.841
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	634.929	331.513

## **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 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 2024, 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. Durante el ejercicio 2023, la Sociedad constituyó 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 y Movilidad Sostenible, la dirección estratégica, evaluación y control de los resultados de su actividad, y a través de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, la propuesta de establecimiento, y su control y seguimiento, de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril, así como de los correspondientes contratos y la ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.

*iv) Régimen presupuestario*

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 2024 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 2024 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 2024 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 2024 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 2024, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de las cuentas anuales del ejercicio 2023 aprobadas por el Consejo de Administración el 24 de septiembre de 2024.

Error contable

Durante el ejercicio 2023 RENFE-Operadora no registró la reversión del deterioro de los créditos de las sociedades de integración, en el ejercicio 2024 se ha procedido al registro de la reversión derivada de los deterioros y se han modificado los saldos del ejercicio anterior.

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

- Créditos a terceros
- Deterioro y pérdidas (Cuenta de pérdidas y ganancias)

Las correcciones efectuadas en las cifras comparativas del ejercicio 2023 son las siguientes:

Corrección en Balance	Miles de euros
Créditos a terceros	1.962
Deterioro y pérdidas	(1.962)

En el Estado Total de Cambios en el Patrimonio Neto así como en el Estado de Flujos de Efectivo el ajuste por error contable se ha efectuado en el ejercicio 2024, habiéndose introducido en los saldos de inicio del ejercicio comparativo, así como en las conciliaciones que figuran en la nota fiscal (véase nota 20).

Cambios en criterios contables

Hasta el 31 de diciembre del 2023, RENFE-Operadora siguió el criterio de registrar todas las operaciones relacionadas con EUROFIMA atendiendo a su naturaleza de Deudas con entidades de crédito. En base a la apreciación de la IGAE de registrar estas operaciones prevaleciendo su condición de empresa del grupo por lo que durante el ejercicio se han reclasificado los saldos con EUROFIMA a Deudas con el grupo.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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

Deudas con entidades de crédito a largo plazo	
Deudas empresas grupo y asociadas a largo plazo	
Deudas con entidades de crédito a corto plazo	
Deudas empresas grupo y asociadas a corto plazo	
Ingresos financieros de valores negociables de empresas del grupo y asociadas	
Gastos financieros por deudas con empresas del grupo y asociadas	
Gastos financieros por deudas con terceros	
Corrección en Balance	Miles de euros
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	(1.434.100)
Deudas empresas grupo y asociadas a largo plazo	1.434.100
Deudas con entidades de crédito a corto plazo	(252.287)
Deudas con empresas grupo y asociadas a corto plazo	252.287
Ingresos financieros de valores negociables de empresas del grupo y asociadas	1.374
Gastos financieros por deudas con empresas del grupo y asociadas	(9.214)
Gastos financieros por deudas con terceros	7.840

Por otra parte, se ha modificado el periodo medio de pago del ejercicio 2023 tras un error detectado en el mismo con posterioridad a la formulación de las Cuentas anuales de dicho ejercicio de la Entidad. En dichas Cuentas formuladas figuró lo siguiente:

	<u>2023</u>
Periodo medio de pago a proveedores	53,85
Ratio de las operaciones pagadas	56,09
Ratio de las operaciones pendientes de pago	38,00
	<hr/>
Total pagos realizados	188.932
Total pagos pendientes	26.635

Y en cuanto a 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, figuró lo siguiente:

2023			
Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
Miles de euros	Número	% sobre el total de pagos	% sobre total de facturas
142.726	8.139	75,50%	67,50%

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Esta información se ha corregido en las presentes Cuentas Anuales, donde figura:

	2023
Periodo medio de pago a proveedores	49,50
Ratio de las operaciones pagadas	51,12
Ratio de las operaciones pendientes de pago	38,00
	Total pagos realizados
	188.932
	Total pagos pendientes
	26.635

2023

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
Miles de euros	Número	% sobre el total de pagos	% sobre total de facturas
141.008	8.085	74,6%	67,0%

### 3. Aplicación de Resultados

La aplicación de las pérdidas del ejercicio 2023 de la Entidad por importe de 15.995.821,15 euros, se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto.

La propuesta de distribución del beneficio del ejercicio 2024 de la Entidad, que asciende a 10.852.062,44 euros, a presentar para su aprobación al Consejo de Administración es su traspaso a Resultados 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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

## ➤ 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

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- 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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

- 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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- 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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

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 2024 de 3,08% (2,88% para el ejercicio 2023), 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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- 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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

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

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

(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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- 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.
- 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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**5. Inmovilizado Intangible**

La composición y el movimiento del ejercicio 2024 relativo a este epígrafe de balance han sido los siguientes:

	Miles de euros		
	Saldo Inicial	Altas y Trasposos	Saldo Final
Coste			
Concesiones y licencias	17	-	17
Aplicaciones informáticas	124.231	11.007	135.238
Otro inmovilizado intangible	2.212	857	3.069
	<u>126.460</u>	<u>11.864</u>	<u>138.324</u>
Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos	6.986	7.060	14.046
	<u>133.446</u>	<u>18.924</u>	<u>152.370</u>
Total Coste			
Amortización acumulada			
Concesiones y licencias	(17)	-	(17)
Aplicaciones informáticas	(96.258)	(11.084)	(107.342)
Otro inmovilizado intangible	(529)	(321)	(850)
Total Amortización Acumulada	<u>(96.804)</u>	<u>(11.405)</u>	<u>(108.209)</u>
Valor Neto Contable	<u>36.642</u>	<u>7.519</u>	<u>44.161</u>

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

En la columna de Altas y Trasposos figura en el ejercicio 2024, en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas”, un coste por la recepción de activos finales de 11.007 miles de euros. Las principales altas corresponden a licencias de software, principalmente para ciberseguridad o, en otros casos, para aplicaciones que forman parte de los sistemas de gestión corporativos. También hay que destacar entre las altas las de software adquirido para los ordenadores centrales y las de los desarrollos para incorporar nuevas funcionalidades a la plataforma DÓCÓ, a la que se le han incorporado nuevas funcionalidades. El resto de las altas corresponden, fundamentalmente, a la recepción de nuevas funcionalidades desarrolladas para los sistemas de gestión corporativos.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Las altas de coste que figuran en 2024 en el epígrafe de “Otro Inmovilizado Intangible”, corresponden a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio. Éstos, en su mayoría, pertenecen 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. El resto de los gastos activados, con un importe poco relevante dentro del total de este epígrafe, corresponden al proyecto denominado “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria” y al proyecto “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL”, que 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. 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 2024 asciende a 23.015 miles de euros (de ellos, 327 miles corresponden a trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado). Aparte de los 857 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 los sistemas de gestión corporativos, entre ellos, 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 4.091 miles de euros al Inmovilizado Material, correspondientes a elementos de hardware incluidos en proyectos de inversiones de software. Finalmente, el saldo existente al cierre del ejercicio 2024 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 2023 se efectuaron altas de activos finales en el epígrafe de “Aplicaciones informáticas” por un coste total de 15.420 miles de euros. De ese importe, las altas más destacadas correspondieron a la plataforma DÓCÓ, a la que se le han incorporado nuevas funcionalidades, a software para los ordenadores centrales, así como a la adquisición de licencias de software, principalmente relacionadas con la ciberseguridad. El resto de las altas correspondieron, fundamentalmente, a la recepción de nuevas aplicaciones y de nuevas funcionalidades desarrolladas para los sistemas de gestión corporativos.

En el epígrafe de “Otro inmovilizado Intangible”, los 698 miles de euros de las altas registradas en 2023 pertenecían a gastos de Investigación activables incurridos en el ejercicio, de los cuales algo más de la mitad del importe de los gastos activados correspondieron al denominado “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria”. El resto de los gastos activados de Investigación, correspondientes al proyecto “Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications – FCH2RAIL”, con un importe poco significativo en dicho año, y al proyecto European Rail’s Joint Undertaking (ERJU) de ayudas de la UE a la innovación en el sector ferroviario.

La inversión realizada en 2023 en Inmovilizado Intangible ascendió a 20.940 miles de euros (de ellos, 245 miles correspondían a trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado), que se destinó, además de a los gastos de Investigación activables, al desarrollo de aplicaciones informáticas y a la adquisición de licencias de software, principalmente a las indicadas en relación con las altas de coste de activos finales, además de a otras, entre las que destacaban 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 efectuó 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. Por último, el saldo existente en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos al cierre de dicho ejercicio 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 2024 como en el 2023 no se han registrado bajas en el Inmovilizado Intangible.

El importe que figura en Altas y Traspasos en Amortización Acumulada, tanto en el ejercicio 2024 como en el 2023, corresponde a la dotación de amortización del ejercicio.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El coste de los elementos de inmovilizado intangible que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2024 asciende a 79.143 miles de euros, que corresponden fundamentalmente a aplicaciones informáticas. A 31 de diciembre de 2023 esta cifra ascendía a 53.706 miles de euros.

**6. Inmovilizado Material**

La composición y el movimiento habido en las cuentas incluidas en el Inmovilizado material en el ejercicio 2024 han sido los siguientes:

	Miles de euros			
	Saldo Inicial	Altas y Traspasos	Bajas	Saldo Final
Coste				
Terrenos	907	8	(11)	904
Edificios y construcciones	61.902	15.243	(13.345)	63.800
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	55	-	-	55
- Equipos procesos de información	75.353	2.662	-	78.015
- Vehículos	218	-	-	218
- Resto	37.414	2.543	(3.110)	36.847
	175.849	20.456	(16.466)	179.839
Inmovilizado Material en Curso y Anticipos	3.752	6.727	-	10.479
Total Coste	179.601	27.183	(16.466)	190.318
Amortización acumulada				
Edificios y construcciones	(37.749)	(1.725)	8.990	(30.484)
Otras Inmovilizaciones materiales				
- Maquinaria	(48)	(2)	-	(50)
- Equipos procesos de información	(64.303)	(3.950)	-	(68.253)
- Vehículos	(216)	-	-	(216)
- Resto	(28.678)	(1.167)	2.956	(26.889)
Total Amortización Acumulada	(130.994)	(6.844)	11.946	(125.892)
Valor Neto Contable	48.607	20.339	(4.520)	64.426

## 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 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
<b>Total Coste</b>	<b>177.334</b>	<b>3.904</b>	<b>(1.637)</b>	<b>179.601</b>
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)
<b>Total Amortización Acumulada</b>	<b>(126.523)</b>	<b>(6.108)</b>	<b>1.637</b>	<b>(130.994)</b>
<b>Valor Neto Contable</b>	<b>50.811</b>	<b>(2.204)</b>	<b>-</b>	<b>48.607</b>

## a) Coste

En la columna de Altas y Traspasos, en el ejercicio 2024, figura un importe total de altas de activos finales de 20.456 miles de euros. De éstas, lo más significativo es que en el epígrafe de Edificios y Construcciones se incluye un importe de 14.706 miles de euros correspondiente al valor estimado del derecho al uso de los espacios de los recintos de oficinas de Caracolas y Fuencarral, en Madrid, sin pago de contraprestación alguna a Crea Madrid Nuevo Norte, a quien se ha efectuado la venta de éstos al estar incluidos en la operación de desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral para la prolongación del Paseo de la Castellana (véase nota 6 e). El citado derecho, recogido en la escritura de compraventa, tiene una duración de cuatro años desde la fecha de ésta, realizada el 19 de diciembre de 2024, habiéndose registrado como contrapartida una subvención de capital (véase nota 14).

Casi la totalidad del resto de las altas del ejercicio tienen su origen en inversiones realizadas en el Inmovilizado Material, incluyendo 4.091 miles de euros que se han traspasado desde el Inmovilizado Intangible en Curso, procedentes de inversiones de dicha naturaleza que incluían hardware. Así, continuando con el epígrafe de Edificios y construcciones, las altas restantes corresponden a obras realizadas en edificios, entre las que destacan las de los centros de formación de Zaragoza y de Málaga. No obstante, las altas procedentes de inversiones más significativas son las registradas en el epígrafe de “Equipos para procesos de información”, principalmente la adquisición de ordenadores centrales Mainframe y el aumento de su capacidad de almacenamiento, así como diversas actuaciones correspondientes al centro de proceso de datos de respaldo, y las registradas en el epígrafe de Resto, que corresponden fundamentalmente a la instalación de redes LAN de comunicaciones.

Por último, las altas del epígrafe de Terrenos corresponden a la afloración por un total de 2 miles de euros, con contrapartida a Patrimonio Neto de la Entidad, del terreno de varios de los inmuebles de la Red Nacional de los

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Ferrocarriles Españoles (RENFE) que le fueron asignados a RENFE-Operadora en virtud del Anexo IV.1 de la Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre. Dichos terrenos no figuraban en el Inventario de Inmovilizado de RENFE en el momento de la segregación y han sido registrados en el de RENFE-Operadora, una vez obtenido su coste histórico de adquisición. El resto del importe de altas de este epígrafe corresponde a los costes registrales de algunos de estos terrenos.

El importe total de la inversión en Inmovilizado Material realizada por la Entidad en el ejercicio 2024 asciende a 5.469 miles de euros. Ésta corresponde, principalmente, a la adquisición de equipos informáticos, entre la que destacan los destinados al almacenamiento en entornos IBM y OPEN, así como a la realización de obras en centros de formación y oficinas. Parte de dicha inversión forma parte de las altas antes indicadas que se han registrado en el ejercicio, si bien otra forma parte del saldo existente al cierre del ejercicio 2024 en Inmovilizado Intangible en Curso y Anticipos, correspondiente a proyectos que no habían quedado finalizados en esa fecha. Asimismo, en dicho saldo también se incluyen 2.915 miles de euros que corresponden a la entrega a cuenta de obra futura por el citado valor, obtenida como parte de la contraprestación por la venta, realizada a la sociedad Crea Madrid Nuevo Norte en el ejercicio, de los terrenos y aprovechamientos urbanísticos de los recintos de oficinas de Caracolas y Fuencarral, dentro de la operación para el desarrollo urbanístico de la prolongación del Paseo de la Castellana en Madrid (véase nota 6 e).

En el ejercicio 2023, el importe total de altas de activos finales ascendió a 4.560 miles de euros (12 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”, se distribuyeron entre la adquisición de ordenadores centrales Mainframe y el aumento de su capacidad de almacenamiento, diversas actuaciones correspondientes al centro de proceso de datos de respaldo, así como otras para dotar de equipamiento y aumentar la capacidad de almacenamiento de en los centros de proceso de datos (CPDs). En el epígrafe de Edificios y Construcciones, gran parte del importe de altas correspondió a las obras para la adecuación y mejora del Palacio de Fernán Núñez; el resto del importe correspondía, 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 espacios de edificios. Finalmente, en el epígrafe “Resto” la mayor parte del importe de las altas registradas correspondía 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.

La inversión total realizada en 2023 por la Entidad en Inmovilizado Material ascendió a 3.892 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 entre el resto de la inversión realizada era de destacar la destinada 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, 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 3columna Altas y Traspasos de Amortización Acumulada en el ejercicio 2024, 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	
	2024	2023
Construcciones	7.545	7.213
Otro inmovilizado material	81.431	79.931
	88.976	87.144

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

## c) Bajas y enajenaciones

En la columna Bajas, en el ejercicio 2024, el valor neto contable que figura en la misma asciende a 4.520 miles de euros, que corresponde al del total de las bajas de elementos del Inmovilizado Material realizadas en el ejercicio. Entre ellas, es de destacar la venta, realizada a la sociedad Crea Madrid Nuevo Norte, de los terrenos y aprovechamientos urbanísticos de los recintos de oficinas de Caracolas y Fuencarral, dentro de la operación para el desarrollo urbanístico de la prolongación del Paseo de la Castellana en Madrid (véase nota 6 e). Con motivo de dicha venta, se ha efectuado la baja de los respectivos terrenos, edificios y de ciertas instalaciones de los mismos con un valor neto de 4.282 miles de euros, habiendo generado la operación un beneficio para la Entidad de 59.843 miles de euros.

También se ha producido la baja del edificio de servicios y del terreno donde se asentaba, ubicado en la calle Méndez Álvaro de Madrid, propiedad de la Entidad, motivada por la expropiación del mismo por Adif con objeto de la construcción de la estación pasante incluida en el proyecto del nuevo complejo ferroviario de Madrid Puerta de Atocha-Almudena Grandes. Los respectivos activos tenían un valor neto contable en el momento de su baja de 236 miles de euros, habiendo generado la operación, de acuerdo con el justí una pérdida para la Entidad de 38 miles de euros.

Finalmente, en 2024 también se han registrado bajas por retiro de activos que han quedado fuera de uso por un valor contable de 2 miles de euros, correspondientes a dos simuladores de conducción que ya habían dejado de prestar servicio tras ser sustituidos por otros de nueva generación, así como a diversos elementos de mobiliario e instalaciones.

En el ejercicio 2023, las bajas registradas en el epígrafe de Equipos para procesos de información correspondían a la venta de ordenadores centrales Mainframe que habían quedado obsoletos, cuyo valor neto contable era igual a cero y que generaron un beneficio de 230 miles de euros. También se registró la baja de seis vehículos que fueron objeto de desguace, si bien el valor neto contable de todos estos activos era igual a cero y no generó efecto en la cuenta de resultados.

## d) Detalles de principales grupos de activos

El detalle de los principales grupos de activos en el ejercicio 2024 es el siguiente:

Principales grupos de inmovilizado material	Miles de euros			
	Coste	Amortización Acumulada	Valor Neto	Dotaciones de Amortización
Edificios Administrativos	55.528	(23.789)	31.739	(1.525)
Edificios para Centros de Formación	308	(190)	118	(94)
Edificios en Recintos de Talleres	4.993	(4.443)	550	(66)
Otras Instalaciones Industriales y Comerciales	9.404	(6.455)	2.949	(469)
Circuitos Cerrados de Televisión (CCTV)	2.648	(2.528)	120	(27)
Redes y Comunicaciones	6.070	(2.869)	3.201	(268)
Grandes Equipos Informáticos y Servidores	67.854	(60.967)	6.887	(2.639)

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Por su parte, en el ejercicio 2023 el detalle de los principales grupos de activos era el siguiente:

Principales grupos de inmovilizado material	Miles de euros			
	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)

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.

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 m<sup>2</sup> construidos y 84.027 m<sup>2</sup> 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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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 éstas 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, actualmente Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Madrid, sector privado y los firmantes del documento de Modificación) marcos de colaboración y coordinación en actuaciones como la construcción de infraestructuras singulares, entre las que destaca la construcción de la losa para el cubrimiento de las infraestructuras ferroviarias.

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

En el documento suscrito, se 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 m<sup>2</sup> a 58.590 m<sup>2</sup>, 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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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 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 28 de noviembre de 2024 para ampliar el plazo hasta el 31 de diciembre de 2024.

En 2024, una vez finalizado el proceso de registro de las fincas y de los aprovechamientos, como consecuencia también de una más exacta planimetría, se ha comprobado que debían ser actualizados los porcentajes de reparto aprobados en 2020, resultando del cálculo unos nuevos porcentajes del 76,751% para RENFE-Operadora y del 23,249% para Renfe Ingeniería y Mantenimiento ( como distribución dentro de las sociedades de Grupo Renfe del 8,103% total de éste en la operación ), que fueron aprobados por el Consejo de Administración.

Finalmente, el 19 de diciembre de 2024 se ha efectuado la firma, por parte de Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Renfe Ingeniería y Mantenimiento y Crea Madrid Nuevo Norte, de la escritura pública de venta de los respectivos terrenos y aprovechamientos a esta última, siendo el importe de venta que ha correspondido a la Entidad un total de 64.125 miles de euros, distribuido entre un pago monetario de 61.210 miles de euros (véase nota 10), a percibir, 13.487 mil euros como pago inicial y los restantes 47.723 miles de euros, según un calendario de pagos, en veinte años (más un total de 16.247 miles de euros de intereses por el aplazamiento del pago), y un pago en especie, consistente en la entrega de parcelas urbanizadas con uso de vivienda sujeto a régimen de protección pública, por un valor de 2.915 miles de euros. Además, se ha otorgado a la Entidad el derecho al uso de los espacios de los recintos de oficinas de Caracolas y Fuencarral, objeto de la venta, sin pago de contraprestación alguna a Crea Madrid Nuevo Norte, durante un plazo máximo de cuatro años desde la fecha de ésta. El valor de éste se ha estimado en 14.706 miles de euros, habiéndose registrado en el Inmovilizado Material (véase nota 6a) con contrapartida a una subvención de capital (véase nota 14).

## 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.

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

(d) Riesgo de tipo 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 2024 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Entidad del total de los préstamos tomados suponen un 88% (81% en 2023).

**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	
	2024	2023
Empresas del grupo		
- Participaciones	3.013.975	3.013.975
	<u>3.013.975</u>	<u>3.013.975</u>
Empresas asociadas		
- Participaciones	57.064	57.064
- Desembolsos pendientes	(51.290)	(51.290)
	<u>5.774</u>	<u>5.774</u>
Total	<u>3.019.749</u>	<u>3.019.749</u>

Este mismo detalle de las inversiones referido al 2023 fue 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
	<u>3.005.322</u>	<u>9.097</u>	<u>(444)</u>	<u>3.013.975</u>
Empresas asociadas				
- Participaciones	55.464	1.600	-	57.064
- Desembolsos pendientes	(51.290)	-	-	(51.290)
	<u>4.174</u>	<u>1.600</u>	<u>-</u>	<u>5.774</u>
Empresas multigrupo				
- Participaciones	7.592	-	(7.592)	-
Total	<u>3.017.088</u>	<u>10.697</u>	<u>(8.036)</u>	<u>3.019.749</u>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La información relativa a las sociedades participadas en el ejercicio 2024 es como sigue:

Nombre	Actividad	Miles de euros					
		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%	1.831.206	36.402	5.418	2.373.549	-
RENFE MERCANCÍAS S.M.E, S.A. (0)	(A)	100%	(23.176)	(31.461)	(32.161)	376.882	-
RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, S.M.E, S.A. (0)	(C)	100%	108.460	(4.179)	2.517	188.966	-
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.M.E, S.A. (0)	(E)	100%	81.854	4.824	4.682	65.481	-
RENFE PROYECTOS INTERNACIONALES S.M.E, S.A. (0)	(A)	100%	8.150	3.196	(853)	9.097	-
Total empresas del grupo						3.013.975	-
<u>Empresas asociadas:</u>							
EUROFIMA (1)	(D)	5,22%	1.587.770	32.792	32.792	55.448	(51.290)
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM) (0)	(F)	26,90%	60	391	-	16	-
Imotion Analytics, S.L(0)	(B)	20%	2.009	112	108	1.600	-
Total empresas asociadas						57.064	(51.290)
Total empresas grupo, multigrupo y asociadas						3.071.039	(51.290)

(0) Datos del ejercicio 2024 sin auditar

(1) Cuentas anuales del ejercicio 2024 auditadas

(A) Transporte ferroviario.

(B) Comercialización productos y consultoría informática.

(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 2023 fue como sigue:

Nombre	Actividad	Miles de euros					
		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%	1.896.145	(34.230)	(65.012)	2.373.549	-
RENFE MERCANCÍAS S.M.E, S.A. (1)	(A)	100%	12.918	(31.556)	(36.094)	376.882	-
RENFE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO, S.M.E, S.A. (1)	(C)	100%	120.633	(21.447)	(12.173)	188.966	-
RENFE ALQUILER DE MATERIAL FERROVIARIO S.M.E, S.A. (1)	(E)	100%	77.848	4.219	4.006	65.481	-
RENFE PROYECTOS INTERNACIONALES S.M.E, S.A. (1)	(A)	100%	9.097	(377)	(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)
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A. (CEAVMM) (2)	(F)	26,90%	60	473	-	16	-
Imotion Analytics, S.L(1)	(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

(1) Cuentas anuales del ejercicio 2023 auditadas

(A) Transporte ferroviario.

(B) Comercialización productos y consultoría informática.

(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 dio 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 entregó 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 dió de alta la participación de un 20% en Imotion Analytics, S.L. por importe de 1.600 miles de euros.

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 2024 y 2023 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 115.359 miles de euros (117.253 miles de euros en 2023).

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	
	2024	2023
Patrimonio neto	1.620.562	1.591.392
Beneficio del ejercicio	32.792	27.586

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	
	2024	2023	2024	2023
Préstamos y partidas a cobrar				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (nota 11)	5.333	6.020	308.385	280.744
Créditos y otras cuentas a cobrar	6.070.358	5.548.989	952.977	753.311
Otros activos financieros	851	794	35.087	36.374
Activos financieros a coste				
Instrumentos de Patrimonio				
Inversiones financieras empresas del grupo y asociadas	3.019.749	3.019.749	-	-
Inversiones financieras a largo plazo	946	606	-	-
<b>Total</b>	<b>9.097.237</b>	<b>8.576.158</b>	<b>1.296.449</b>	<b>1.070.429</b>

## 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	
	2024	2023
Ingresos financieros aplicando el método de coste amortizado (1 y 2)	100.423	77.375
<b>Total Ganancias/Pérdidas netas</b>	<b>100.423</b>	<b>77.375</b>

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

(2) Se incluyen los intereses negativos devengados por préstamos de Eurofima, por importe de 1.346 miles de euros (1.374 miles de euros en 2023). Este cambio de criterio contable se ha hecho siguiendo la recomendación de la IGAE en su informe (IRCI) de 2023 para el plan de auditoría de 2024.

## 10. Inversiones financieras

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2024	2023	2024	2023
Instrumentos de patrimonio	946	606	-	-
Créditos a terceros	122.732	203.977	122.830	4.675
Otros activos financieros	851	794	16.795	105
<b>Total Inversiones financieras</b>	<b>124.529</b>	<b>205.377</b>	<b>139.625</b>	<b>4.780</b>

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

	Miles de euros			
	2024		2023	
	Coste	Deterioro	Coste	Deterioro
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A.	598	-	598	-
Gijón al Norte, S.A.	-	-	76	(76)
León Alta Velocidad 2003, S.A.	-	-	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)
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	-
Fusio D'arts Technology, S.L (VISUALFY)	340	-	-	-
<b>Total</b>	<b>6.696</b>	<b>(5.750)</b>	<b>6.583</b>	<b>(5.977)</b>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La participación en estas sociedades es inferior al 20%.

Durante el ejercicio 2024, se ha dado de baja por liquidación la participación de León Alta Velocidad 2003, S.A. y, por otro lado, se han vendido las participaciones de Gijón al Norte, S.A. y Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A, todas ellas se encontraban totalmente deterioradas.

En el ejercicio 2024 se ha adquirido la participación de Fusio D'arts Technology, S.L (VISUALFY) por importe de 340 miles de euros.

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 cero miles de euros (1.103 miles de euros en 2023) y a Adif AV un importe neto de cero miles de euros (2.803 miles de euros en 2023). En el activo corriente, los saldos corresponden a Adif por un importe de 1.144 miles de euros (1.144 miles de euros en 2023) y a Adif AV un importe de 2.937 miles de euros (2.660 miles de euros en 2023).

Además, se incluyen 47.723 miles de euros del pago aplazado de la venta de terrenos objeto de la operación Chamartín con Crea Madrid Nuevo Norte (véase nota 6.e),

En otros activos corrientes se presenta el saldo por importe de 13.488 miles de euros de la “cuenta de depósito en garantía (escrow)”, en virtud del acuerdo alcanzado entre los vendedores y el comprador para el ingreso del precio pactado al contado por la venta de los terrenos objeto de la operación Chamartín (véase nota 6.e). Este activo se compensa por este mismo importe en el epígrafe de fianzas y garantías recibidas de otros pasivos financieros (véase nota 17).

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

Sociedad	2024		2023	
	Crédito	Deterioro	Crédito	Deterioro
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	21.302	3.075	21.302	3.142
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	271	-	271	207
León Alta Velocidad 2003, S.A.	-	-	659	659
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	58.862	36.101	58.862	36.876
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	24.438	15.038	24.438	14.903
Gijón al Norte, S.A.	5.272	-	5.272	-
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	29.696	26.344	29.696	884
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	138.743	19.875	130.579	14.337
	<u>278.584</u>	<u>100.433</u>	<u>271.079</u>	<u>71.008</u>

En 2024 se han hecho desembolsos por préstamos participativos por importe de 5.538 miles de euros (4.126 miles de euros en 2023) a Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. No se han hecho aportaciones (196 miles de euros en 2023) a Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte S.A. Y se han traspasado a corto plazo préstamos de Valladolid Alta Velocidad 2003 por importe de 103.143 miles de euros.

Asimismo, se han registrado intereses por importe de 2.627 miles de euros (2.553 miles de euros en 2023) a Valladolid Alta Velocidad, que se abonarán una vez se obtengan ingresos por la venta de los terrenos de esta sociedad. Por otra parte, se han registrado intereses de 1.066 miles de euros por la sociedad de Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A. y 18 miles de euros por Gijón al Norte, S.A.

## 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 2024, cuyo efecto en la cuenta de resultados se refleja en la nota 25, es el siguiente:

Sociedad	Miles de euros				
	2024				
	Saldo Inicial	Altas	Trasposos	Reversiones	Saldo Final
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	3.142	-		(67)	3.075
Alta Velocidad de Alicante Nodo Transporte, S.A.	207	-		(207)	-
León Alta Velocidad 2003, S.A.	659	-		(659)	-
Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	36.876	-		(775)	36.101
Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A.	14.903	135		-	15.038
Barcelona Sagrera A.V., S.A.	884	25.460		-	26.344
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	14.337	260	5.278	-	19.875
	71.008	25.855	5.278	(3.461)	100.433

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	Trasposos	Reversiones	Saldo Final
Valencia Parque Central A.V. 2003, S.A.	4.018	-	-	(876)	3.142
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	-	-	(1.086)	884
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	10.210	3.544	583	-	14.337
	61.448	10.939	583	(1.962)	71.008

De acuerdo con lo indicado en la Nota 2.c), durante el ejercicio 2023 RENFE-Operadora no registró la reversión del deterioro de los créditos de las sociedades de integración, en el ejercicio 2024 se ha procedido al registro de la reversión derivada de los deterioros y se han modificado los saldos del ejercicio anterior.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**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	
	2024	2023
Cientes por ventas y prestaciones de servicios:		
Cientes por servicios	167.854	157.364
	<u>167.854</u>	<u>157.364</u>
Correcciones valorativas:		
Provisión por deterioro de clientes	(10.548)	(1.018)
	<u>(10.548)</u>	<u>(1.018)</u>
Total Cientes por ventas y prestaciones de servicios	157.306	156.346
Cientes empresas grupo y asociadas (nota 26)		
Cientes empresas grupo y asociadas por servicios y concesiones	149.359	122.373
	<u>149.359</u>	<u>122.373</u>
Total Cientes empresas grupo y asociadas	149.359	122.373
Personal	144	138
Deudores varios	1.576	1.887
Activo por impuesto corriente (nota 20)	1.633	2.097
Otros créditos con Administraciones Públicas (nota 20)	134.249	136.230
	<u>134.249</u>	<u>136.230</u>
Total Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar:	<u>444.267</u>	<u>419.071</u>

a) Cientes por servicios

En el ejercicio 2024, el principal saldo recogido en este epígrafe corresponde a los derechos de cobro pendientes de facturar a Saudi Railways Organization por importe de 143.886 miles de euros (138.960 miles de euros en 2023). Conforme a la consulta de la ONC de 2023 (véase nota 4 m)), la deuda se presenta diferenciando los registros en moneda saudí y en euros. Los saldos en moneda saudí (SAR) tienen saldo acreedor en 2024 y 2023 por lo que se presentan 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 9.426 miles de euros (9.086 miles de euros en 2023) que ha sido deteriorado en 2024.

Asimismo, también se recoge la deuda de Adif por importe de 2.953 miles de euros por alquileres, mantenimiento y servicios (2.276 miles de euros en 2023), 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 2023, se encuentra deteriorada y se ha cancelado en marzo de 2025.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

b) Correcciones valorativas

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

	Miles de euros	
	2024	2023
Saldo inicial a 1 de enero	(1.018)	(1.729)
Dotaciones	(9.530)	(2)
Aplicaciones	-	713
Saldo final a 31 de diciembre	<u>(10.548)</u>	<u>(1.018)</u>

Las correcciones valorativas del ejercicio 2024, al igual que en 2023, se corresponden con ventas y prestaciones de servicios.

En cuanto a las dotaciones, el importe más significativo por 9.426 miles de euros corresponde a deudas del proyecto Texas.

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

c) Deudores varios

Este epígrafe los intereses de cuentas corrientes devengados en 2024 abonados en 2025 por importe de 1.249 miles de euros (688 miles de euros los devengados en 2023 abonados en 2024), así como 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.

En 2023, presentaba el traspaso a corto plazo de subvenciones pendientes de cobro por importe de 866 miles de euros.

**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	
	2024	2023
Tesorería		
Caja	97	112
Bancos c/c	224.714	231.369
	<u>224.811</u>	<u>231.481</u>
Otros activos líquidos equivalentes		
Principal	410.000	100.000
Intereses	118	32
	<u>410.118</u>	<u>100.032</u>
Total	<u>634.929</u>	<u>331.513</u>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En Bancos c/c están depositados 51.601 miles de CZK, (2.049 miles de euros al tipo de cambio de cierre (2.087 miles de euros en 2023)), que se encuentran comprometidos al pago contingente que finalmente resulte de la inversión en la participación de Leo Express A.S.

En 2024 la Entidad presenta un saldo 410.118 miles de euros (100.032 miles de euros en 2023) 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.

**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	
	2024	2023
Saldo a 1 de enero	397	290
Subvenciones concedidas en el ejercicio	15.163	231
Bajas subvenciones	(180)	-
Trasposos a la cuenta de pérdidas y ganancias	(467)	(88)
Efecto impositivo	(3.629)	(36)
Saldo a 31 de diciembre	11.284	397

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2024, el importe de 15.163 miles de euros de altas de subvenciones recoge por un lado, la subvención asociada a los derechos de uso de espacios incluidos en la operación para el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral por importe de 14.706 miles de euros (véase nota 6 e.) y por otro lado, las subvenciones correspondientes a gastos de investigación activables incurridos en el ejercicio para la realización de los siguientes proyectos: para desarrollar un tren eléctrico + hidrógeno “*Fuel Cell Hybrid PowerPack for Rail Applications (FCH2RAIL)*” y 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.

El importe de bajas de subvenciones en el ejercicio 2024 por importe de 180 miles de euros se corresponde con la regularización de la subvención asociada al proyecto un “Estudio demostrativo de la infraestructura asociada a una solución innovadora de tracción con gas natural licuado (GNL) en la explotación ferroviaria” tras la evaluación final por el organismo concedente.

Al cierre del ejercicio 2024, la Entidad tiene un crédito a largo plazo, dentro del epígrafe Deudores a largo plazo por subvenciones concedidas, por importe de 5.333 miles de euros (6.020 miles de euros en 2023) y un crédito a corto plazo por importe de cero miles de euros (866 miles de euros en 2023) (véase nota 17).

**15. Provisiones y contingencias**a) Provisiones

El movimiento de este capítulo durante el ejercicio 2024 es el siguiente:

	Miles de euros							
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Trasposos CP	Traspaso de personal entre sociedades	Saldo Final
<b>Provisiones a largo plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones al personal								
- Premios de permanencia	1.504	614	-	(40)	72	(174)	(13)	1.963
- Indemnización por fallecimiento	50	1	-	-	-	(1)	-	50
- Reclamaciones Laborales	1.298	46	-	(563)	-	(52)	15	744
- Plan Jubilaciones Parciales	289	259	-	-	2	(415)	-	135
Por compromiso con terceros	21.025	-	(5.278)	(12)	-	-	-	15.735
Otras responsab.Medioambientales	-	-	-	-	-	-	-	-
Otras Responsabilidades Litigios	32.548	32	-	(3)	-	1	-	32.578
<b>Total</b>	<b>56.714</b>	<b>952</b>	<b>(5.278)</b>	<b>(618)</b>	<b>74</b>	<b>(641)</b>	<b>2</b>	<b>51.205</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>								
Obligaciones por prestaciones al personal								
- Premios de permanencia	163	-	(145)	-	-	174	-	192
- Indemnización por fallecimiento	2	-	(1)	-	-	1	-	2
- Fondo Planes Empresa	1.057	1.164	(1.000)	(57)	-	-	-	1.164
- Reclamaciones Laborales	489	-	(43)	-	-	52	-	498
- Fondo de Colaboración	-	-	-	-	-	-	-	-
- Fondos de ayudas sociales	2	487	(489)	-	-	-	-	-
- Plan Jubilaciones parciales	458	-	(460)	-	-	415	-	413
Otras responsabilidades Medioambientales	-	-	-	-	-	-	-	-
Otras Provisiones	5	-	(4)	-	-	(1)	-	-
<b>Total</b>	<b>2.176</b>	<b>1.651</b>	<b>(2.142)</b>	<b>(57)</b>	<b>-</b>	<b>641</b>	<b>-</b>	<b>2.269</b>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento durante el ejercicio 2023 fue el siguiente:

	Miles de euros							Saldo Final
	Saldo Inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Excesos	Actualización Financiera	Trasposos CP	Traspaso personal entre sociedades y otros	
<b>Provisiones a largo plazo</b>								
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
<b>Total</b>	<b>56.724</b>	<b>1.187</b>	<b>(583)</b>	<b>(331)</b>	<b>56</b>	<b>(349)</b>	<b>10</b>	<b>56.714</b>
<b>Provisiones a corto plazo</b>								
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
<b>Total</b>	<b>7.344</b>	<b>1.631</b>	<b>(7.073)</b>	<b>(82)</b>	<b>-</b>	<b>349</b>	<b>7</b>	<b>2.176</b>

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 2024 el valor actual de la estimación de los compromisos de la Entidad en relación con el Plan de Desvinculaciones 2025 (véase nota 4 k)). A 31 de diciembre de 2023 se recogía el correspondiente al Plan de Desvinculaciones 2024.

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 2024 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 garanticen a futuro la cobertura de las obligaciones asumidas para los trabajadores pertenecientes a cada una de ellas el 31 de diciembre de 2024, 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 2 miles de euros (17 miles de euros en el ejercicio 2023).

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. 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). Hasta el ejercicio 2023 también recogía la de León Alta Velocidad 2003, S.A., sociedad que ha sido liquidada en el ejercicio 2024..

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El movimiento de la provisión por compromisos con terceros para el ejercicio 2024 es:

Sociedad	Miles de euros		
	Saldo inicial	Reversiones	Saldo final
León Alta Velocidad 2003, S.A.	12	12	-
Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.	21.013	5.278	15.735
	21.025	5.290	15.735

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

b) Contingencias y garantías

La Entidad tiene prestados avales bancarios relacionados con el curso normal del negocio por importe de 33.314 miles de euros para el ejercicio 2024 (19.572 miles de euros para el ejercicio 2023), 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 (4.055 miles de euros en 2023).

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 466 miles de euros (439 miles de euros en 2023).

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 16.329 miles de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2024 euros (15.382 miles de euros en 2023).

El 16 de abril de 2024 se ha cancelado el aval que se suscribió el 28 de septiembre de 2020 en USD como garantía con carácter de póliza de responsabilidad civil para los trabajos a realizar por la Entidad en Texas cuyo importe, al tipo de cambio de cierre de 2023 era de 1.357 miles de euros.

El 16 de octubre de 2024 se ha cancelado el aval en MXN suscrito el 18 de diciembre de 2020 para garantizar los trabajos a desarrollar en el proyecto Tren Maya y cuyo importe al tipo de cambio de cierre de 2023 era de 522 miles de euros.

El 1 de febrero de 2024 la Entidad ha suscrito cuatro avales en MXN para garantizar las operaciones a desarrollar en el transcurso del proyecto Operador Tempano por un importe total de 14.795 miles de euros al tipo de cambio de cierre.

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

El 20 de noviembre de 2017, se firmó el Convenio entre Adif, Adif Alta Velocidad, RENFE-Operadora, Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, que sustituyó al Convenio anterior del 6 de noviembre de 2002.

Dicho convenio prevé la aportación de 299.080 miles de euros por todos los accionistas de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. según sus porcentajes accionariales, con el fin de financiar el coste de las actuaciones que se realicen a partir del 1 de enero de 2017 de las contenidas en el convenio. Asimismo, se financiarán por los

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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
2017-2024	19.875
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 2024 la Entidad tiene aportado un importe de 19.875 miles de euros (14.337 miles de euros en 2023), de los compromisos de este Adenda modificativa (véase nota 10).

A 31 de diciembre de 2023, la Entidad tenía un compromiso de aportación con Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. por importe de 601 miles de euros en 2023, no teniendo compromisos por esta sociedad a 31 de diciembre de 2024

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 colutorio con el Grupo Deutsche Bahn), por la que se impuso una multa de 49.962 miles de euros.
- Una infracción única y continuada del artículo 2 LDC y del artículo 102 TFUE (abuso de posición de dominio), por la que se impuso una multa de 15.129 miles de euros.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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	
	2024	2023	2024	2023
Pasivos financieros a coste amortizado				
Débitos y partidas a pagar				
Deudas con entidades de crédito	4.442.296	4.075.572	502.922	273.546
Acreedores por arrendamiento financiero	-	-	-	-
Otros pasivos financieros	9.005	9.398	25.417	9.630
<b>Total</b>	<b>4.451.301</b>	<b>4.084.970</b>	<b>528.339</b>	<b>283.176</b>
Deudas con empresas del grupo y asociadas (nota 26)	1.714.100	1.434.100	1.137.948	1.007.697
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (nota 18)				
Proveedores	-	-	65.951	54.515
Proveedores empresas del grupo y asociadas (nota 26)	-	-	55.684	74.350
Otras cuentas a pagar	-	-	107.792	84.826
<b>Total Acreedores y otras cuentas a pagar</b>	<b>1.714.100</b>	<b>1.434.100</b>	<b>229.427</b>	<b>213.691</b>
<b>Total Pasivos financieros</b>	<b>6.165.401</b>	<b>5.519.070</b>	<b>1.895.714</b>	<b>1.504.564</b>

## 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	
	2024	2023
Gastos financieros aplicando el método de coste amortizado (1) (nota 25)	(120.045)	(93.198)
<b>Total</b>	<b>(120.045)</b>	<b>(93.198)</b>

(1) Se incluyen 1.346 miles de euros por intereses negativos de préstamos de Eurofima. En 2023 los intereses negativos por importe de 1.075 miles de euros se imputaron como menor gasto financieros, conforme a un cambio de criterio sobre su tratamiento.

**17. Deudas financieras**

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

	Miles de euros			
	No corriente		Corriente	
	2024	2023	2024	2023
No vinculadas				
Deudas con entidades de crédito				
Principal de deudas con entidades de crédito	4.442.296	4.075.572	473.276	249.413
Intereses de deudas con entidades de crédito	-	-	29.646	24.133
	4.442.296	4.075.572	502.922	273.546
Otros pasivos financieros				
Otras deudas	6.266	6.868	-	773
Proveedores de inmovilizado	-	-	11.878	8.807
Fianzas y depósitos recibidos	2.739	2.530	13.539	50
	9.005	9.398	25.417	9.630
<b>Total</b>	<b>4.451.301</b>	<b>4.084.970</b>	<b>528.339</b>	<b>283.176</b>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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 313 miles de euros, en otras deudas no corrientes (343 miles de euros en 2023).
- 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 25 miles de euros, en otras deudas no corrientes (44 miles de euros en 2023).
- 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" en 2024 se ha resuelto la subvención y no existen deudas corrientes (773 miles de euros en 2023).
- 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 5.157 miles de euros, en otras deudas no corrientes (5.711 miles de euros en 2023).
- 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, en otras deudas no corrientes (770 miles de euros en 2023)

Estas subvenciones al cierre del ejercicio presentan un saldo pendiente de cobro a largo plazo por importe de 5.333 miles de euros (6.020 miles de euros en 2023) (véase nota 14) y créditos a corto plazo por cero miles de euros (866 miles de euros en 2023).

En Fianzas y depósitos se presenta el saldo de la “cuenta de depósito en garantía (escrow)” mantenida en Unicaja por un importe de 13.488 miles de euros a consecuencia del pago al contado de la venta de terrenos de la operación Chamartín (véase nota 6.g). Este pasivo se compensa por este mismo importe en el epígrafe de otros activos financieros corrientes (véase nota 10).

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 el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otras entidades financieras.

El principal de la deuda no corriente presenta el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2024	2023
BEI	1.956.315	1.899.414
Otros	2.485.980	2.176.158
	<u>4.442.295</u>	<u>4.075.572</u>

En 2024 al igual que en 2023, no se ha refinanciado deuda (y se ha dispuesto de nuevos préstamos a largo plazo por importe de 840.000 miles de euros (850.000 miles de euros en 2023), habiéndose amortizado préstamos por importe de 249.413 miles de euros (776.032 miles de euros en 2023).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

De las nuevas disposiciones, 150.000 miles de euros corresponden a la disposición del préstamo con BEI firmado el 11 de diciembre de 2020 y 350.000 miles de euros del préstamo ICO firmado el 28 de diciembre de 2022, para la financiación de material destinado a unidades eléctricas de Cercanías Madrid.

En el ejercicio 2024 se ha realizado un cambio de criterio procediendo a registrar la deuda con EUROFIMA como deuda con empresas del grupo y asociadas. Hasta el ejercicio 2023 incluido, se clasificaba como deuda con entidades de crédito.

La distribución por vencimientos de la deuda no corriente con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es la siguiente:

Miles de Euros			
2024		2023	
Año	Importe	Año	Importe
2026	594.151	2025	473.276
2027	580.441	2026	594.151
2028	518.441	2027	580.441
2029	242.441	2028	518.441
2030	236.191	2029	242.441
Posteriores	2.270.631	Posteriores	1.666.822
	<u>4.442.296</u>		<u>4.075.572</u>

El coste medio del endeudamiento de RENFE-Operadora en 2024 ha sido del 1,92,% (1,58% en 2023).

El tipo medio nominal ponderado a 31 de diciembre de 2024 es el 2,06% (1,84% a 31 de diciembre de 2023), representando los préstamos a tipo de interés fijo el 85% del importe total (86% a 31 de diciembre de 2023).

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

La Entidad tiene contratadas líneas de crédito por un disponible total de 550.000 miles de euros (570.000 miles de euros en 2023) del que no se ha dispuesto a 31 de diciembre de 2024 (no se dispuso en 2023).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**18. Acreedores 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	
	2024	2023
Grupo, multigrupo y asociadas		
Proveedores (nota 26)	55.684	74.350
No vinculadas		
Proveedores a corto plazo	65.951	54.515
Acreedores varios	105.357	82.808
	171.308	137.323
Personal (remuneraciones pendientes de pago)	2.435	2.018
Otras Deudas con las Administraciones Públicas (nota 20)	3.308	3.163
Total Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	232.735	216.854

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

La deuda con Adif y Adif Alta Velocidad presenta un importe total de 3.128 y 756 miles de euros respectivamente (3.164 y 1.450 miles de euros, respectivamente, en 2023), que principalmente corresponde a convenios informáticos y a arrendamientos de espacios y suministros. También se presentan en este apartado las deudas comerciales contraídas por el Proyecto Haramain por importe de 16.006 miles de euros (5.472 miles de euros en 2023).

En el ámbito del Proyecto Haramain, conforme a la consulta de la ONC de 2023 (véanse notas 2c) y 4 m)), la deuda pendiente de facturar a Saudi Railways Organization se presenta diferenciando los registros en moneda saudí y en euros. Los saldos en moneda saudí (SAR) tienen saldo acreedor en 2024 y 2023 por lo que se presentan en Acreedores varios (véase nota 11) por importes de 113.504 miles de euros y 81.689 miles de euros, respectivamente.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**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 2024 y 2023 ha sido la siguiente:

	Días	
	2024	2023
Periodo medio de pago a proveedores	51,11	49,50
Ratio de las operaciones pagadas	53,14	51,12
Ratio de las operaciones pendientes de pago	33,65	38,00
	Miles de euros	
Total pagos realizados	258.266	188.932
Total pagos pendientes	30.078	26.635

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en los ejercicios 2024 y 2023 es de 60 días conforme a la Ley 3/2004 por la que se establecían las medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. Dicha Ley 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 2024 y 2023:

## 2024

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
		% sobre el	% sobre total
Miles de euros	Número	total de pagos	de facturas
149.605	10.656	57,90%	74,50%

## 2023

Facturas pagadas a proveedores en un periodo inferior al máximo legal			
		% sobre el	% sobre total
Miles de euros	Número	total de pagos	de facturas
141.008	8.085	74,6%	67,0%

## 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 2024 y 2023 es como sigue:

	Miles de euros			
	2024		2023	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Activos</b>				
Activos por impuesto diferido	1	-	39	-
Activos por impuesto corriente (nota 11)	-	1.633	-	2.097
Impuesto sobre el valor añadido y similares (nota 11)	-	134.249	-	136.230
	<b>1</b>	<b>135.882</b>	<b>39</b>	<b>138.327</b>

	Miles de euros			
	2024		2023	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Pasivos</b>				
Pasivos por impuesto diferido	16.092	-	1.419	-
Por retenciones practicadas	-	1.161	-	1.172
Seguridad Social (nota 18)	-	2.147	-	1.991
	<b>16.092</b>	<b>3.308</b>	<b>1.419</b>	<b>3.163</b>

La Entidad, como entidad dominante del grupo fiscal, se encuentra adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias desde el ejercicio 2024, cumpliendo de forma efectiva con el contenido del mismo.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Adicionalmente, la Ley 7/2024, de 20 de diciembre, por la que se establecen un Impuesto Complementario para garantizar un nivel mínimo global de imposición para los grupos multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud, un Impuesto sobre el margen de intereses y comisiones de determinadas entidades financieras y un Impuesto sobre los líquidos para cigarrillos electrónicos y otros productos relacionados con el tabaco, y se modifican otras normas tributarias, ha introducido modificaciones significativas en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, concretamente en su Disposición Adicional 15ª, estableciendo nuevos límites en la compensación de bases imponibles negativas para grandes empresas (aquéllas con importe neto de la cifra de negocios de al menos 20 millones de euros) 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.

Finalmente, la citada Ley también ha introducido una modificación en la Disposición Adicional 19ª de la LIS, según la cual la base imponible del grupo fiscal se determinará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 62 de la LIS, si bien en relación con lo señalado en el primer inciso de la letra a) del apartado 1 de dicho artículo, la suma de las bases imponibles individuales se referirá a las bases imponibles positivas y al 50 por ciento de las bases imponibles negativas individuales correspondientes a todas y cada una de las entidades integrantes del grupo fiscal.

Con efectos para los períodos impositivos sucesivos, el importe de las bases imponibles negativas individuales no incluidas en la base imponible del grupo fiscal por aplicación de lo dispuesto en el párrafo anterior se integrará en la base imponible del mismo por partes iguales en cada uno de los diez primeros períodos impositivos que se inicien: a) A partir de 1 enero de 2024, cuando lo establecido en esta regla se aplique con efectos para los períodos impositivos que se inicien en 2023; b) A partir de 1 enero de 2025, cuando lo establecido en esta regla se aplique con efectos para los períodos impositivos que se inicien en 2024; c) A partir de 1 enero de 2026, cuando lo establecido en esta regla se aplique con efectos para los períodos impositivos que se inicien en 2025, incluso en caso de que alguna de las entidades con bases imponibles individuales negativas quede excluida del grupo.

El detalle del gasto por impuesto sobre beneficios es como sigue:

	Miles de euros	
	2024	2023
Ajuste ejercicios anteriores extranjero	(15)	(20)
Impuesto corriente del ejercicio extranjero	2.340	-
Ajuste ejercicios anteriores	(27)	6
Impuesto corriente del ejercicio	1.998	(72)
Impuesto Complementario	1.573	-
Impuesto diferido	11.082	(572)
<b>Total Impuesto sobre beneficios</b>	<b>16.951</b>	<b>(658)</b>

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

En el ejercicio 2024 la conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible es la siguiente:

	Miles de euros							Total
	2024							
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos				
Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	10.852	-	10.852	10.887	-	10.887	21.739	
Impuesto sobre sociedades	16.951	-	16.951	3.629	-	3.629	20.580	
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos	27.803	-	27.803	14.516	-	14.516	42.319	
Diferencias permanentes								
De la Sociedad individual	1.980	13.362	(11.382)	-	-	-	(11.382)	
De los ajustes de consolidación	521	-	521	-	-	-	521	
Diferencias temporarias:								
De la Sociedad individual								
- con origen en el ejercicio	41.867	46.702	(4.835)	-	(14.516)	(14.516)	(19.351)	
- con origen en ejercicios anteriores	2.527	6.411	(3.883)	-	-	-	(3.883)	
Ajuste D.A. 19ª LIS	-	230	(230)	-	-	-	(230)	
Base imponible (Resultado fiscal)	76.698	66.705	7.994	14.516	(14.516)	-	7.994	

Las bases imponibles aportadas en 2024 por las entidades integrantes del grupo fiscal son las siguientes:

	Miles de euros
- RENFE-Operadora	7.994
- Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	(21.234)
- Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	(23.261)
- Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	(15.379)
- Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.	6.341
- Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.	(783)
- Logirail, S.M.E, S.A.	5.442
- Pecovasa Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	(126)
Total base imponible del grupo fiscal	(41.006)

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

	Miles de euros							Total
	2023							
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos reconocidos				
Aumentos	Disminuciones	Neto	Aumentos	Disminuciones	Neto			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-	15.996	(15.996)	143	-	143	(15.853)	
Impuesto sobre sociedades	-	658	(658)	36	-	36	(622)	
Beneficios/(Pérdidas) antes de impuestos	-	16.654	(16.654)	179	-	179	(16.475)	
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	5.999	(3.562)	-	-	-	(3.562)	
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, y la liquidación del impuesto fueron las siguientes:

	<u>Miles de euros</u>
- 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	<u>(64.582)</u>

En el ejercicio 2024 la Entidad aporta a la base imponible previa del grupo fiscal una base imponible positiva generada en el ejercicio por importe de 7.994 miles de euros (base imponible negativa de 2.040 miles de euros en el ejercicio 2023) siendo la estimación de la base imponible previa del grupo un importe negativo de 41.006 miles de euros (importe negativo de 64.582 miles de euros en el ejercicio 2023).

En el ejercicio 2024, la Entidad ha soportado retenciones por importe de 3.037 miles de euros (1.849 miles de euros en el ejercicio 2023).

Los derechos de cobro y obligaciones de pago recíprocos entre las sociedades derivados de la tributación consolidada en los ejercicios 2024 y 2023 se muestran en la nota 26.

Los pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2024 y 2023 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, así como de la operación para el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

El movimiento de los activos y pasivos diferidos se muestra a continuación:

	<u>Miles de euros</u>	
	Activos por impuesto diferido	Pasivos por impuesto diferido
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
Diferencias temporarias registradas en la cuenta de resultados	(38)	11.044
Diferencias temporarias registradas contra patrimonio	-	3.629
Saldo a 31.12.2024	<u>1</u>	<u>16.092</u>

Las diferencias permanentes del ejercicio 2024 ascendieron a un importe total negativo de 11.382 miles de euros correspondiendo: i) un ajuste negativo por importe de 625 miles de euros por exención por dividendos; ii) un ajuste negativo por importe de 11.982 miles de euros a la no integración en la base imponible de las rentas positivas generadas por la actividad del establecimiento permanente en Arabia Saudí; iii) un ajuste positivo por importe de 40 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 755 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 1.928 miles de euros por aportaciones a entidades sin fines lucrativos; y vi) un ajuste positivo de 12 miles de euros por multas, sanciones y recargos no deducibles fiscalmente.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

Por otro lado, en el ejercicio 2024 las diferencias permanentes derivadas de los ajustes por consolidación ascendieron a un importe total positivo de 521 miles de euros (importe total positivo de 472 miles de euros en el ejercicio 2023).

Las diferencias temporarias del ejercicio 2024 ascendieron a un importe total negativo de 8.718 miles de euros (importe total positivo de 10.851 miles de euros en el ejercicio 2023) cuyo detalle es el siguiente:

- Ajuste positivo de 2.527 miles de euros (ajuste positivo de 2.437 miles de euros en 2023) 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 2023) 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 1.497 miles de euros y un ajuste negativo de 1.541 miles de euros (ajuste positivo por importe de 1.293 miles de euros y ajuste negativo de 696 miles de euros en el ejercicio 2023).
- Ajuste positivo por importe de 1.840 miles de euros por la dotación de la provisión para hacer frente a los compromisos derivados del Plan de Desvinculaciones Voluntarias (1.522 miles de euros en el ejercicio 2023), y un ajuste negativo por importe de 1.932 miles de euros por la aplicación de la provisión por este mismo concepto (1.747 miles de euros de ajuste negativo en el ejercicio 2023).
- Ajuste positivo por importe de 9.530 miles de euros por dotaciones fiscalmente no deducibles por provisiones por insolvencias de créditos (ajuste positivo por importe de 2 miles de euros en el ejercicio 2023).
- Ajuste positivo por importe de 29.000 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 de 1.926 miles de euros por aplicación de provisiones por este mismo concepto (ajuste positivo por importe de 11.520 miles de euros y ajuste negativo por importe de 2.545 miles de euros en el ejercicio 2023).
- En el ejercicio 2024 no se practica ajuste alguno por dotación de provisiones por deterioro de la participación en sociedades participadas (ajuste positivo por importe de 76 miles de euros en el ejercicio 2023).
- Ajuste negativo de 46.702 miles de euros 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 según el artículo 11.4 de la LIS, consecuencia de la operación para el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

La conciliación del ingreso por impuesto y el resultado contable del ejercicio 2024 es la siguiente:

	Miles de euros		
	2024		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	10.852	10.887	21.739
Impuesto sobre beneficio	16.951	3.629	20.580
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	27.803	14.516	42.319
Impuesto al 25%	6.951	3.629	10.580
<i>Efectos en cuota:</i>			
Ingresos no tributables			
Dividendos	(156)	-	(156)
Exención beneficios	(3.184)	-	(3.184)
Diferencias de consolidación		-	
Otros ajustes	-	(3.629)	(3.629)
Gastos no deducibles			
Multas y sanciones	3	-	3
Donativos	482	-	482
Rentas negativas no deducibles	10	-	10
Otros ajustes fiscales positivos	10.467	-	10.467
Diferencias de consolidación	130	-	130
Ajustes de ejercicios anteriores			
Reversión amortización no deducida	(253)	-	(253)
Otros ajustes	(13.025)	-	(13.025)
Ajustes de ejercicios anteriores			
Derechos de uso	632	-	632
Ajuste D.A. 19ª LIS	(58)		(58)
Crédito fiscal con el grupo generado en el ejercicio	-	-	-
Gasto por incremento de pasivos por impuestos diferidos	11.675	-	11.675
Gasto por reducción de activos por impuestos diferidos	38	-	38
Ingreso por reversión de una reducción de activos por impuesto diferido	(632)	-	(632)
Impuesto Complementario	1.573	-	1.573
Gasto / (Ingreso) por impuesto sobre beneficios	14.653	-	14.653

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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

	Miles de euros		
	2023		
	Pérdidas y ganancias	Ingresos y gastos reconocidos	Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	(15.996)	143	(15.853)
Impuesto sobre beneficio	(658)	36	(622)
Saldo de ingresos y gastos antes de impuestos del ejercicio	(16.654)	179	(16.475)
Impuesto al 25%	(4.164)	45	(4.119)
<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	(1.247)	-	(1.247)
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)

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2024 ascienden a 11.236 miles de euros (11.236 miles de euros a 31 de diciembre de 2023).

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 2024, la Entidad tiene pendiente de integrar un importe de 1.810 miles de euros (2.040 miles de euros a fecha 31 de diciembre de 2023).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Las deducciones pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2024 y de 2023 son las siguientes:

	Miles de euros	
	2024	2023
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	3.954	3.187
Deducción por actividades de I+D+i	12	12
Deducción por reversión de medidas temporales (D.T. 37 LIS)	255	204
	<u>5.394</u>	<u>4.576</u>

Los importes de las deducciones pendientes están ajustados al tipo impositivo del 25%, aplicable en el ejercicio 2024.

Las deducciones por aportaciones a entidades sin fines lucrativos pendientes de aplicar a 31 de diciembre de 2024 se desglosan de la forma siguiente en función de su ejercicio de generación:

Ejercicio de origen	Miles de euros
2019	56
2020	678
2021	752
2022	786
2023	911
2024	771
	<u>3.954</u>

Por otro lado, las deducciones por actividades de I+D+i pendientes de aplicación a 31 de diciembre de 2024 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
2024	51
	<u>255</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 2024 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

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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

La Entidad Dominante, como consecuencia de su actividad en Arabia Saudí a través de su sucursal en este país, no satisface ningún impuesto de naturaleza directa en ese país.

En lo referente a la actividad realizada en 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 2024 no se determina ningún gasto o ingreso por este concepto, al igual que en el ejercicio 2023.

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 2024 se determina un gasto por este concepto por importe de 2.340 miles de euros (ningún gasto por este concepto en el ejercicio 2023).

Por último, se determina un gasto de 1.573 miles de euros por concepto del Impuesto Complementario para garantizar un nivel mínimo global de imposición, derivado de la aplicación de la normativa que rige este impuesto a la actividad desarrollada a través de la sucursal de la Entidad en Arabia Saudí.

**(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 2020 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.

Con fecha 30 de enero de 2025, RENFE-Operadora, como entidad dominante del grupo de IVA, ha sido notificada del inicio de actuaciones de comprobación e inspección para los ejercicios 2020 a 2023, con un alcance parcial. Este procedimiento se encuentra en estado muy inicial de aportación de documentación, y a la fecha de formulación de las cuentas, no se puede concluir sobre el resultado de la misma.

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

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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 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 2024 y 2023 es:

	Miles de euros	
	2024	2023
Servicios de apoyo a la gestión		
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	182.597	177.553
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	8.283	9.250
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	34.134	27.695
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.	378	300
Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.	511	107
Renfe of America	56	127
Total importe neto de la cifra de negocios	225.959	215.032

**22. Otros ingresos de explotación**

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2024 y 2023 es:

	Miles de euros	
	2024	2023
Subvenciones de explotación	1.897	1.218
Convenios con Adif	29	407
Ingresos accesorios	92.124	68.437
Total Otros ingresos de explotación	94.050	70.062

El detalle de Ingresos accesorios es el siguiente:

	Miles de euros	
	2024	2023
Alquileres y cánones (nota 29)	3.312	3.971
Servicios a terceros	72.352	46.172
Formación	7.272	13.844
Otros	9.188	4.450
Total	92.124	68.437

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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 2024 los ingresos registrados por este proyecto han ascendido a 67.557 miles de euros (43.036 miles de euros en 2023), 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).

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.

Relativo al cierre de 2023 para la formulación de Cuentas Anuales, se tuvo en cuenta que el Cliente había solicitado una reorganización del Consorcio, lo que vendría a significar la cancelación anticipada del contrato actual y su sustitución por otro contrato con diferentes condiciones sin solución de continuidad. Aquello se basó en que, -tanto el Cliente como la SSTPC, con el visto bueno de todos los miembros del Consorcio, habían 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. De acuerdo con la información disponible para el cierre del ejercicio 2023, el nuevo contrato debería formalizarse en abril del 2024, previéndose que el nuevo “operador”, que continuaría siendo Renfe bajo otra fórmula contractual, fuera a comenzar con la prestación del servicio en junio de 2024, fecha que fue posteriormente extendida para el cierre del ejercicio hasta diciembre de 2024 al considerarse ésta como fecha más probable y realista. Atendiendo a lo anterior, y para la formulación de las cuentas del ejercicio 2023, se consideró que el contrato existente finalizaría 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 efectuó considerando su finalización el 31 de diciembre de 2024 bajo el contrato actual y la liquidación de la sociedad CEAVMM.

Posteriormente, para la formulación de Cuentas del ejercicio 2024 se ha tenido constancia de que las negociaciones de un nuevo contrato, como fase P3, se encuentran paralizadas y que el escenario más probable que maneja la Entidad es la continuación del contrato actual hasta su finalización, en marzo de 2033. Se ha procedido a su reflejo contable conforme a este escenario.

En ambos ejercicios, las 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 2.520 miles de euros (1.465 miles de euros en 2023).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

El 1 de diciembre de 2020 se firmó con Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo como fiduciaria del fideicomiso denominado Fondo Nacional de Fomento al Turismo de México, un Contrato de Prestación de Servicios en relación con la asesoría para la operación y supervisión en el proyecto Tren Maya, el cual se está llevando a cabo en colaboración con Ineco y DB Engineering & Consulting GmbH.

En el epígrafe 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 3.967 miles de euros (3.881 miles de euros en 2023).

**23. Gastos de personal**

El detalle de este epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias es el siguiente:

	<u>Miles de euros</u>	
	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Sueldos, salarios y asimilados:		
Sueldos y salarios	76.305	72.640
Dotación Plan Empresa	<u>1.164</u>	<u>1.057</u>
Total de sueldos, salarios y asimilados	77.469	73.697
Cargas Sociales		
Seguridad Social	17.116	16.422
Otros gastos sociales	<u>5.210</u>	<u>3.062</u>
Total Cargas Sociales	22.326	19.484
Exceso de Provisiones	<u>(660)</u>	<u>(106)</u>
Gastos de personal	<u><u>99.135</u></u>	<u><u>93.075</u></u>

En el ejercicio 2024, 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 2025, 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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

- 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.
- 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 2024 por este concepto ha ascendido a 1.164 miles de euros y contempla un total de 14 bajas estimadas en la Entidad. A 31 de diciembre de 2023 se registró una provisión de 1.057 miles de euros por el Plan de Desvinculaciones 2024, que contemplaba un total de 12 bajas estimadas en la Entidad (véase nota 15).

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

	2024	2023
Directivos	5	7
Estructura	728	749
Mandos Intermedios	194	157
Conducción	193	96
Comercial	565	126
Gestión	60	520
	<u>1.745</u>	<u>1.655</u>

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

	2024		2023	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Directivos	1	5	2	5
Estructura	303	416	308	430
Mandos Intermedios	59	126	67	138
Conducción	74	177	32	98
Comercial	221	411	210	297
Gestión	30	26	36	27
	<u>688</u>	<u>1.161</u>	<u>655</u>	<u>995</u>

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

	2024	2023
Estructura	9	8
Mandos Intermedios	2	2
Gestión	3	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	
	2024	2023
Alquileres y cánones (nota 29)	17.722	17.074
Reparaciones y conservación	33.181	32.345
Servicios de profesionales	18.571	12.218
Transportes	1.423	1.358
Primas de seguros	397	392
Servicios bancarios	107	115
Publicidad y Propaganda	19.109	21.584
Energía usos distintos de tracción	(120)	1.538
Otros suministros	1.029	1.080
Otros Servicios	102.737	97.074
<b>Total Servicios Exteriores</b>	<b>194.156</b>	<b>184.778</b>
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (notas 11 y 15)	9.530	2
Tributos	672	1.048
<b>Total Otros gastos de explotación</b>	<b>204.358</b>	<b>185.828</b>

Para el ejercicio 2024, en el capítulo “Reparaciones y Conservación”, figura el mantenimiento de instalaciones y los servicios de limpieza por valor de 4.462 miles de euros (4.324 miles de euros en el ejercicio 2023). Igualmente se incluyen en este mismo capítulo operaciones por el mantenimiento de equipos informáticos y aplicaciones por valor de 28.353 miles de euros (27.927 miles de euros en el ejercicio 2023).

Dentro de “Servicios de profesionales” se incluyen para el ejercicio 2024 gastos por importe de 9.193 miles de euros en concepto de asesoramiento y consultoría (7.513 miles de euros en el ejercicio 2023). En este mismo capítulo también se incluyen otros servicios por importe de 4.719 miles de euros (2.924 miles de euros en 2023), siendo los más significativos los correspondientes al Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí, que, entre otros, en el ejercicio 2024 recoge un pago único como consecuencia de la liquidación de un acuerdo de compensación firmado con INECO al amparo del *Settlementt agreement* 3 para la puesta en marcha de la fase de operación.

Igualmente, dentro de este capítulo, se incluyen los gastos de honorarios a profesionales por importe de 3.666 miles de euros (1.385 miles de euros en 2023), el incremento se debe a la contratación en este ejercicio de un servicio de asesoramiento jurídico en el marco del Proyecto Haramain.

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 13.767 miles de euros (16.084 miles de euros en el ejercicio 2023). El descenso en el capítulo de “Publicidad y Propaganda” se corresponde principalmente con una disminución en la contratación de campañas publicitarias, principalmente las derivadas de la entrada en vigor de los RDL 11/2022, y 14/2022, en los que se regulaba la aplicación de gratuidad y descuentos para determinados títulos de transporte, campañas que no se han producido en 2024. Igualmente se incluyen gastos de comunicación en medios por valor de 2.010 miles de euros (1.785 miles de

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

euros en el ejercicio 2023) y los correspondientes a marketing y encuestas por valor de 1.465 miles de euros (1.411 miles de euros en 2023).

Para el ejercicio 2024, en el capítulo de “Energía usos distintos de tracción”, no se ha reconocido gasto alguno en base al convenio de gestión de suministro firmado entre Adif y RENFE-Operadora (1.073 miles de euros en el ejercicio 2023). Adicionalmente, y conforme a los acuerdos suscritos con Adif durante el ejercicio 2024 para la liquidación de impagos pendientes de ejercicios anteriores a 2018 así como otros ajustes propuestos, la entidad ha revertido provisiones por valor de 364 miles de euros.

Asimismo, en este mismo capítulo se han reconocido suministros contratados en espacios arrendados fuera del marco de los convenios con Adif y otros proveedores por importe de 244 miles de euros (465 miles de euros en 2023).

En el capítulo “Otros servicios”, se encuentran incluidos gastos de vigilancia de edificios por valor de 73.292 miles de euros (64.438 miles de euros en el ejercicio 2023), el incremento es consecuencia de la actualización al alza de los precios contratados, así como un aumento en los servicios prestados para la vigilancia en edificios.

Asimismo, se incluyen operaciones derivadas del Proyecto de Alta Velocidad en Arabia Saudí, por importe de 6.177 miles de euros (11.063 miles de euros en el ejercicio 2023). En relación con los gastos consorciales de este proyecto, en el ejercicio 2024 ascienden a 4.770 miles de euros (9.433 miles de euros en el ejercicio 2023), la desviación es consecuencia del acuerdo para facturar en 2023 todos los gastos consorciales que se encontraban en negociación aprovechando la amnistía fiscal vigente en ese momento. Igualmente, en el ejercicio 2024 se incluyen los gastos relacionados con el equipamiento en talleres por importe de 1.407 miles de euros (1.630 miles de euros en el ejercicio 2023).

Los gastos procedentes del resto de convenios firmados con Adif ascienden a 3.609 miles de euros en el ejercicio 2024 (5.092 miles de euros en 2023) y se encuentran repartidos con el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2024	2023
Alquileres y cánones	2.825	2.855
Reparaciones y conservación	366	95
Suministros	406	317
Otros servicios	12	1.825
	<u>3.609</u>	<u>5.092</u>

Dentro de los convenios con Adif, se encuentra en 2024, 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 2.825 miles de euros en el ejercicio 2024 (2.839 miles de euros en el 2023).

Dentro del capítulo “Otros servicios de convenios con ADIF”, la disminución viene determinada por el contrato firmado con Adif, de 27 de marzo del ejercicio 2023 para los Servicios de Comunicaciones de red IP para el Grupo Renfe. Desde esa fecha y en adelante, los gastos correspondientes a estas prestaciones se están registrando dentro del capítulo de “Otros servicios sin convenio ADIF” por valor de 6.486 miles de euros en el ejercicio 2024 (5.351 miles de euros en el 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	
	2024	2023
a) Ingresos financieros		
Rendimientos de inversiones financieras temporales	1.265	4.952
Rendimientos sistema de pagos y cuentas corrientes	10.907	5.701
Dividendos empresas asociadas	658	94
Dividendos otras empresas (nota 9)	2.145	1.906
Intereses de préstamos a empresas del grupo y asociadas (nota 9)	100.423	77.375
Otros ingresos financieros	4.084	4.004
Incorporación al activo de gastos financieros	-	2
Total ingresos financieros	119.482	94.034
b) Gastos financieros		
Financiación recibida (nota 16)	(85.086)	(65.307)
Gastos de Deudas Empresas del Grupo y Asociadas	(34.959)	(27.812)
Otros gastos financieros	-	(79)
Actualizaciones de valor	(74)	(56)
Total gastos financieros	(120.119)	(93.254)
c) Diferencias de cambio		
Negativas	(10.094)	(10.035)
Positivas	8.707	9.169
	(1.387)	(866)
d) Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros		
Deterioros y pérdidas (nota 10)	(29.025)	(9.051)
Por enajenaciones (nota 8)	6	60
	(29.019)	(8.991)
Resultado financiero	(31.043)	(9.077)

El apartado dividendos empresas asociadas, tanto en el ejercicio 2024 como en 2023, recoge los dividendos recibidos de EUROFIMA.

El apartado dividendos otras empresas, tanto en el ejercicio 2024 como en 2023, 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			
	2024		2023	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<u>Saldos deudores</u>				
a) Créditos a empresas del grupo y asociadas				
Créditos concedidos	5.947.626	830.147	5.345.012	748.636
Otros activos financieros	-	18.292	-	36.269
b) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar				
Clientes empresas del grupo y asociadas	-	149.359	-	122.373
<u>Saldos acreedores</u>				
c) Deudas con entidades de crédito				
Préstamos recibidos	1.714.100	2.426	1.434.100	252.287
d) Deudas con empresas del grupo y asociadas				
Créditos recibidos	-	1.131.955	-	753.830
Otros pasivos financieros	-	1.388	-	-
Proveedores de Inmovilizado	-	2.179	-	1.580
e) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar				
Proveedores empresas del grupo y asociadas	-	55.684	-	74.350

## 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			
	2024		2023	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<u>Empresas del Grupo</u>				
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	5.436.678	357.649	4.772.789	429.600
	<u>5.436.678</u>	<u>357.649</u>	<u>4.772.789</u>	<u>429.600</u>
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	166.833	63.985	239.498	35.513
Contrato de tesorería centralizada	-	128.576	-	106.523
Créditos concedidos	-	101.426	-	61.233
Otras deudas	-	3.007	-	-
	<u>166.833</u>	<u>296.994</u>	<u>239.498</u>	<u>203.269</u>
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	340.953	57.989	329.725	40.619
Contrato de tesorería centralizada	-	90.378	-	41.161
Otras deudas	-	9.024	-	5.699
	<u>340.953</u>	<u>157.391</u>	<u>329.725</u>	<u>87.479</u>
Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	162	-	-	-
Por efecto impositivo	-	1.585	-	1.329
Otras deudas	-	151	-	247
	<u>162</u>	<u>1.736</u>	<u>-</u>	<u>1.576</u>
Renfe Proyectos internacionales, S.M.E, S.A.				
Deuda Espejo	-	6.486	-	-
Contrato de tesorería centralizada	-	6.486	-	-
	<u>-</u>	<u>12.972</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Renfe of America				
Créditos concedidos	-	1	-	4.209
	<u>-</u>	<u>1</u>	<u>-</u>	<u>4.209</u>
Logirail, S.M.E, S.A.				
Por efecto impositivo	-	2.859	-	1.498
Créditos concedidos	-	5.718	-	19.737
	<u>-</u>	<u>8.577</u>	<u>-</u>	<u>21.235</u>
Pecovasa Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.				
Por efecto impositivo	-	294	-	305
	<u>-</u>	<u>294</u>	<u>-</u>	<u>305</u>
<b>Total Empresas del Grupo</b>	<u><u>5.944.626</u></u>	<u><u>829.128</u></u>	<u><u>5.342.012</u></u>	<u><u>747.673</u></u>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Empresas Asociadas

	Miles de euros			
	2024		2023	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Consortio Español AV Meca Medina, S.A.				
Créditos concedidos	-	1.019	-	963
	-	1.019	-	963
Spanish Saudi Train Project CO LTD (SSTPC)				
Otros activos financieros	-	18.292	-	36.269
	-	18.292	-	36.269
Leo Express Global, S.M.E, S.A.				
Créditos concedidos	3.000	-	3.000	-
	3.000	-	3.000	-
Total Empresas Asociadas	3.000	19.311	3.000	37.232
Total de créditos a empresas del grupo y asociadas	5.947.626	848.439	5.345.012	784.905

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	2024	Año	2023
2026	566.405	2025	449.340
2027	534.862	2026	566.688
2028	573.444	2027	540.915
2029	522.789	2028	579.490
2030	541.416	2029	528.831
Posteriores	3.208.710	Posteriores	2.679.748
	<u>5.947.626</u>		<u>5.345.012</u>

El coste medio del endeudamiento en 2024 ha sido 1,51% (1,23% 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 2024 es el 1,76% (1,43% a 31 de diciembre de 2023).

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.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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>2024</u>	<u>2023</u>
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	86,98 %	86,20%
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	3,46%	4,56%
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	5,99%	6,14%

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	
	2.024	2.023
Logirail, S.A.	111	70
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	897	1.129
Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.M.E., S.A.	3.669	2.643
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.	102	32
Renfe Viajeros S.M.E., S.A.	24.730	20.694
Renfe of America LLC	36	16
Renfe Proyectos Internacionales SME, S.A.	1.695	795
Total Empresas del Grupo	31.240	25.379

<u>Empresas Asociadas</u>	Miles de euros	
	2.024	2.023
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	70	152
Nertus Mantenimiento Ferroviario	1	0
Actren Mantenimiento Ferroviario	2	0
Btren Mantenimiento Ferroviario	2	0
Irvia Mantenimiento Ferroviario	1	0
Tarvia Manto Ferroviario S.A.	1	0
Erion Mantenimiento Ferroviario S.A.	1	0
Saudi Spanish Train Project Co LTD	118.041	96.842
Total Empresas Asociadas	118.119	96.994
Total empresas Grupo y Asociadas	149.359	122.373

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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			
	2024		2023	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
Préstamos recibidos de Eurofima	1.714.100	-	1.434.100	250.000
Intereses devengados pdtes facturar	-	2.426	-	2.287
<b>Total</b>	<b>1.714.100</b>	<b>2.426</b>	<b>1.434.100</b>	<b>252.287</b>

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			
	2024		2023	
	No corriente	Corriente	No corriente	Corriente
<b>Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.</b>				
Contrato de tesorería centralizada	-	915.311	-	564.463
Por efecto impositivo	-	1.775	-	1.377
Otras deudas	-	159.442	-	142.044
		<b>1.076.528</b>		<b>707.884</b>
<b>Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.</b>				
Por efecto impositivo	-	1.945	-	663
Otras deudas	-	-	-	981
		<b>1.945</b>		<b>1.644</b>
<b>Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.</b>				
Contrato de tesorería centralizada	-	-	-	-
Por efecto impositivo	-	1.286	-	571
		<b>1.286</b>		<b>571</b>
<b>Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.M.E, S.A.</b>				
Contrato de tesorería centralizada	-	52.267	-	43.120
		<b>52.267</b>		<b>43.120</b>
<b>Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E, S.A.</b>				
Contrato de tesorería centralizada	-	-	-	593
Por efecto impositivo	-	65	-	18
		<b>65</b>		<b>611</b>
Spanish Saudi Train Project CO LTD (SSTPC)	-	1.388	-	-
Otros pasivos financieros		<b>1.388</b>		<b>-</b>
<b>Total Deudas con empresas del grupo y asociadas</b>	<b>-</b>	<b>1.133.343</b>	<b>-</b>	<b>753.830</b>

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

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.

e) Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar

	Miles de euros	
	2024	2023
<u>Acreeedores Grupo</u>		
Renfe Viajeros S.M.E., S.A.	199	43
Renfe Ingeniería y Mantenimiento S.M.E., S.A.	48	9
Renfe Mercancías S.M.E., S.A.	91	18
Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.M.E., S.A.	1	0
Logirail SME S.A	3.415	4.101
Renfe Of America LLC	2	19
Renfe Proyectos Internacionales SME, S.A.	49	239
Renfe RPI Sucursal Mexico	5.715	0
Total empresas del Grupo	9.520	4.429
<u>Empresas Asociadas</u>		
	Miles de euros	
	2024	2023
Consortio Español Alta Velocidad Meca Medina, S.A.	24.499	30.115
Spanish Saudi Train Project Co LTD	21.578	39.281
Leo Express Global A.S.	87	476
Imotion Analytics S.L.	0	49
Total empresas Asociadas	46.164	69.921
Total empresas del Grupo y Asociadas	55.684	74.350

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

f) Proveedores de Inmovilizado

El detalle a 31 de diciembre es el siguiente:

	Miles de euros	
	2024	2023
<u>Proveedores de inmovilizado Grupo y Asociadas</u>		
Renfe Viajeros, S.M.E, S.A.	1	59
Renfe Mercancías, S.M.E, S.A.	24	65
Renfe Ingeniería y Mantenimiento, S.M.E, S.A.	40	32
Logirail, S.M.E, S.A.	2.114	1.424
Total	2.179	1.580

g) Transacciones de la Entidad con partes vinculadas

Los importes de las transacciones de la Entidad con partes vinculadas en el ejercicio 2024 son los siguientes:

	miles de euros		
	Entidades del Grupo	Empresas Asociadas	Total
Cifra de negocio y otros ingresos	234.898	60	234.958
Ingresos Financieros	98.871	2.208	101.079
Total Ingresos	333.769	2.268	336.037
Otros servicios recibidos	12.878	6.561	19.439
Gastos Financieros	25.435	2.765	28.200
Total Gastos	38.313	9.326	47.639
Altas Inversiones	4.588	-	4.588
Bajas Inversiones	-	-	-
Total Transacciones Inmovilizado	4.588	-	4.588
Garantías recibidas		(22)	(22)

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 3.332 miles de euros (718 miles de euros en 2023).

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 menos 2.097 miles de euros (1.570 miles de euros en 2023).

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

Los importes de las transacciones de la Entidad con partes vinculadas en el ejercicio 2023 fueron 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
<b>Total Ingresos</b>	<b>295.555</b>	<b>1.520</b>	<b>297.075</b>
Otros servicios recibidos	12.207	11.927	23.950
Gastos Financieros	18.598	1.486	21.760
<b>Total Gastos</b>	<b>30.805</b>	<b>13.413</b>	<b>45.710</b>
Altas Inversiones	11.554	1.600	13.154
Bajas Inversiones	(8.097)		(8.097)
<b>Total Transacciones Inmovilizado</b>	<b>3.457</b>	<b>1.600</b>	<b>5.057</b>

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

Las remuneraciones a los Administradores en concepto de dietas ascienden a 180 miles de euros en el ejercicio 2024 (167 miles de euros en el ejercicio 2023), de los cuales 24 miles de euros se han ingresado en el Tesoro Público al corresponderles a Altos Cargos de la Administración (28 miles de euros en 2023). Las remuneraciones en concepto de sueldos y salarios han sido de 356 miles de euros en el ejercicio 2024 (399 miles de euros en el ejercicio 2023).

Al 31 de diciembre de 2024 existen saldos acreedores con los Administradores por valor de 2 miles de euros (9 miles de euros en el ejercicio 2023). Las aportaciones realizadas por la Entidad en concepto de primas por seguro de vida y accidentes ascienden a 407 euros en el ejercicio 2024 (317 euros en el ejercicio 2023).

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 2024 por importe de 636 miles de euros (854 miles de euros en el ejercicio 2023). Asimismo, la Entidad ha realizado aportaciones en concepto de seguro de vida y accidente por importe de 618 euros en el ejercicio 2024 (871 euros en el ejercicio 2023).

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 171 miles de euros (173 miles de euros en 2023), de los cuales la entidad ha repercutido gasto a las sociedades del grupo por 113 miles de euros (109 miles de euros en 2023).

No existen ni al 31 de diciembre de 2024 ni al 31 de diciembre de 2023 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 10 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2024 frente a 9 hombres y 5 mujeres en el ejercicio 2023.

## ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-Operadora

## Memoria de Cuentas Anuales

**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.

**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 3.312 miles de euros (3.971 miles de euros en 2023) (nota 22).

**(b) Gastos por Arrendamientos Operativos**

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

	<u>Miles de euros</u>	
	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Convenios Adif (Ocupación de locales, edificios, aparcamientos y otros)	2.825	2.855
Alquileres Software Informáticos	9.273	8.856
Alquileres de edificios y locales	1.915	1.773
Otros	3.709	3.590
Total (nota 24)	<u>17.722</u>	<u>17.074</u>

**30. Hechos posteriores**

Mediante el Real Decreto 28/2025, de 14 de enero, se dispuso el cese de don Raúl Blanco Díaz como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

Asimismo, mediante el Real Decreto 30/2025, de 14 de enero, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 15 de enero, se procedió, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de enero de 2025, al nombramiento como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora de D. Álvaro Fernández Heredia.

A raíz del mismo, el Consejo de Administración de la entidad, en su sesión de 27 de enero de 2025, aprobó el nombramiento de D. Álvaro Fernández Heredia como nuevo Presidente de dicho Consejo, en sustitución de D. Raúl Blanco Díaz.

***INFORME DE GESTIÓN DEL EJERCICIO 2024***

**ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA.**

**Marzo 2025**

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. RESULTADOS Y PRINCIPALES MAGNITUDES</b>	<b>5</b>
2.1 Cuenta de Resultados de Gestión	8
2.2 Conciliación entre Cuentas Anuales y Cuenta de Resultados de Gestión	11
<b>3. INVERSIONES</b>	<b>12</b>
<b>4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE OPERADORA</b>	<b>14</b>
<b>5. ACTIVIDAD DE I+D+i</b>	<b>17</b>
<b>6. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS</b>	<b>20</b>
<b>7. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO</b>	<b>22</b>
<b>8. COMPOSICIÓN CONSEJO ADMINISTRACIÓN</b>	<b>23</b>

## 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) dio lugar en 2023 a la incorporación de una nueva sociedad, Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., cuyo capital también pertenece 100% a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora, y que comenzó su actividad el 1 de octubre de 2023.

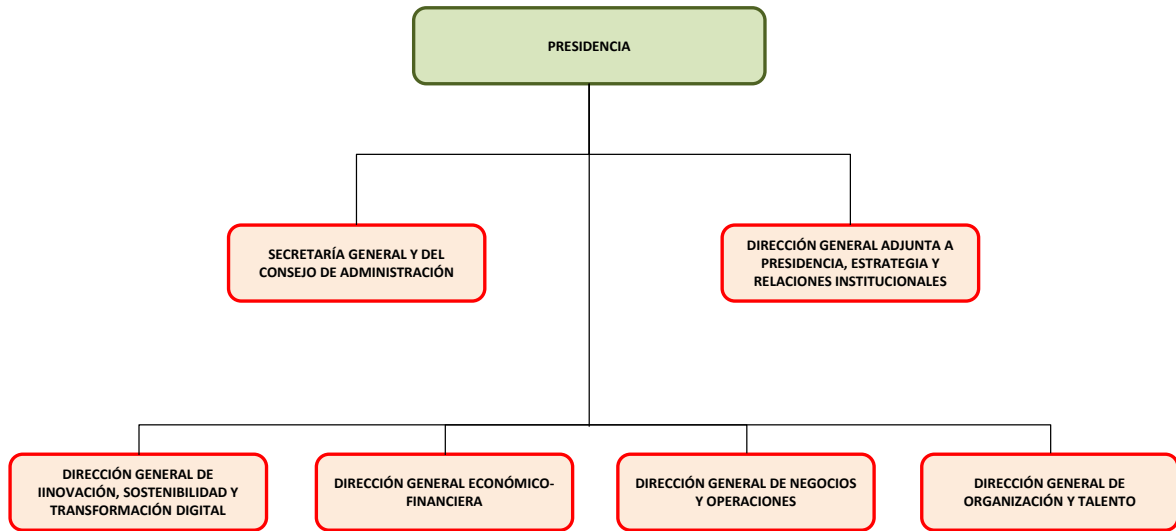
Con fecha 27 de enero de 2025 se produjo el nombramiento de D. Álvaro Fernández Heredia como Presidente del Consejo de Administración de esta entidad, mediante la publicación del Real Decreto 30/2025, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, por el que se nombra Presidente de la Entidad 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.
- ✓ 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 2024, que permite cumplir el citado objetivo es el siguiente:

## E.P.E. RENFE OPERADORA



### **Estado de Información No financiera**

La información no financiera y sobre diversidad requerida por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, está incluida en el Informe de gestión consolidado del grupo empresarial del que es cabecera RENFE-Operadora E.P.E., en el que se integra esta entidad, que será publicado en la página web [www.renfe.com](http://www.renfe.com) una vez aprobadas las cuentas del ejercicio. El citado estado de información no financiera ha sido elaborado de conformidad con los requisitos establecidos en dicha ley, publicada en el B.O.E. núm. 314, de 29 de diciembre de 2018.

En los siguientes apartados se aportan los aspectos más significativos relativos a la actividad de la EPE en el ejercicio 2024, 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 379,2 millones de euros, un 33,0% superior al del año anterior, con el siguiente detalle:

Millones de euros	2024	2023	%
Prestación servicios directos a sociedades del Grupo	142,4	133,8	6,4
Servicios de apoyo a la gestión	82,2	78,7	4,5
Proyecto Haramain	71,2	45,8	55,7
Otros proyectos internacionales	7,2	3,9	86,1
Resto	76,2	22,9	232,5
<b>TOTAL</b>	<b>379,2</b>	<b>285,0</b>	<b>33,0</b>

El aumento de la cifra total ha sido de 94,2 millones de euros y obedece principalmente al registro de la plusvalía generada por la denominada “Operación Chamartín”, por importe de 59,9 millones de euros y al incremento de ingresos asociados al grado de avance del Proyecto Haramain.

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.

El contrato que soporta la prestación de estos servicios de apoyo a las sociedades del Grupo se va actualizando anualmente para adaptarlo a su desarrollo y a la configuración organizativa de la propia EPE.

Por su parte, los ingresos asociados a los proyectos internacionales se cifran este año 2024 en 78,4 millones de euros, destacando el Proyecto Haramain con 71,2 millones, y el del Operador Temprano Tren MAYA, con 5,7 millones y otros como ETIHAD, Rail Báltica y el Proyecto Tren MAYA que suman 1,4 millones.

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 (16ª y 17ª promoción) con la salvedad de que en 2024 se incluye la plusvalía generada por la mencionada anteriormente “Operación Chamartín”, por importe de 59,9 millones de euros.

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 305,3 millones de euros, registrándose un incremento frente a 2023 de 25,5 millones, un 9,1%.

La partida de gastos de personal alcanza los 99,6 millones de euros incluyendo el coste de las indemnizaciones del Plan de Desvinculaciones aprobado en 2024, y que se ejecutará a lo largo de 2025.

Al margen de los gastos de personal, las partidas principales de gasto han sido la vigilancia y seguridad, con 73,4 millones de euros, el mantenimiento de ordenadores y equipos de oficina por 41,4 millones de euros y la presencia en medios de comunicación por 16,0 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 2023, e incluye el alquiler de espacios por importe de 3,5 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 23,9 millones de euros (sin incluir personal y financieros) que aumenta frente al año anterior un 10,9%.

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 2024 la sociedad ha calculado un periodo medio de pago a sus proveedores en operaciones comerciales, de 51,11 días (53,85 días en el ejercicio 2023).

Teniendo en cuenta los ingresos y gastos descritos anteriormente, el resultado bruto de explotación (EBITDA) obtenido en 2024 es de 73,9 millones de euros muy por encima del obtenido en 2023, 5,2 millones de euros, por el efecto de la plusvalía señalada más arriba principalmente.

La dotación a la amortización en el año 2024, incluidos los retiros de inmovilizado, se sitúa en 18,3 millones de euros.

Se registra un resultado financiero negativo de -31,0 millones de euros, empeorando en 20 millones en relación con el del año 2023, debido fundamentalmente a dos efectos:

- El primero se deriva del incremento del nivel de endeudamiento (sin incluir los intereses devengados y no pagados en el ejercicio) que pasó de 6.009 millones de euros a 31 de diciembre de 2023 a 6.630 millones a 31 de diciembre de 2024, agravado por la subida del tipo medio asociado a la deuda del Grupo.
- El segundo se debe a un mayor saldo neto en la dotación/reversión de provisiones de gasto financiero en el ejercicio 2024 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 3,3 millones de euros.

Como consecuencia de todo lo anterior, en el ejercicio 2024, la entidad obtiene un Resultado antes de impuestos de 27,8 millones de euros, mejorando el del año anterior.

Al igual que en años anteriores, hay que señalar que, además de las actividades señaladas en la Introducción, la EPE continua registrando los ingresos y gastos asociados al 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 2024, 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 2024 la actualización de dicho porcentaje ha tenido en cuenta las mejores estimaciones de la Dirección del Proyecto sobre la evolución del mismo hasta la finalización del contrato señalado.

También en el ámbito internacional, en tanto en cuanto no ha sido posible realizar su traspaso a Renfe Proyectos Internacionales, S.M.E., S.A., y con vocación de proceder a dicho traspaso en la medida de lo posible, 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 Bahn 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.

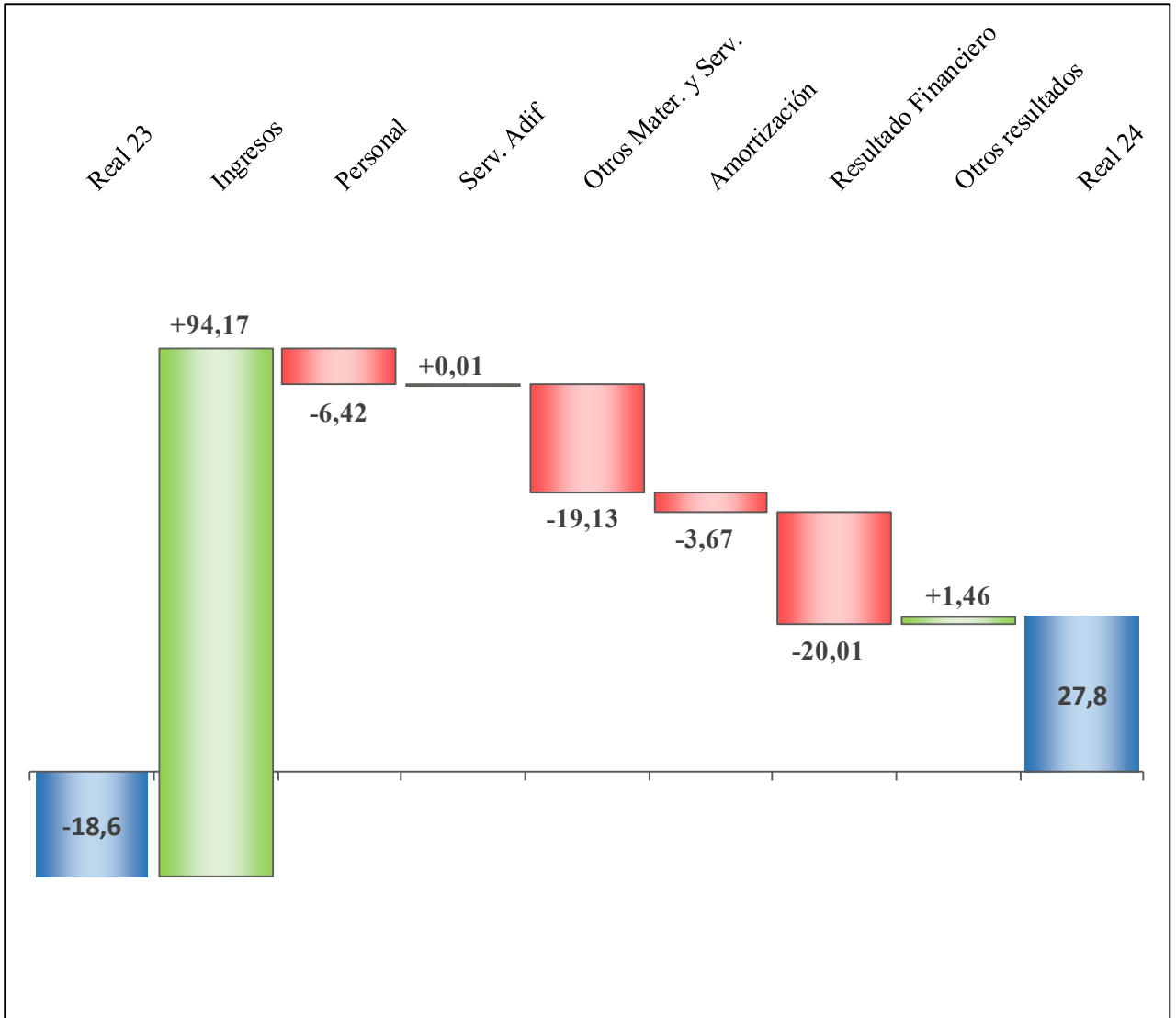
## 2.1. CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN

### Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN (En millones de Euros)	2024	2023	VARIACIÓN <sup>(1)</sup>	
			Diferencia	%
<b>INGRESOS</b>				
Prestación de Servicios al Grupo	224,53	215,03	9,50	4,4
Ingreso Proyecto Haramain	71,23	45,76	25,48	55,7
Ingresos Varios	83,42	24,23	59,20	244,4
<b>+</b> TOTAL INGRESOS	<b>379,19</b>	<b>285,01</b>	<b>94,17</b>	<b>33,0</b>
<b>GASTOS</b>				
Personal	99,60	93,18	6,42	6,9
Servicios Adif (excepto energía)	10,64	10,65	-0,01	-0,1
Vigilancia de Edificios y Trenes	73,43	64,56	8,86	13,7
Gasto Proyecto Haramain	23,92	21,56	2,36	10,9
Alquiler y Mantenimiento Medios Informáticos	38,03	37,12	0,90	2,4
Publicidad y Propaganda	13,32	17,96	-4,64	-25,8
Resto de Servicios del Exterior e Intragrupo	46,39	34,74	11,64	33,5
<b>-</b> TOTAL GASTOS	<b>305,32</b>	<b>279,78</b>	<b>25,54</b>	<b>9,1</b>
<b>=</b> RESULTADO ANTES DE AMORTIZACIONES INTERESES E IMPUESTOS (EBITDA)	<b>73,87</b>	<b>5,23</b>	<b>68,63</b>	<b>&gt;1000</b>
- Amortizaciones y retiros del inmovilizado	18,31	14,64	3,67	25,1
<b>=</b> RESULTADO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (EBIT)	<b>55,56</b>	<b>-9,41</b>	<b>64,96</b>	<b>690,7</b>
Ingresos Financieros	4,29	8,37	-4,08	-48,7
Gastos Financieros	35,34	19,41	15,93	82,1
+/- Resultado Financiero	-31,04	-11,04	-20,01	-181,3
+/- Resultado de Ejercicios Anteriores	3,29	1,83	1,46	80,1
+/- Resultados Excepcionales				
<b>=</b> RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	<b>27,80</b>	<b>-18,62</b>	<b>46,42</b>	<b>249,3</b>
- Impuesto sobre Beneficios	16,95	-0,66	17,61	>1000
<b>=</b> RESULTADO	<b>10,85</b>	<b>-17,96</b>	<b>28,81</b>	<b>160,4</b>
<b>Coefficientes de Cobertura</b>				
Al EBITDA( % )	124,2	101,9	22,3	
Al EBIT (%)	117,2	96,8	20,4	
Al Resultado Antes de Impuestos(%)	107,9	93,9	14,0	
Al Resultado (%)	102,9	94,1	8,9	

(1) Signo - : Variación desfavorable en Ingresos, Saldo, Resultados y Coberturas. Favorable en Gastos y Coste.

**Evolución Resultado antes de Impuestos  
2024 vs 2023  
Entidad Pública Empresarial  
RENFE Operadora  
(millones de euros)**



Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

DESGLOSE DE MATERIALES Y SERVICIOS

CONCEPTOS	2024			2023	
	IMPORTE (miles Euros)	% s/ TOTAL	% ACUM.	% s/ TOTAL	% ACUM.
<b>Total ADIF</b>	<b>10.644,0</b>	5,2	5,2	5,7	5,7
Servicios ADIF	10.644,0	5,2		5,7	
Vigilancia de Edificios	73.427,5	35,7	40,9	34,6	40,3
Mantenimiento de Hardware, Software y equipos oficinas	41.357,4	20,1	61,0	21,7	62,0
Gastos Proyecto Haramain	23.917,0	11,6	72,6	11,6	73,5
Publicidad, Propaganda y Relaciones Públicas	16.033,6	7,8	80,4	11,3	84,8
Estudios y Consultorías	4.929,1	2,4	82,8	3,0	87,8
Reparación y Conservación de Instalaciones Fijas	4.166,9	2,0	84,8	2,0	89,8
Trabajos Realizados por Terceros	3.455,0	1,7	86,5	2,2	92,0
Fundación FF.EE y Otros	2.120,5	1,0	87,5	1,3	93,3
Servicios Intragrupo	1.439,2	0,7	88,2	0,4	93,8
Recog. Transp. Metálico	1.297,8	0,6	88,9	0,7	94,4
Energía U.D.T.	697,1	0,3	89,2	1,0	95,5
Tributos	661,2	0,3	89,5	0,6	96,0
Seguros	446,0	0,2	89,7	0,2	96,2
Alquiler de Edificios	87,0	0,0	89,8	0,1	96,3
Resto	21.045,8	10,2	100,0	3,7	100,0
<b>TOTAL MATERIALES Y SERVICIOS</b>	<b>205.725,1</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

PRINCIPALES MAGNITUDES

TOTAL AÑO	2024	2023	Variación 2024/2023 (%)
<b>PERSONAL</b>			
Número medio de personas	1.744,3	1.655,0	5,4

**2.2. CONCILIACIÓN ENTRE LAS CUENTAS ANUALES Y LA CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN**

Entidad Pública Empresarial RENFE Operadora

CIERRE 2024	CUENTA DE RESULTADOS DE GESTIÓN	EJERCICIOS ANTERIORES	INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS	TOTAL CON AJUSTES	CUENTAS ANUALES
<u>Datos en miles de euros</u>					
<b>Prestación de Servicios al Grupo</b>	224.529	1.430		225.959	225.959
Alquileres y Cánones	643	2		645	645 (1)
Beneficios Venta Inmovilizado	59.842	0		59.842	59.842 (3)
Beneficios Venta Inmovilizado Intragruppo	0	0		0	0 (3)
Otros Ingresos	84.850	-5		84.844	84.844 (1)
Otros Ingresos Intragruppo	8.528	3		8.531	8.531 (1)
Convenios ADIF	0	30		30	30 (1)
Trabajos para el Inmovilizado	327	0		327	327
Aplicación de Subvención de Capital	467	0		467	467
<b>Ingresos Varios</b>	<b>154.658</b>	<b>29</b>			
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>379.187</b>	<b>1.459</b>			
Personal (*)	99.595	-460		99.135	99.135
Servicios Adif	10.644	-1		10.643	10.643 (2)
Resto de Servicios	195.081	-1.366		193.715	193.715 (2)
Exceso de Provisión años anteriores		-3		-3	-3
Otros Resultados					0
<b>TOTAL GASTOS (antes de amortizaciones e intereses)</b>	<b>305.321</b>	<b>-1.831</b>			
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>73.866</b>	<b>3.290</b>			
Amortizaciones	18.270			18.270	18.270
Retiros del Inmovilizado	39			39	39 (3)
Pérdidas Inmov. Intragruppo	0			0	0 (3)
<b>Resultado antes de Intereses e Impuestos (EBIT)</b>	<b>55.556</b>	<b>3.290</b>		<b>58.846</b>	<b>58.846 Resultado de Explotación</b>
Ingresos Financieros	4.292		123.903 (6)	128.194	119.482
Diferencias de cambio (ingreso)					8.707 (4)
Gastos financieros	35.336		123.903 (6)	159.238	120.119
Diferencias de cambio (gasto)					10.094 (4)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instr. financ.					29.019 (5)
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-31.043</b>				<b>-31.043</b>
Ingresos de Ejercicios Anteriores	1.459				
Gastos de Ejercicios Anteriores	-1.831				
<b>Resultado de Ejercicios Anteriores</b>	<b>3.290</b>	<b>-3.290</b>			
Ingresos Excepcionales	0	0			0
Gastos Excepcionales	0	0			0
<b>Resultados Excepcionales</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			<b>0</b>
<b>Resultado antes de Impuestos</b>	<b>27.803</b>				<b>27.803</b>
Impuesto sobre Beneficios	16.951				16.951
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>10.852</b>				<b>10.852</b>

(1) Otros Ingresos de Explotación (94.050 miles de €)

(2) Otros Gastos de Explotación (204.358 miles de €)

(3) Deterioro y Rdo por enajenaciones de inmov. (59.803 miles de €)

(4) Diferencias de cambio (-1.387 miles de €)

(5) Resultados por enajenaciones y otros (-29.019 miles de €)

(6) Gasto correspondiente a las deudas de las sociedades mercantiles Renfe Viajeros, SME, S.A., Renfe Mercancías, SME, S.A., Renfe Ingeniería y Mantenimiento, SME, S.A., Renfe Alquiler de Material Ferroviario, SME, S.A. y Renfe Proyectos Internacionales, SME, S.A. y el ingreso tesoro correspondiente a las mismas.

(\*) Incluye plan de desvinculación

### 3. INVERSIONES

En el ejercicio 2024, el importe ejecutado por la EPE con cargo al presupuesto de inversiones ha alcanzado la cifra de 28.823,6 miles de euros. El detalle de los proyectos individuales más significativos incluidos en el concepto de inversión material e inmaterial se muestra en el siguiente cuadro:

Proyecto	miles de euros	
	Gasto	%
Infraestructura de almacenamiento de los CPDs primario y secundario de Renfe	3.279,3	11,4
Suministro e implantación de licencias software del producto Zscaler	2.269,6	7,9
Adquisición de software ordenadores centrales	1.998,9	6,9
Servicio de implantación de la solución "RAAS Renfe As A Service"	1.656,7	5,7
Sistema de protección híbrido para detección y mitigación de ataques distribuidos de denegación de servicio (DDOS)	1.589,7	5,5
Ampliación capacidad de proceso de los sistemas Mainframe IBM Z15 y Z16	1.547,0	5,4
Adquisición de licencias software producto Mulesoft	1.509,9	5,2
Licencias SAP Concur para la aplicación Gastos de Viaje	1.441,3	5,0
Evolución tecnológica de aplicaciones informáticas del Grupo Renfe	1.098,6	3,8
Licencias software sistema colas virtuales para venta on line	656,5	2,3
Transformación de aplicaciones corporativas en arquitectura de nube	654,4	2,3
Infraestructura de red de comunicaciones del CPD de Delicias	644,3	2,2
Upgrade licencias software BMC	600,0	2,1
Sistema de información para la mejora de la seguridad en la circulación del Grupo Renfe centrado en el estudio de tendencias de conducción	520,0	1,8
Analítica de negocio	502,2	1,7

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.

En la cifra total señalada al principio del punto se incluyen 339,9 miles de euros por la adquisición de una participación en Visualfy, que es una startup que ha desarrollado una solución en el ámbito de la accesibilidad para resolver el desafío fundamental que enfrentan las personas sordas y con pérdida auditiva.

Esta sociedad desarrolla proyectos de inversión que cuentan con financiación de fondos europeos. En el cuadro siguiente se indica para cada proyecto, el tipo de fondo que genera la subvención y los importes del total de la subvención concedida, de las adjudicaciones asociadas al proyecto, del gasto registrado hasta la fecha y de la subvención y gasto imputables a 2024.

Miles de euros

Tipo de Fondo	Descripción proyecto	Subvención concedida total	Adjudicado total	Gasto total inversión hasta 2024	Gasto inversión registrado 2024	Subvención inversión total imputada	Subvención inversión imputada 2024
Horizonte 2020 (FCH2RAIL)	Hidrógeno renovable	127,4	193,0	96,8	0,9	81,6	14,5
CEF - Connecting Europe Facility	Proyecto Gas Natural Licuado (GNL)	351,9	2.054,4	1.226,0	84,4	241,3	-179,9
EurRail Joint Undertaking (ERJU)	Proyectos para la innovación de ferrocarril (ERJU)	5.926,0	3.932,2	1.017,6	737,2	610,6	442,3
Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	H2BIMODO	770,4					
<b>Total</b>		<b>7.175,7</b>	<b>6.179,6</b>	<b>2.340,4</b>	<b>822,5</b>	<b>933,5</b>	<b>276,9</b>

Además, varios de ellos presentan también subvención asociada a determinados gastos de explotación con el siguiente detalle:

Miles de euros

Tipo de Fondo	Descripción proyecto	Gasto total explotación hasta 2024	Gasto explotación registrado 2024	Subvención explotación total imputada hasta 2024	Subvención explotación imputada 2024
Horizonte 2020 (FCH2RAIL)	Hidrógeno renovable	29,1	5,1	20,4	3,6
CEF - Connecting Europe Facility	Proyecto Gas Natural Licuado (GNL)	221,1	0,0	110,5	0,0
EurRail Joint Undertaking (ERJU)	Proyectos para la innovación de ferrocarril (ERJU)	263,3	185,9	157,9	111,5
<b>Total</b>		<b>513,5</b>	<b>191,0</b>	<b>288,8</b>	<b>115,1</b>

#### 4. SOCIEDADES PARTICIPADAS POR LA EPE RENFE-Operadora

A 31 de diciembre de 2024 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
Barcelona Sagrera Alta Velocidad, 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

##### 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
FUSIÓN DÁRTS TECHNOLOGY, S.L.	3,33
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.

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. En el ejercicio 2024, se han culminado los procesos de venta de varias de estas sociedades. Concretamente con fecha 12 de junio de 2024, se firmó la venta de las acciones que EPE mantenía en la sociedad de Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (un 2,5% a Adif y un 10% a Adif AV), y el día 17 de diciembre de 2024, se produjo la venta de la participación que EPE ostentaba en la sociedad Gijón al Norte, S.A. también al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (un 2,5% a Adif y un 10% a Adif AV). Se sigue trabajando en la salida de la EPE del resto de estas sociedades.

Por otro lado, el día 3 de diciembre de 2024, se llevó a cabo la liquidación de la sociedad León Alta Velocidad, S.A., donde EPE detentaba el 12,5% de participación en dicha sociedad.

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 2024, se han realizado aportaciones por importe total de 5.538 miles de euros, los cuales corresponden íntegramente a la sociedad de Valladolid Alta Velocidad, 2003, S.A.

Adicionalmente, se han registrado intereses capitalizados por importe de 2.627 miles de euros (2.553 miles de euros en 2023) 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 total de 1.084 miles de euros, de los cuales corresponden 1.066 miles de euros a la sociedad de Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A. y 18 miles de euros a Gijón al Norte, 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.

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 2024, la EPE mantenía una deuda con esta sociedad por importe total de 1.714,1 millones de euros, siendo la totalidad del importe deuda a largo 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.

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.

Durante el ejercicio 2024 se han llevado a cabo otras adquisiciones de participaciones de capital en sociedades. Por un lado, el día 8 de febrero de 2024, se realizó la adquisición del 1,72% del capital en la sociedad Fusió Dárts Technology, S.L. (Visualfy). El día 30 de julio de 2024, se firma la escritura pública de un aumento de capital por parte de EPE en dicha sociedad, por importe de 170 miles de euros, según el cual EPE pasa a detentar el 3,33% de la sociedad.

## 5. ACTIVIDAD DE I+D+i

La innovación es uno de los principales motores en la estrategia del Grupo Renfe, tanto en lo referente a búsqueda de tecnologías enfocadas a hacer más eficientes los procesos internos, como para mejorar la experiencia del cliente, con especial atención a la sostenibilidad, la eficiencia operativa y la digitalización.

Renfe incorpora soluciones innovadoras y disruptivas a sus diferentes negocios utilizando el programa de Innovación Abierta TRENLAB. Este programa fomenta la colaboración y cooperación con startups, desarrollando proyectos piloto para diferentes retos propuestos por Renfe durante seis meses. Además, proporciona la posibilidad de contratar con hasta 1 millón de euros a las startups participantes en el mismo para la implantación de la solución desarrollada durante el programa.

Renfe dispone también de la Antena TrenLab Mataró, con la que se desarrollan soluciones innovadoras para la movilidad sostenible en cooperación con el Ayuntamiento de Mataró y la Fundación Tecnocampus, con un enfoque muy cercano a la ciudadanía.

Además, Renfe participa en eventos del ecosistema innovador y está en contacto permanente con sus agentes principales. Esto permite conocer los últimos desarrollos tecnológicos que ayudan para ser prescriptores de soluciones disruptivas dentro de la empresa.

### TrenLab

La aceleradora del Grupo Renfe finalizó el programa de la V convocatoria en mayo de 2024, organizando un Demo day interno, donde las startups y los equipos de Renfe que trabajaron en los diferentes retos expusieron sus proyectos a los directivos del Grupo:

**Unblur**, ganadora del reto “Digitalización de Sistemas de Seguridad”, presentó el desarrollo de un software de comando de incidentes diseñado para ayudar a los Mandos Avanzados a gestionar la saturación y la coordinación en caso de incidencias. La herramienta permite navegar por los incidentes con una visibilidad estratégica, fomentando una conciencia situacional integral, una comunicación eficiente y una documentación confiable de los incidentes.

**Arsoft**, ganadora del reto “Formación con Realidad Virtual”, presentó una herramienta que permite desarrollar las acciones formativas para los maquinistas con contenidos de realidad aumentada, realidad virtual y realidad mixta que recrean trayectos, cabinas de conducción o lugares como las estaciones. Con esta herramienta, los maquinistas puedan entrenar en un entorno seguro, los simuladores de conducción, sus habilidades y capacidades, así como reproducir tantas veces como se desee posibles incidencias.

**BIM6D**, ganadora del reto “Metaverso en la movilidad”, recreó una experiencia virtual con todo lujo de detalles, en modo multiplataforma y multiusuario, buscando aterrizar la tecnología del metaverso en un caso práctico y real, tras la digitalización de estaciones y trenes del pasado. Una propuesta para dotar de “alta velocidad” a la transformación digital en que está inmersa Renfe con una tecnología que crece a un ritmo de un 45% anual.

**UPintelligence**, ganadora del reto “Optimización de Flota”, presentó una herramienta desarrollada para la planificación de los servicios de trenes de la compañía. Un software de optimización para la gestión del material que, mediante algoritmos basados en inteligencia artificial y optimización basada en la predicción de la demanda, permite mejorar la planificación de recursos, mejorar la logística, reducir los costes operativos, optimizar el mantenimiento y tomar decisiones estratégicas fundamentadas en una información cualitativa y cuantitativamente superior.

**UAP**, ganadora del reto “Transporte ecológico”, presentó una propuesta para purificar el aire en los andenes de las estaciones, que además plantea una mejora de la eficiencia energética.

En septiembre se lanzó la VI Convocatoria con cuatro nuevos retos:

**Transformación de la atención al cliente en estaciones basadas en IA:** Encontrar soluciones tecnológicas innovadoras que transformen el sistema de atención al cliente en las estaciones, convirtiéndolo en un centro de atención integral y eficiente.

**Mejora de la información al cliente en tiempo real:** Buscar soluciones tecnológicas innovadoras que mejoren la experiencia del cliente mediante la provisión de información en tiempo real antes de comenzar el viaje, a bordo de los trenes y/o después del trayecto.

**Automatización y digitalización del mantenimiento ferroviario:** Buscar soluciones innovadoras que permitan automatizar y digitalizar la captura de datos durante la ejecución del mantenimiento del material rodante, mejorar la eficiencia y precisión en los procesos de inspección, reporte y gestión de la documentación técnica y de las piezas reparables y no reparables.

**Eficiencia operativa con Quantum Computing:** Buscar soluciones basadas en la computación cuántica para abordar desafíos críticos de Renfe, sobre todo en la optimización de horarios y rutas, la asignación eficiente de recursos como trenes y tripulación, así como el fortalecimiento de la ciberseguridad.

### **Antena TrenLab Mataró**

En el ámbito de este convenio, en mayo de 2024 las empresas ganadoras de la segunda edición presentaron sus proyectos piloto, y en julio se lanzó la tercera convocatoria de los premios “Antena TrenLab Mataró”, resultando ganadoras las siguientes startups:

**White Jacket**, ganadora de reto “Inclusive & Accesible Mobility.”, propone un chaleco inteligente que incorpora tecnología que proporciona a las personas con discapacidad visual una herramienta para moverse de manera autónoma.

**Rodalinets**, ganadora del reto “Customer Experience”. propone una solución innovadora para mejorar la satisfacción de los usuarios de Renfe Cercanías centrándose en la experiencia del cliente mediante una aplicación móvil que ofrece información en tiempo real sobre ubicación, ocupación y horarios de los trenes.

**Besafe**, ganadora del reto “Safety Rail”. propone una solución digital avanzada para mejorar la seguridad en el entorno ferroviario mediante una aplicación adaptada a Renfe, que permite a los usuarios reportar incidentes en tiempo real, tales como actos vandálicos, hurtos o situaciones de emergencia.

Estas empresas desarrollarán en 6 meses un piloto que se evaluará por parte de los socios del convenio.

### **TrenLab Friends**

En la segunda edición del programa “Trenlab Friends” se ha continuado con el objetivo marcado en la primera edición celebrada en 2023: seguir acercando la innovación, en su sentido más amplio, a los empleados del Grupo Renfe, a través de unos talleres con dinámicas específicas, desarrollando nuevas habilidades y promoviendo la inspiración a través del conocimiento y la interacción entre los profesionales internos y los ponentes externos, fomentando las conexiones y sinergias dentro de nuestra empresa.

En esta edición han participado 93 profesionales del Grupo Renfe, se han impartido 17 talleres, con 16 ponentes y una valoración media de 9’2 sobre 10.

### **Participación en ERJU (Europe’s Rail Joint Undertaking)**

Durante el año 2024 se ha continuado con el desarrollo de diferentes proyectos, que se pueden ver en el cuadro siguiente, bajo el paraguas de ERJU, el programa de I+D+I que busca situar al ferrocarril como medio de transporte idóneo a través de la investigación y el desarrollo de soluciones disruptivas. Este programa será clave para modernizar el sector y mejorar la experiencia de los usuarios, la sostenibilidad y la eficiencia de las operaciones.

FSA	Acrónimo	Descripción	Nº paquetes de trabajo	Situación 2024
FSA1+TT	MOTIONAL	Mobility Management, Multimodal environment and digital enablers	17	Los trabajos que se han abordado en 2024 progresan adecuadamente. Las principales líneas de trabajo tratan de mejorar la accesibilidad de los usuarios del ferrocarril mediante soluciones innovadoras como tótems o robots accesibles, o desarrollar algoritmos predictivos que permitan alcanzar una gestión mejorada de la demanda.
FSA2	R2DATO	Rail for Digital Automatic to Autonomous Train Operation	26	Con un enfoque en avanzar sobre la digitalización y automatización del transporte ferroviario, Renfe ha participado en trabajos para aportar el conocimiento propio del operador ferroviario, así como evaluar la seguridad en los objetivos de automatización, las pruebas virtuales y la revisión de especificaciones funcionales y casos de uso.
FSA3	iam4Rail	Integrated Asset Management for Rail	5	Centrado en la gestión del material rodante, la contribución de Renfe en 2024 ha sido decisiva para avanzar en el desarrollo de sistemas y componentes para monitorizar el estado de los componentes del material rodante y optimizar las tareas de mantenimiento.
FSA4	Rail2Earth	Rail for Earth	9	El objetivo fundamental de este proyecto es alcanzar un sistema ferroviario más sostenible. Para ello, Renfe como operador ferroviario ha trabajado en los desarrollos de energías alternativas basadas en el hidrógeno y en la aplicación de principios de Economía Circular.
FSA5	Trans4RM-R	Transforming for Rail Freight	8	Dirigido a modernizar el transporte de mercancías, Renfe ha participado activamente en diferentes áreas de actuación para avanzar en el desarrollo del Acoplamiento Automático Digital (DAC), el vagón autopropulsado y en la mejora de la eficiencia energética y aerodinámica, entre otras innovaciones.
FSA6	FutuRe	Future	3	Este proyecto emblemático resulta clave en la búsqueda de soluciones innovadoras de bajo coste para líneas regionales europeas. El papel de Renfe se ha centrado en definir casos de uso de soluciones basadas en tecnologías de automatización para líneas regionales, así como avanzar en el desarrollo de un demostrador.

## 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:

### (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. 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.

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.

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 Haramain y Tren Maya respectivamente.

(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.

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 2024 los préstamos con remuneración a tipo fijo que tiene la Entidad del total de los préstamos tomados suponen un 88% (81% en 2023).

## **7. HECHOS RELEVANTES POSTERIORES AL CIERRE DEL EJERCICIO**

Mediante el Real Decreto 28/2025, de 14 de enero, se dispuso el cese de don Raúl Blanco Díaz como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora.

Asimismo, mediante el Real Decreto 30/2025, de 14 de enero, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 15 de enero, se procedió, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de enero de 2025, al nombramiento como Presidente de la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora de D. Álvaro Fernández Heredia.

A raíz del mismo, el Consejo de Administración de la entidad, en su sesión de 27 de enero de 2025, aprobó el nombramiento de D. Álvaro Fernández Heredia como nuevo Presidente de dicho Consejo, en sustitución de D. Raúl Blanco Díaz.

## 8. COMPOSICIÓN CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

### ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA A 31 de diciembre de 2024

<b>Presidente:</b>	D. RAUL BLANCO DIAZ
<b>Vocales:</b>	D. MARCOS ALBALADEJO GUTIÉRREZ D <sup>a</sup> BEATRIZ ALCOCER PINILLA D <sup>a</sup> . ROCÍO BÁGUENA RODRÍGUEZ D. IKER BERAZA PÉREZ D. BENITO BERMEJO PALACIOS D. GERARDO LUIS GAVILANES GINERÉS D. FRANCISCO GIJÓN ROMERO D <sup>a</sup> . RAQUEL GONZÁLEZ HERNÁNDEZ D. EDUARD GRACIA RODRÍGUEZ D. JUAN ANTONIO LÓPEZ ARAGÓN D. DIEGO MARTÍN FERNÁNDEZ D <sup>a</sup> . ÁNGELA MATÍA SACRISTÁN D <sup>a</sup> . AINHOA MORONDO QUINTANO D. ALFONSO SAHUQUILLO LÓPEZ D. MARIANO SANZ LUBEIRO
<b>Secretario del Consejo</b>	D. JOAQUIM HORTALÀ i VALLVÉ
<b>Vicesecretaria del Consejo</b>	D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> . URIEL SEVILLANO RODRÍGUEZ
<b>Delegado Especial del Ministerio de Hacienda</b>	D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> . JOSÉ GUALDA ROMERO